

Tid: kl. 10:15-12:30

Plats: Östersunds sjukhus, ingång 6 grupprum 1 10:15-12:30

Ordförande

Elise Ryder Wikén (M)

Ledamöter

Jörgen Larsson (C), Vice ordförande

Jörgen Persson (S)

Elisabet Fjellström (S)

Catarina Espmark (M)

Ersättare

Mia Eriksson (S)

Tahar Khalfallah (S)

Maria Jakobsson (S)

Thomas Gutke (M)

Karin Thomasson (MP)

Övriga

1. Program Ärendebeskrivning

Beslutsärenden

- Botniska korridoren RUN/540/2018
- Trafikplikt linje 45 RUN/546/2018
- Uppdragsavtal revidering RUN/547/2018
- Kurser och konferenser
 - Transport och järnvägsforum i Åre 3 april 2019

Informationer

Infrastruktur

- Revidering av åtgärder Länstransportplan
- Positionspapper

Kollektivtrafik

- Länstrafiken bolag eller förvaltning

Bredband

2. Val av justerare och tid för justering
3. Fastställande av föredragningslistan
4. Föregående protokoll
5. Samarbetet "Botniska korridoren och dess anslutande stråk – fungerande transporter i norra Sverige för fortsatt tillväxt" 2019 - 2022 (RUN/540/2018)

Ärendebeskrivning

Förra projektet Botniska korridoren avslutades i augusti 2018. Under hösten har ett förslag till organisering av ett fortsatt samarbete 2019 – 2022, inkl ett nytt projekt, för Botniska korridoren arbetats fram. Samarbetet innebär i korthet att de fyra norrlandsregionerna och Region Gävleborg samverkar både vad gäller inriktningsplanering inför kommande nationella infrastrukturplan och framdrift av ett nytt projekt för Botniska korridoren.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur och kommunikationer föreslår regionala utvecklingsnämnden

Fatta beslut om att Region Jämtland Härjedalen går in som part i samarbetet och medfinansierar i det nya projektet för Botniska korridoren.

Expedieras till

Botniska korridoren

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Samarbetet BK 19-22

6. Allmän trafikplikt, linje 45 (RUN/546/2018)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) enligt lagen om regional kollektivtrafik (SFS 2010:1065). Från och med december 2019 ska ett nytt trafikavtal finnas för allmän kollektivtrafik på linje 45 Gällivare-Arvidsjaur-Storuman-Östersund. Region Jämtland Härjedalen i egenskap av RKM har att besluta om allmän trafikplikt.

Den allmänna kollektivtrafiken som är aktuell för upphandling är linje 45 Gällivare-Arvidsjaur-Storuman-Östersund. Enligt 2017 års trafikavtal är linjen 895 850 vkm varav 271 937 vkm inom Jämtlands län. Trafikkostnaden brutto är 13 329 150 kronor. För Jämtland är trafikkostnaden 4 046 623 kronor och den statliga medfinansieringen uppgår till 1 500 000 kr/år. 2017 gjordes 57 870 resor på linjen, eller i genomsnitt 40 resenärer per tur.

Trafikutbudet, med få och långa turer är anpassat för tåganslutningsresor, serviceresor och veckopendling. Det är också den trafik som staten har ett ansvar för att medfinansiera.

Efter överenskommelse med kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten ska RKM i Jämtlands län besluta om trafikplikt för trafiken i länet och till målpunkter i intilliggande län.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

1. Allmän trafikplikt ska gälla för linje 45 Östersund-Storuman-Arvidsjaur-Gällivare.
2. Trafikutbudet ska omfatta en daglig dubbeltur Gällivare-Östersund, och en daglig dubbeltur Arvidsjaur-Östersund.
3. Beslutet om allmän trafikplikt innefattar möjlighet att vid behov, löpande kunna göra anpassningar i utbudet.

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län, Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten och Norrbotten

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Allmän trafikplikt linje 45
- Tidtabell

7. Revidering av uppdragsavtal regional kollektivtrafik
– överlämnande av befogenheter i enlighet med
SFS 2010:1065 (RUN/547/2018)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB (Länstrafiken) för att operativt verkställa den allmänna och särskilda kollektivtrafiken med buss och bil som Region Jämtland Härjedalen, i egenskap av Regional kollektivtrafikmyndighet, har ansvar för. I uppdragsavtal till Länstrafiken tydliggörs hur ägaren vill att verksamheten ska bedrivas.

Där finns en skrivning om att krav ska ställas på personalövertagande vid byte av

upphandlad leverantör.

Länstrafikbolaget i Västerbotten har ett motsvarande krav på sig. De har nyliet genomfört en upphandling som överklagades på punkten krav på personalövertagande. Förvaltningsrätten har givit den klagande rätt och dömt att upphandlingen ska göras om. Med stöd av detta föreslås att skrivningen i uppdragsavtal, Uppdragsavtal Regional kollektivtrafik – överlämnande av befogenheter i enlighet med SFS 2010:1065, ändras.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

Uppdragsavtalets skrivning om personalövertagande utgår och ersätts med nedanstående skrivning:

Vid byte av upphandlad entreprenör av kollektivtrafik (ska Länstrafiken) aktivt verka för att den nye leverantören i god tid genomför förhandling med tidigare leverantör med syfte att diskutera bland annat:

- Det nya företags behov av att nyanställa
- Möjlighet att anställa från tidigare trafikföretag
- Information om hur rekryteringsprocessen ska gå till

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Revidering av uppdragsavtal
- Dom Västerbotten

8. Uppföljning av arbetet i utskottet för infrastruktur och kommunikationer 2018 (RUN/522/2018)

Ärendebeskrivning

Regionala utvecklingsnämnden har två utskott; utskottet för infrastruktur och kommunikationer och arbetsutskottet. Utskottens arbetsuppgifter regleras i reglementet för regionala utvecklingsnämnden. Utskotten har bland annat i uppgift att arbeta med fördjupning inom fokusområden och strategiska utvecklingsområden. Det är en del av att regionala utvecklingsnämndens arbete med att verkställa de strategiska mål som regionfullmäktige beslutat om.

Utskottet för infrastruktur och kommunikationer bör årligen följa upp sitt arbete och uppfyllelse av uppdrag från regionala utvecklingsnämnden. Syftet med rapporten är att beskriva hur utskottet har arbetat utifrån de uppdrag utskottet fått samt hur utskottet i övrigt fullgjort sitt uppdrag.

Förslag till beslut

1. Utskottet för infrastruktur och kommunikationers rapport om uppföljning av utskottets arbetet 2018 godkänns.
2. Utskottet för infrastruktur och kommunikationers rapport om uppföljning av utskottets arbetet 2018 överlämnas till regionala utvecklingsnämnden.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Uppföljning utskottet för infrastruktur och kommunikationer 2018

**9. Deltagande kurs/konferens förtroendevalda
(RUN/1/2018)**

Ärendebeskrivning

Utskottet har inbjudits att delta vid information om eventuell transport och järnvägsforum 2019-04-03.

**10. Underlag till informationsärendet om Länstrafiken,
bolag eller förvaltning**

Beslutsunderlag

- Utredning - Politisk organisation för förvaltningen länstrafiken JW
- Utredning överföring Ltr våren 2016 - slutversion



5

Samarbetet ”Botniska korridoren och dess
anslutande stråk – fungerande transporter
i norra Sverige för fortsatt tillväxt” 2019 -
2022

RUN/540/2018

Infrastruktur och kommunikationer
Berit Eriksson
Tfn: 063-14 66 07
E-post: berit.eriksson@regionjh.se

2018-11-19

RUN/540/2018

Samarbetet ”Botniska korridoren och dess anslutande stråk – fungerande transporter i norra Sverige för fortsatt tillväxt” 2019 - 2022

Ärendebeskrivning

Förra projektet Botniska korridoren avslutades i augusti 2018. Under hösten har ett förslag till organisering av ett fortsatt samarbete 2019 – 2022, inkl ett nytt projekt, för Botniska korridoren arbetats fram. Samarbetet innebär i korthet att de fyra norrlandsregionerna och Region Gävleborg samverkar både vad gäller inriktningsplanering inför kommande nationella infrastrukturplan och framdrift av ett nytt projekt för Botniska korridoren.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur och kommunikationer föreslår regionala utvecklingsnämnden

Fatta beslut om att Region Jämtland Härjedalen går in som part i samarbetet och medfinansierar i det nya projektet för Botniska korridoren.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Berit Eriksson
Strateg område infrastruktur och
kommunikationer

Utdrag till

Botniska korridoren

Samarbetet “Botniska korridoren och dess anslutande stråk – fungerande transporter i norra Sverige för fortsatt tillväxt” - 2019-2022

Botniska korridoren är huvudsakligen ett samarbete mellan Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Norrbotten, Region Västerbotten, Region Västernorrland och Region Örebro län. I arbetet inkluderas även åt de kommuner, länsstyrelser och övriga aktörer i olika grad beroende på uppgift och möjlighet.

Tillsammans arbetar vi på lång sikt för att stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan norra Sverige och övriga Europa.

Under perioden 2015 – 2018 har ett arbete bedrivits inom ramen för det regionala projektet “Botniska korridoren” med syfte att få till stånd en förlängning av EUs stamnätsskorridorer och att de viktigaste prioriteringar tar plats i den nationella transportplanen. Projektet lyckades både få till förläningen och få igenom norra Sveriges prioriteringar i nationell plan.

Den Botniska korridoren utgör förlängningen av EUs stamnätsskorridorer norrut och knyter ihop Norge, Sverige och Finland, tillsammans med de anslutande stråken Malmbanan, E12-stråket och Mittstråket. Samarbetet fokuserar på järnvägskorridorerna, men inkluderar även viktiga anslutningar till de andra trafikslagen.

Grundläggande utgår Botniska korridoren från planupprättarnas regionala utvecklingsuppdrag. Botniska korridoren är i sammanhanget en plattform som möjliggör en enad och starkare röst för Norra Sverige i den nationella och europeiska kontexten. Samarbetet bedrivs alltid med respekt för projektägarnas egna uppdrag och ansvarsområden. Samarbetet kan komma att utökas både geografiskt och innehållsmässigt utifrån planupprättarnas behov och prioriterade frågeställningar.

Samarbetet innebär att vi tillsammans gör en gemensam beskrivning och prioritering av utvecklingen av vår del av det europeiska transportsystemet, som sedan kommuniceras med beslutsfattare, allmänhet och övriga aktörer, på nationell och europeisk nivå. På europeisk nivå arbetar vi på motsvarande vis även med våra norska och finska motsvarigheter.

Parterna är överens om att en samarbetsplattform med resurser för att koordinera arbetet stärker norra Sveriges möjligheter till investeringar i järnvägen och dess anslutningar, skapar tyngd och ger oss större genomslagskraft på nationell och europeisk nivå.

Förslag till beslut (med text ovan i tjänsteskrivelse):

att planupprättare ställer sig bakom förslaget till fortsatt samarbete 2019-2022, i linje med det genomförda projekt Botniska korridoren 2015-2018

Botniska korridoren

bothnincorridor.com

info@bothnincorridor.com , 070-239 54 60

Twitter: @BC_SWE

Utkast till projektplan 2019-2022

Huvudsakliga parter för samarbetet:

Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Norrbotten, Region Västerbotten, Region Västernorrland och Region Örebro län.

Norrbotniagruppen (Norrbotniabanan) och Ostkustbanan 2015 AB (Nya Ostkustbanan) adjungeras in i arbetet.

EU-kontoren (Central, Mid och North SE), berörda kommuner och länsstyrelser involveras vid behov och särskilt intresse.

Projektid för kommande period: 1 januari 2019 - 31 december 2022

Projektägare kommande period: Norrtåg AB

Bakgrund och behov

Samarbete har kommit till för ökad genomslagskraft och att visa enighet tillsammans, vilket under den föregående perioden bland annat ledde till att korridoren pekats ut som en möjlig förlängning av EUs stomnätskorridorer och ett bra utfall i nationell plan.

Den Botniska korridoren skapar förutsättningar för regional, nationell och europeisk hållbar tillväxt – bland annat genom regionförstoring, klimatneutrala transporter, kompetensförsörjning och kapacitetsstarka godstransporter.

För att möjliggöra en fortsatt utbyggnad och prioritering av både stomnätet och våra anslutande stråk kommer det att krävas ett fortsatt arbete på både nationell och europeisk nivå.

Syfte med samarbetet

Stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan norra Sverige och övriga Europa och knyta samma norra Skandinavien.

Övergripande mål de kommande fyra åren för att sträva mot syftet

- Gemensam bild av nyttan och behoven av en väl utbyggd och fungerande järnväg i norra Sverige (Slutrapport övergripande systemanalys med delrapporter).
- att säkerställa att Botniska korridoren med godsstråket genom Bergslagen och inklusive Malmbanan blir en del av EUs stomnätskorridorer,
- att ta fram ett gemensamt, väl förankrat, förslag från norra Sverige till ny TEN-T förordning från 2023,

- att regeringen i den nationella transportplanen 2022 – 2033 fastställer en utbyggnadsplan för järnvägen i norra Sverige och dess viktigaste anslutningspunkter.

Arbetsområden

Norra Sveriges utveckling och roll: Ta fram en beskrivning som underlag till behov och prioritering av satsningar. Utvalda temaområden eller besvarande frågor som lämnas in som gemensam systemanalys (komplement på systemnivå till de regionala systemanalyserna).

Aktiviteter:

1. Ta fram en övergripande systemanalys med tema-områden. Respektive temaområde arbetas fram som delrapporter som presenteras separat. Slutrapport med samtliga teamrapporter och vårt förslag till prioriteringar utgör sedan grund till gemensamt remissvar och förslag till nationell plan. Rapporterna svarar på norra Sveriges roll i Europa/internationellt, Norra Sverige, Finland och Norge och i Sverige.
2. Diskutera och förankra den gemensamma bilden med övriga aktörer i norra Sverige, såsom N6-initiativet, näringsliv och samarbeten.
3. Ta fram och förbereda gemensamma presentationer av temarapporterna vid hearings inför nästa nationella plan.

EU: Strategiskt påverkansarbete för att lyfta regionernas intressen i revideringen av CEF- och TEN-T-förordningarna. Förlängning av ScanMed- och North Sea Baltic-korridoren, behov av militär mobilitet i hela EU, medvetandegöra Norra Sveriges utveckling och behov för att underlätta kommande CEF-ansökningar med mera.

Aktiviteter:

1. Samordna projektägarnas ståndpunkter och tillsammans med berörda EU-kontor vara pådrivande inom EUs transportpolitik,
2. Samordna de norska, finska och svenska aktörerna med koppling till korridoren i nätverket BC Brussels,
3. möjliggöra deltagande i EUs arbete för att utveckla transportsystemet, tillsammans med Trafikverket och övriga berörda parter maximera bidrag från CEFen,

Utfall nationell plan: Arbeta med strategiskt påverkansarbete för att skapa acceptans och stöd för de investeringsbehov som finns i norra Sveriges infrastruktur, ur ett europeiskt

Botniska korridoren

bothniancorridor.com

info@bothniancorridor.com , 070-239 54 60

Twitter: @BC_SWE

perspektiv. Att regeringen i enlighet med övergripande mål för projektet i kommande nationell plan fastställer en utbyggnadsplan för de tre största bristerna i utmed Botniska korridoren - Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och godsstråket genom Bergslagen. Samt att även Mittstråket, Tvärbanan och Malmbanan finns med bland namngivna objekt i nästa nationella plan.

Aktiviteter

1. Tydliggöra Norra Sveriges roll i Sveriges och Europas ekonomi, bland annat genom aktiviteter för att öka kunskapen hos beslutsfattare om behovet av investeringar i norra Sveriges infrastruktur för Sveriges och Europas välbefinnande och bistå Trafikverket med utpekade brister i nationell plan,
2. lyfta det europeiska perspektivet i den nationella transportpolitiken och visa att Europa behöver ett sammanhängande och välfungerande infrastruktursystem,
3. lyfta att det längs den Botniska korridoren finns ett modernt, innovativt och blomstrande näringsliv som spelar en viktig roll både för Sveriges och EUs välfärdsutveckling.

Resurser:

Personal: 150 % koordinator/projektledare/processledare, 25 % administratör
(delar kan vara på konsultbasis)

Verksamhetsbudget/år: 605 607 kr

Total kostnad för projektet/år: 1 900 000 kr

Organisation:

Styrgrupp: 1 ordinarie + 1 ersättare per projektägare.

Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan är adjungerade.

Uppdrag: Fastställa verksamhetsplan, budget och strategiska beslut.

Arbetsgrupp:

Tjänstemän från samtliga projektägare. EU-kontoren (Central, Mid och North SE), Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan adjungeras.

Övriga intressenter involveras vid behov och utifrån intresse.

Uppdrag: Ansvariga för att ta fram underlag för strategiska beslut från styrgruppen. Fattar beslut för genomförande av projektplan och verksamheten.

Botniska korridoren

bothniancorridor.com

info@bothniancorridor.com , 070-239 54 60

Twitter: @BC_SWE

Botniska korridoren Bryssel nätverk:

Projektledaren för Botniska korridoren, EU-kontoren för Central, Mid och North Sweden, North Norway, East North Finland, Tampere, West Finland och Helsinki.

Uppdrag: Strategiskt påverkansarbete för att lyfta regionernas intressen i revideringen av CEF- och TEN-T-förordningarna.

Samverkan övriga aktörer

Samarbetsytor med parallella projekt/samarbetet/aktörer bör behandlas, exempelvis Mälardalsrådet/En bättre sits, Projekt Mittstråket, Partnerskapet Atlantbanan, handelskamrarna, Trafikverket, Näringslivets Transportråd

Arbetsuppgifter för resurser i projektet,

- Leda samarbetet och dess möten.
- Ansvara för samarbetets administration och intern och extern information.
- Leda arbetet med nationell plan och EU.
- Leda processer med framtagande av beskrivningen av norra Sverige, en övergripande systemanalys med delrapporter.

Administrativt stöd, 25 %. Del av administratör hos projektägaren.

Finansieringskoncept

Projektet finansieras av ingående planupprättare. Inom respektive län kan ytterligare medfinansierare bidra till respektive läns andel av den totala finansieringen.

Bidrag per län, med 1:1-medel

1:1 2019-2022: 200 000 kr/år

Medfinansiering 2019-2022: 150 000 kr/år

Totalt: 1 400 tkr (600 000 kr / region + 800 000 1:1 / region)

Bidrag per län, utan 1:1-medel

Medfinansiering 2019-2022: 350 000 kr

Totalt: 1 400 tkr

Bidrag reducerad avgift (Jämtland Härjedalen)

1:1 2019 – 2022: 100 000 kr /år

Medfinansiering 2019-2022: 50 000 JH

Totalt: 600 tkr

Se bilaga för detaljbudget.



6

Allmän trafikplikt, linje 45

RUN/546/2018

Infrastruktur och kommunikationer
Ruth Eriksson
Tfn: 063-146561
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

2018-11-19

RUN/546/2018

Allmän trafikplikt, linje 45

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) enligt lagen om regional kollektivtrafik (SFS 2010:1065). Från och med december 2019 ska ett nytt trafikavtal finnas för allmän kollektivtrafik på linje 45 Gällivare-Arvidsjaur-Storuman-Östersund. Region Jämtland Härjedalen i egenskap av RKM har att besluta om allmän trafikplikt.

Den allmänna kollektivtrafiken som är aktuell för upphandling är linje 45 Gällivare-Arvidsjaur-Storuman-Östersund. Enligt 2017 års trafikavtal är linjen 895 850 vkm varav

271 937 vkm inom Jämtlands län. Trafikkostnaden brutto är 13 329 150 kr. För Jämtland är trafikkostnaden 4 046 623 kr och den statliga medfinansieringen uppgår till 1 500 000 kr/år. 2017 gjordes 57 870 resor på linjen, eller i genomsnitt 40 resenärer per tur.

Trafikutbudet, med få och långa turer är anpassat för tåganslutningsresor, serviceresor och veckopendling. Det är också den trafik som staten har ett ansvar för att medfinansiera.

Efter överenskommelse med kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten ska RKM i Jämtlands län besluta om trafikplikt för trafiken i länet och till målpunkter i intilliggande län.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur och kommunikationer föreslår regionala utvecklingsnämnden

1. Allmän trafikplikt ska gälla för linje 45 Östersund-Storuman-Arvidsjaur-Gällivare.
2. Trafikutbudet ska omfatta en daglig dubbeltur Gällivare-Östersund, och en daglig dubbeltur Arvidsjaur-Östersund.
3. Beslutet om allmän trafikplikt innefattar möjlighet att vid behov, löpande kunna göra anpassningar i utbudet.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Strateg kollektivtrafik

Utdrag till

Länstrafiken i Jämtlands län, Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten och
Norrbotten

Infrastruktur och kommunikationer
Ruth Eriksson
Tfn: 063-146561
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

2018-11-15

RUN/546/2018

Allmän trafikplikt linje 45

Inledning

Region Jämtland Härjedalen är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) enligt lagen om regional kollektivtrafik (SFS 2010:1065). Myndigheten är den strategiska beslutsnivån för den regionala kollektivtrafiken, och har det politiska och ekonomiska ansvaret för verksamheten och dess utveckling. Det innebär att besluta om trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt och ta emot anmälan om kommersiell trafik. Region Jämtland Härjedalen äger Länstrafiken i Jämtlands län AB (Länstrafiken) som är den instans som operativt verkställer besluten om allmän trafikplikt i form av att upphandla, ingå avtal, samordna trafik, publicera tidtabeller och hantera biljettintäkter m m för den allmänna kollektivtrafiken i länet.

Fr o m december 2019 ska ett nytt trafikavtal finnas för allmän kollektivtrafik på linje 45 och 46, Inlandstrafiken. För linje 45 Gällivare-Arvidsjaur-Storuman-Östersund ska varje län fatta beslut inom sina gränser.

För linje 46 fattades beslut om trafikplikt av Regionala utvecklingsnämnden 2018-03-27 §58.

Med allmän trafikplikt avses

- Ett krav på en trafiktjänst som fastställs av RKM
- Public service obligation, d v s ett offentligt serviceåtagande gentemot invånarna.
- Trafiken skall avse vardagsresande, d v s resor som är en naturlig del av människans dagliga aktiviteter arbete, studier, omsorg och fritidsaktiviteter. Sådant resande kan förekomma under veckans alla dagar.
- Beslut om allmän trafikplikt skall kunna härledas ut det regionala trafikförsörjningsprogrammet.
- Ett trafikföretag skall inte ha något intresse av att bedriva trafiken kommersiellt.

Regional utvecklingsstrategi och trafikförsörjningsprogram

Jämtland/Härjedalen 2030 Innovativt och attraktivt är det övergripande styrdokument för länet, den regionala utvecklingsstrategin. Här anges inriktningen för länets strategiska utveckling. För att nå det önskade tillståndet finns en rad mål, samlade under olika prioriteringar. Kollektivtrafiken är ett medel för att nå de övergripande samhällsmålen för länet.

I prioriteringen ”smart tillväxt – resurssnålare och effektivare” finns bl a målen
– hög energieffektivitet inom kommunikationer

- transporter inom länet ska vara oberoende av fossil energi 2030

I prioriteringen ”hållbar tillväxt – besöksnäring och attraktivitet” finns bl a målet

- fler personer besöker och bosätter sig i länet

I prioriteringen ”tillväxt för alla – infrastruktur och samhällsservice” finns bl a målet

- förbättrade kommunikationer överbryggar de långa avstånden.

I regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020 anges hur kollektivtrafiken ska utvecklas. Programmet omfattar endast de första åren på det kommande trafikavtalet, men får utgöra en inriktning. Interregional trafik är av strategisk betydelse för att tillhandahålla en god trafikförsörjning.

Bakgrund

Den allmänna kollektivtrafiken som är aktuell för upphandling linje 45 Östersund-Storuman-Arvidsjaur-Gällivare, bedrivs med buss.

2017 uppgick trafiken till 895 850 vkm varav 271 937 vkm inom Jämtlands län. Trafikkostnaden brutto är 13 329 150 kr. För Jämtland var trafikkostnaden 4 046 623 kr och den statliga medfinansieringen 1 500 000 kr/år. Beläggningen är god, i genomsnitt 40 resenärer per tur 2017.

Trafikutbud och resande

Linje 45 Östersund-Storuman-Arvidsjaur-Gällivare

Trafiken är planerad för anslutning till nattåg Östersund, veckopendling och serviceresor. Linjen har två dagliga dubbelturer Arvidsjaur-Östersund respektive Gällivare-Östersund, från Östersund kl 7.15 och 14.40, från Gällivare kl 9,15 och från Arvidsjaur 5,15 Tre fordon krävs för trafiklösningen.

2017 gjordes 57 870 resor på linjen. Resandet är minst på lördagar.

På linjen är dryga 51 % interregionala resor enligt Trafikverkets definition, d v s resan är längre än 100 km, passerar en länsgräns eller två kommungränser.

Trafikutbud

Trafikutbudet, med få och långa turer är anpassat för tåganslutningsresor, serviceresor och veckopendling. Det är också den trafik som staten har ett ansvar för att medfinansiera. På delsträckor förekommer arbets- och skolpendling, där kan linje 45 utgöra ett komplement till regionala linjer med tätare turutbud.

Möjligheten att förändra i trafikutbudet är mycket begränsat om inte antalet fordon eller trafikproduktion ska utökas. Förslaget är att trafikutbudet behålls oförändrat. Restiderna är svår att förändra och linjen kommer även fortsättningsvis att ha bussgod.

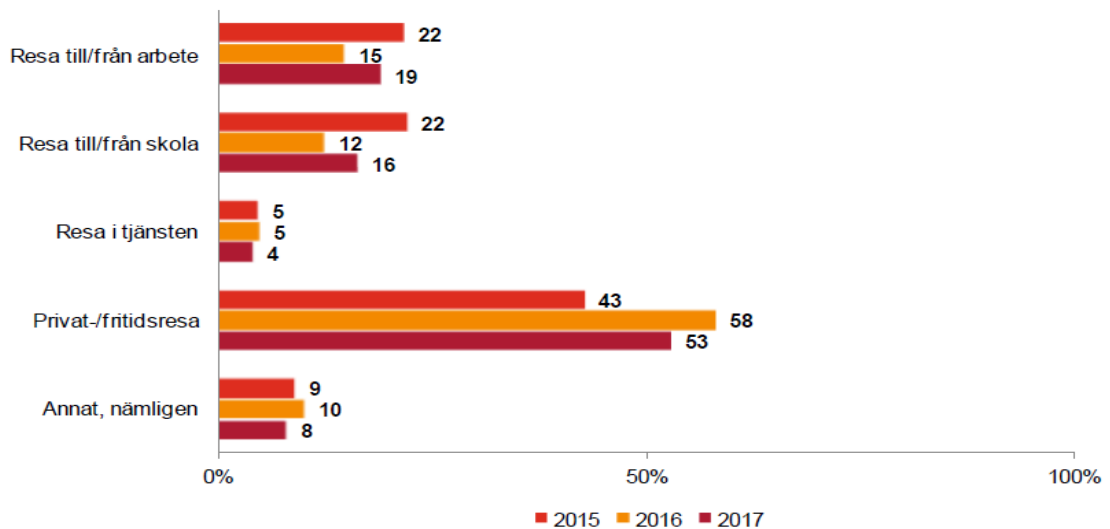
Trafikverkets medfinansiering

Sedan persontrafik på Inlandsbanan lades ner i början på 1990-talet har statlig medfinansiering utgått för att interregional trafik ska upprätthållas. I medfinansieringsavtalet med trafikverket ingår att uppföljning av trafiken ska göras regelbundet. Resultaten redovisas i form av Nöjd-kund-index. Nedan redovisas resultat ur 2017 års undersökning.

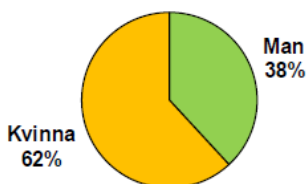
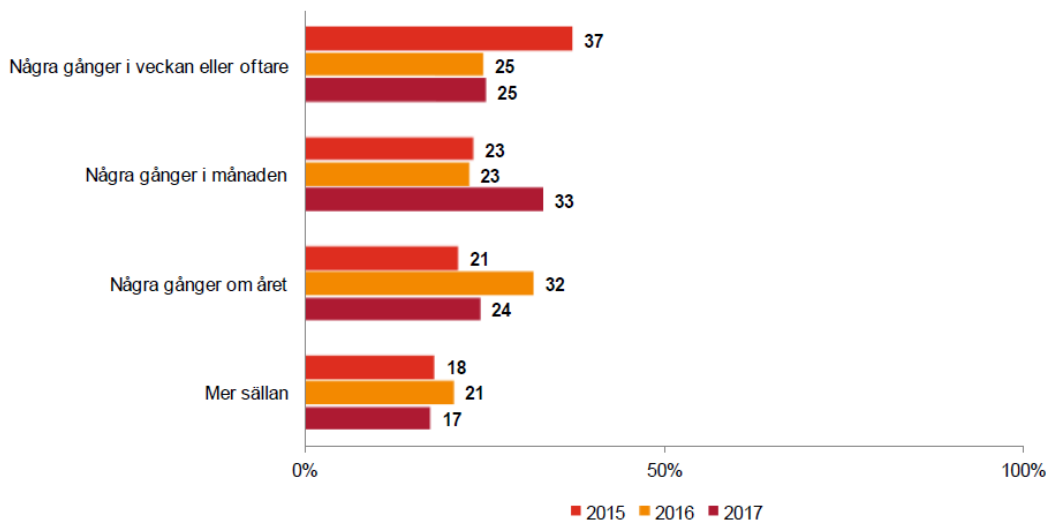
Sammanfattning - Prioriteringslista

| | | Viktighet | Nuvarande betyg (index) | Åtgärds-poäng |
|---------|--|-----------|-------------------------|---------------|
| Åtgärda | Bekväma sittplatser | 0,63 | 78 | 13,7 |
| | Prisvärd biljett | 0,44 | 71 | 12,9 |
| | Välstädat | 0,56 | 82 | 9,9 |
| Bevaka | Behaglig temperatur | 0,42 | 77 | 9,8 |
| | Tidhållningen | 0,52 | 82 | 9,6 |
| | Tydlig information från personalen | 0,49 | 83 | 8,5 |
| | Tydlig information på skyltningen ombord | 0,47 | 83 | 8,1 |
| | Serviceinriktad personal | 0,58 | 86 | 7,8 |
| Bevara | Tryggt och säkert att resa | 0,53 | 88 | 6,5 |
| | Enkelt att resa med bagage | 0,37 | 85 | 5,4 |
| | Enkelt att stiga ombord | 0,24 | 90 | 2,4 |

Huvudsakligt ärende med resan



Hur ofta reser du med trafiken



Av resenärerna var 18 % upp till 24 år, 47 % 25-64 år och 35 % 65 år och äldre.

Enkäten avser både linje 45 och 46. Trafikutbudet har varit stabilt under många år. I den sammanfattade prioriteringslistan får bekväma sittplatser, prisvärdhet och välstädat hög åtgärdspoäng. De nuvarande fordonen har varit i trafik sedan december 2011 och byts ut när ett nytt avtal börja gälla.

Bussgods

Regionfullmäktige beslöt 2017-11-07 §153 att Bussgods inom Länstrafiken i Jämtlands län AB ska avvecklas. På linje 45 kommer bussgodstjänsten att upprätthållas eftersom ca 70 % av linjen utförs i Västerbotten och Norrbotten. De bedömer linje som strategisk för godsförsörjningen. Upphandlingen av trafiken görs därför av Länstrafiken i Västerbotten AB.

Övrigt

Trafikverket medfinansierar Inlandstrafiken p g a att ingen kommersiell aktör vill etablera interregional trafik i området i den omfattning som bedöms nödvändig för en fungerande trafikförsörjning.

Trafiken ska handlas upp med trafikstart december 2019, med ett 10-årigt avtal under förutsättning att statlig medfinansiering fortsätter att utgå.

Efter överenskommelse med kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten ska varje län besluta om trafikplikt inom sitt län.

Beslut om trafikplikt

Kollektivtrafik är en faktor som påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Det är därmed av betydelse för den regionala utvecklingen och angeläget att den präglas av långsiktighet och stabilitet.

Förslag till beslut

- Allmän trafikplikt ska gälla för Inlandstrafiken linje 45 Östersund-Storuman-Arvidsjaur-Gällivare
- Trafikutbudet ska omfatta en daglig dubbeltur Gällivare-Östersund, och en daglig dubbeltur Arvidsjaur-Östersund.
- Beslutet om allmän trafikplikt innefattar möjlighet att vid behov, löpande kunna göra anpassningar i utbudet.

45

Gällivare - Storuman - Dorotea - Östersund

| Linjenummer | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Dagar | M-F | M-F | L | L | SoH | SoH |
| Anmärkning | Ⓜ | Ⓜ | Ⓜ | Ⓜ | Ⓜ | Ⓜ |
| Gällivare resecentrum avg | 09.15 | | | 09.15 | | 09.15 |
| Jokkmokk bstn ank | 10.35 | | | 10.35 | | 10.35 |
| Jokkmokk bstn avg | 10.45 | | | 10.45 | | 10.45 |
| Arvidsjaur bstn ank | 13.00 | | | 13.00 | | 13.00 |
| Arvidsjaur bstn avg | 05.15 | 13.10 | 05.15 | 13.10 | 05.15 | 13.10 |
| Avaviken E45 | 05.30 | 13.30 | 05.30 | 13.30 | 05.30 | 13.30 |
| Sorsele bstn ank | 06.20 | 14.15 | 06.20 | 14.15 | 06.20 | 14.15 |
| Sorsele bstn avg | 06.25 | 14.25 | 06.25 | 14.25 | 06.25 | 14.25 |
| Blattnickssele | 06.45 | 14.45 | 06.45 | 14.45 | 06.45 | 14.45 |
| Storuman Resecentrum ank | 07.40 | 15.30 | 07.40 | 15.30 | 07.40 | 15.30 |
| Storuman Resecentrum avg | 07.55 | 15.40 | 07.55 | 15.40 | 07.55 | 15.40 |
| Skarvsjöby E45 | 08.05 | 15.50 | 08.05 | 15.50 | 08.05 | 15.50 |
| Vilhelmina bstn ank | 08.50 | 16.35 | 08.50 | 16.35 | 08.50 | 16.35 |
| Vilhelmina bstn avg | 08.55 | 16.45 | 08.55 | 16.45 | 08.55 | 16.45 |
| Dorotea bstn ank | 09.45 | 17.25 | 09.45 | 17.25 | 09.45 | 17.25 |
| Dorotea bstn avg | 10.05 | 17.45 | 10.05 | 17.45 | 10.05 | 17.45 |
| Hoting | 10.30 | 18.05 | 10.30 | 18.05 | 10.30 | 18.05 |
| Storniset | X | X | X | X | X | X |
| Strömsund bstn ank | 11.10 | 18.45 | 11.10 | 18.45 | 11.10 | 18.45 |
| Strömsund bstn avg | 11.20 | 18.55 | 11.20 | 18.55 | 11.20 | 18.55 |
| Hammerdal bstn | 11.55 | 19.25 | 11.55 | 19.25 | 11.55 | 19.25 |
| Häggenäs | A | A | A | A | A | A |
| Norrgård | 12.25 | 19.55 | 12.25 | 19.55 | 12.25 | 19.55 |
| Östersunds Sjukhus | X | X | X | X | X | X |
| Östersund bstn | 12.55 | 20.30 | 12.55 | 20.30 | 12.55 | 20.30 |
| Östersund jvst ank | 13.00 | 20.35 | 13.00 | 20.35 | 13.00 | 20.35 |
| Turnummer | 12 | 16 | 62 | 66 | 72 | 76 |
| | <i>Bussgods</i> | <i>Bussgods</i> | | | | |

Anmärkning:

Ⓜ Buss med lågt insteg/hiss och rullstolsplats.

A Angöres endast vid behov för avstigande.

Entreprenör:

Krt = KR-Trafik, tel 063-141210

45

Östersund - Dorotea - Storuman - Gällivare

| Linjenummer | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Dagar | M-F | M-F | L | L | SoH | SoH |
| Anmärkning | Ⓜ | Ⓜ | Ⓜ | Ⓜ | Ⓜ | Ⓜ |
| Östersund jvst avg | 07.00 | 14.35 | 07.00 | 14.35 | 07.00 | 14.35 |
| Östersund bstn | 07.15 | 14.40 | 07.15 | 14.40 | 07.15 | 14.40 |
| Östersunds Sjukhus | X | X | X | X | X | X |
| Hammerdal bstn | 08.10 | 15.40 | 08.10 | 15.40 | 08.10 | 15.40 |
| Strömsund bstn ank | 08.40 | 16.15 | 08.40 | 16.15 | 08.40 | 16.15 |
| Strömsund bstn avg | 08.55 | 16.25 | 08.55 | 16.25 | 08.55 | 16.25 |
| Lövberga | 09.10 | 16.40 | 09.10 | 16.40 | 09.10 | 16.40 |
| Hoting | 09.35 | 17.10 | 09.35 | 17.10 | 09.35 | 17.10 |
| Dorotea bstn ank | 10.05 | 17.30 | 10.05 | 17.30 | 10.05 | 17.30 |
| Dorotea bstn avg | 10.20 | 17.45 | 10.20 | 17.45 | 10.20 | 17.45 |
| Vilhelmina bstn | 11.10 | 18.40 | 11.10 | 18.40 | 11.10 | 18.40 |
| Skarvsjöby E45 | 11.45 | 19.15 | 11.45 | 19.15 | 11.45 | 19.15 |
| Storuman Resecentrum ank | 12.00 | 19.35 | 12.00 | 19.35 | 12.00 | 19.35 |
| Storuman Resecentrum avg | 12.15 | 19.50 | 12.15 | 19.50 | 12.15 | 19.50 |
| Blattnickssele | 12.50 | 20.25 | 12.50 | 20.25 | 12.50 | 20.25 |
| Sorsele bstn | 13.15 | 20.50 | 13.15 | 20.50 | 13.15 | 20.50 |
| Slagnäs Folkets hus | 13.35 | 21.15 | 13.35 | 21.15 | 13.35 | 21.15 |
| Avaviken E45 | 13.55 | 21.30 | 13.55 | 21.30 | 13.55 | 21.30 |
| Arvidsjaur bstn ank | 14.20 | 22.00 | 14.20 | 22.00 | 14.20 | 22.00 |
| Arvidsjaur bstn avg | 14.35 | 22.15 | 14.35 | 22.15 | 14.35 | 22.15 |
| Jokkmokk bstn | 17.05 | 17.05 | 17.05 | 17.05 | 17.05 | 17.05 |
| Gällivare resecentrum ank | 18.20 | 18.20 | 18.20 | 18.20 | 18.20 | 18.20 |
| Turnummer | 11 | 15 | 61 | 65 | 71 | 75 |
| | <i>Bussgods</i> | <i>Bussgods</i> | | | | |



7

Revidering av uppdragsavtal regional
kollektivtrafik – överlämnande av
befogenheter i enlighet med SFS
2010:1065

RUN/547/2018

Infrastruktur och kommunikationer
Ruth Eriksson
Tfn: 063-146561
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

2018-11-19

RUN/547/2018

Revidering av uppdragsavtal regional kollektivtrafik – överlämnande av befogenheter i enlighet med SFS 2010:1065

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB (Länstrafiken) för att operativt verkställa den allmänna och särskilda kollektivtrafiken med buss och bil som Region Jämtland Härjedalen, i egenskap av Regional kollektivtrafikmyndighet, har ansvar för. I uppdragsavtal till Länstrafiken tydliggörs hur ägaren vill att verksamheten ska bedrivas. Där finns en skrivning om att krav ska ställas på personalövertagande vid byte av upphandlad leverantör.

Länstrafikbolaget i Västerbotten har ett motsvarande krav på sig. De har nyligen genomfört en upphandling som överklagades på punkten krav på personalövertagande. Förvaltningsrätten har givit den klagande rätt och dömt att upphandlingen ska göras om. Med stöd av detta föreslås att skrivningen i uppdragsavtal, Uppdragsavtal Regional kollektivtrafik – överlämnande av befogenheter i enlighet med SFS 2010:1065, ändras.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur och kommunikationer föreslår regionala utvecklingsnämnden

Uppdragsavtalets skrivning om personalövertagande utgår och ersätts med nedanstående skrivning;

Vid byte av upphandlad entreprenör av kollektivtrafik (ska Länstrafiken) aktivt verka för att den nye leverantören i god tid genomför förhandling med tidigare leverantör med syfte att diskutera bland annat:

- Det nya företags behov av att nyanställa
- Möjlighet att anställa från tidigare trafikföretag
- Information om hur rekryteringsprocessen ska gå till

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Strateg kollektivtrafik

Utdrag till

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Revidering av uppdragsavtal regional kollektivtrafik – överlämnande av befogenheter i enlighet med SFS 2010:1065

Länstrafiken i Jämtlands län AB (Länstrafiken) är det bolag som verkställer den allmänna och särskilda kollektivtrafiken med buss och bil som Region Jämtland Härjedalen, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, har ansvar för. Länstrafiken ägs till 100 % av Region Jämtland Härjedalen. I uppdragsavtalet Regional kollektivtrafik - överlämnande av befogenheter i enlighet med SFS 2010:1065, framgår ägarens intentioner om hur verksamheten ska bedrivas.

Sedan 2016-08-30 har uppdragsavtalet innehållit formuleringen

I Länstrafikens uppdrag ligger att;

Vid byten av upphandlad leverantör av kollektivtrafik säkerställa att den hos leverantören anställda personalen erbjuds anställning hos den nya leverantören, så kallat personalövertagande. I samband med detta bör Bolaget samverka med berörda fackliga organisationer.

Länstrafikbolaget i Västerbotten har ett motsvarande uppdrag. De har nyligen genomfört en upphandling som överklagades på just punkten personalövergång. Förvaltningsrätten har i sina domskäl angivit att upphandlingen inte medför någon verksamhetsövergång, ett villkor om övertagande av personal medför att leverantörer inte behandlas på ett likvärdigt sätt, kravet kan ge omotiverade konkurrensfördelar till befintlig leverantör och att det försvårar för andra leverantörer än den befintliga att utforma konkurrenskraftiga anbud. Domen är att upphandlingen ska göras om. Länstrafiken i Västerbotten AB kommer inte att överklaga domen.

I upphandlingar som Länstrafiken har genomfört eller är pågående har skrivningen använts vid följande tillfällen;

- Buss 2018, tilldelningsbeslutet överklagades p g a Bussgods
- Regionbuss 2019, överklagades av andra skäl och behandlas för närvarande av förvaltningsrätten
- Inlandstrafiken linje 46, sista anbudsdag 2018-11-30
- SÄK2020, ännu inte är publicerad

Det finns en uppenbar risk att de aktuella upphandlingarna kommer att överklagas med hänsyn till domen i Västerbotten.

Vid genomgång för Regional utvecklingsnämnden 2017-03-20 påpekade föredraganden, upphandlingsansvarig för Länstrafiken, den risk detta krav innebär.

- *Erfarenheter*
 - *Branschstandard underlättar*
 - *Avsteg från standard medför risker*
 - *Krav på övertagande av personal största risken*
 - *Risk: Kravet olagligt*
 - *Hantering: Hävdar att utvärderingen skall göras konkurrensneutralt*
 - *Möjlig konsekvens: Överprövning kan leda till försening och/eller att upphandlingen måste göras om*

Med stöd av detta föreslås en omformulering av kravet på personalövergång som finns i nuvarande uppdragsavtal.

- Vid byte av upphandlad entreprenör av kollektivtrafik aktivt verka för att den nye leverantören i god tid genomför förhandling med tidigare leverantör med syfte att diskutera bland annat:
 - Det nya företags behov av att nyanställa
 - Möjlighet att anställa från tidigare trafikföretag
 - Information om hur rekryteringsprocessen ska gå till



Regionala utvecklingsnämnden 180220 §32

BILAGA

Uppdragsavtal regional kollektivtrafik – överlämnande av befogenheter i enlighet med SFS 2010:1065

Inledning och parter

I uppdragsavtalet tydliggörs ägarens intentioner avseende inriktningen av Bolagets verksamhet, utöver de förutsättningar som framgår av bolagsordningen.

Parter:

Region Jämtland Härjedalen i egenskap av Regional Kollektivtrafikmyndighet (RKM), ägare.

Länstrafiken i Jämtlands län AB, Bolaget

1. Bolagets verksamhet och uppdrag

Enligt lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065), kan den regionala kollektivtrafikmyndigheten i ett län överlämna vissa befogenheter till ett aktiebolag. RKM i Jämtlands län överför frågor av driftkaraktär utifrån vad som sägs i ovan nämnda lag.

2. Uppdragsbeskrivning

Det av RKM fastställda trafikförsörjningsprogrammet ligger till grund för Bolagets arbete med allmän och särskild kollektivtrafik. Uppföljning ska göras av de uppställda målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Med allmän kollektivtrafik avses sådan kollektivtrafik som

Äger rum inom ett län eller

Om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling och annat vardagsresande.

I Bolagets uppdrag ligger att

Upphandla och samordna tjänster enligt 2 kap 12 § i Lag om kollektivtrafik,

- ~~Vid byten av upphandlad leverantör av kollektivtrafik säkerställa att den hos leverantören anställda personalen erbjuds anställning hos den nya leverantören, så kallat personalövertagande. I samband med detta bör Bolaget samverka med berörda fackliga organisationer.~~
- Vid byte av upphandlad entreprenör av kollektivtrafik aktivt verka för att den nye leverantören i god tid genomför förhandling med tidigare leverantör med syfte att diskutera bland annat:
 - Det nya företags behov av att nyanställa
 - Möjlighet att anställa från tidigare trafikföretag
 - Information om hur rekryteringsprocessen ska gå till
- Vid kommande upphandlingar kravställa avtalspartens intentioner och ambitioner kring jämställdhet.

- Ingå avtal om allmän trafik enligt 3 kap 3 § Lag om kollektivtrafik.
- Sköta samordning och drift av trafik gällande både landsbygdstrafik och tätortstrafik.
- Sköta och utveckla de produkter som kollektivtrafiken kan erbjuda.
- Sköta all planering i samråd med berörda, kostnadsberäkningar, utbetalningar, samt utveckling av tidtabeller.
- Sköta, utveckla och underhålla de för trafiken nödvändiga funktionerna exempelvis biljettmaskiner, betalnings- och biljettformer, hållplatser, kundärendehantering, IT-funktioner och webbsida kopplad till trafiken.
- Utveckla samarbetet med Östersunds kommun avseende busstation Östersund (Gustav III torg).
- Planera, genomföra samt utvärdera all marknadsföring.
- Tillhandahålla infrastruktur, hållplatser och bytespunkter för kommersiell trafik på samma villkor som för övrig trafik.
- Sammanställa, leverera statistik mm enligt uppställda krav.
- Analysera statistik ex vis kundundersökningar ur ett könsperspektiv.
- Samordna allmän och särskild kollektivtrafik genom att
 - Ansvara för beställnings- och samordningsfunktion (BC) för samhällsbetalda resor.
 - Ansvara för transporttjänster avseende särskild kollektivtrafik.
 - Samordna och planera resor för att minimera kostnaden för verksamheten.
 - Ansvara för att överenskommen kvalitet på resor och tjänster upprätthålls.
 - Aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik genom att fler ska kunna utnyttja den allmänna kollektivtrafiken.
- Biträda Region Jämtland Härjedalen med planeringsarbete i den utsträckning som parterna kommer överens om.
- Ansvara för kommunala skolskjutsar, där de är gemensamt upphandlade vilket innebär att delta i skolskjutsplanering, samplanera trafiken med linjelagd trafik, produktionsberäkna, administrera och delta i möte om skolskjutsar.

Bolaget håller löpande Region Jämtland Härjedalen informerad om verksamheten genom att översända protokoll från styrelsesammanträden, verksamhetsrapporter m m. Detta gäller även protokoll från årsstämma.

3. Uppföljning

I förvaltningsberättelsen ska utöver krav i aktiebolagslagen, redovisas hur verksamheten bedrivits och utvecklats mot bakgrund av RKM:s syften.

I samband med att årsredovisningen lämnas ska Bolaget lämna en rapport till ägaren om genomförda aktiviteter.

Utöver de krav som finns i aktiebolags- och bokföringslagen ska bolagets årsredovisningar/bokslut samordnas med ägarens årsredovisning och uppföljning under året.

Redovisning ska visa hur bolaget arbetar med jämställdhet i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken och inom bolaget.

Årligen anordnas ett informationsmöte där Regionstyrelsen/Regionalutvecklingsnämnd har möjlighet att ställa frågor till Bolagets styrelse, VD och revisorer.

4. Ekonomi

Ersättning utbetalas med en tolfedel den 18 varje månad.

Ersättning för särskild kollektivtrafik sker enligt tidigare upprättade avtal om samordning av samhällsbetalda resor i Jämtlands län och uppdragsavtal om samordning av samhällsbetalda resor i Jämtlands län.

5. Ändringar

Ändringar eller tillägg till detta uppdragsavtal ska vara skriftligt och undertecknat av båda parter.

6. Tvist

Tvist angående tolkning av detta uppdragsavtal ska i första hand avgöras genom förhandling mellan parterna. I andra hand ska tvist avgöras av svensk domstol enligt svensk lag.

7. Relation med ägaren

Ägarens relation med bolaget förmedlas genom Regional utvecklingsnämnden.

Östersund.....

Östersund.....

.....
Robert Uitto
Regionråd

.....
Per-David Wennberg
VD

.....
Anders Byström
Förvaltningschef



Länstrafiken i Västerbotten AB
Box 134
921 23 Lycksele

DELGIVNINGSKVITTO

Centrala Buss i Norrbotten AB ./ Länstrafiken i Västerbotten AB
angående **Lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter
och posttjänster, LUF och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna**

Handling:
DOM, 2018-11-09

Det är viktigt att du så fort som möjligt bekräftar att du tagit del av ovan nämnda handling/handlingar genom att fylla i och skicka tillbaka delgivningskvittot. Du kan också bekräfta att du tagit del av ovan nämnda handlingar på annat sätt, till exempel per telefon.

.....
Datum

.....
Namnteckning

.....
Telefonnummer bostad

.....
Namnförtydligande

.....
Telefonnummer arbete

.....
Ny gatadress

.....
Mobiltelefonnummer

.....
Ny postadress (postnr och postort)

.....
E-postadress

Delgivningskvittot kan skickas tillbaka gratis genom att använda det bifogade svarskuvertet. Om du inte bekräftar mottagandet kan delgivning komma att ske på annat sätt, till exempel genom stämningsman. För övriga upplysningar kan du kontakta domstolen.



Delg nr 9227771-19244722DK

Besöksadress

Nygatan 45 (Tingshuset)

Webbplats

www.forvaltningsratteniumea.domstol.se

Postadress

Box 193
901 05 Umeå

Telefon

090-17 74 00

E-post

forvaltningsratteniumea@dom.se

Fax

090-13 75 88

Öppettider

måndag-fredag

08:00–12:00

13:00–16:00



SÖKANDE

Centrala Buss i Norrbotten AB, 556419-2895
Sandviksgatan 43
972 32 Luleå

Ombud: Advokat Erik von Ahn
Advokaterna von Ahn AB
Pilgatan 6 G
903 31 Umeå

MOTPART

Länstrafiken i Västerbotten AB, 556071-4478
Box 134
921 23 Lycksele

SAKEN

Överprövning enligt lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjnings-
sektorena - LUF

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten beslutar att upphandlingen ska göras om.

BAKGRUND OCH YRKANDEN

Länstrafiken i Västerbotten AB (Länstrafiken) genomför en upphandling av kollektivtrafik med buss, objekt 19100, Linje 45 (Östersund – Gällivare), ”Inlandstrafiken 2019”. Vid upphandlingen används förhandlat förfarande.

Centrala Buss i Norrbotten AB (Centrala Buss) yrkar i förvaltningsrätten att upphandlingen ska göras om.

Länstrafiken motsätter sig bifall till ansökan.

PARTERNAS ANFÖRANDEN

Centrala Buss anför bl.a. följande.

Länstrafiken har ställt upp särskilda villkor för fullgörandet av upphandlingskontraktet. Ett av villkoren utgör ett krav på att det trafikföretag som tilldelas upphandlingskontraktet ska ta över det föregående trafikföretagets personal.

Centrala Buss har förståelse för att kravet är ett försök av Länstrafiken att beakta sociala hänsyn. Ett krav på övertagande av personal medför emellertid att leverantörer inte behandlas på ett likvärdigt sätt och kan ge omotiverade konkurrensfördelar till den nuvarande leverantören. Den nuvarande leverantören kan lämna anbud utifrån sin nuvarande organisation medan andra leverantörer inte har möjlighet att använda sin befintliga organisation och personal som ett konkurrensmedel. Andra leverantörer behöver ta ställning till vilka konsekvenser det medför att ta över nuvarande leverantörs personal och hur det påverkar den egna personalen.

Kravet är inte heller proportionerligt. Syftet med kravet synes vara att beakta sociala hänsyn och skydda arbetstagarnas rättigheter. Ett sådant krav riskerar emellertid att försämra rättigheterna för leverantörens nuvarande

anställda. Intresset av att skydda rättigheterna för nuvarande leverantörens arbetstagare står inte i proportion till risken av en hämmad konkurrens.

Den justering som Länstrafiken gjort utgör endast en justering i förutsättningarna för tilldelningsprövning och förändrar inte det grundläggande kravet på skyldighet att överta tillsvidareanställda bussförare.

Enligt det justerade förfrågningsunderlaget har Länstrafiken uppställt krav på att den vinnande leverantören ska erbjuda tillsvidareanställda bussförare på nuvarande trafikföretag anställning. Villkoret tangerar kravet i 6 b § lag (1982:80) om anställningsskydd (LAS) på övertagande av personal i samband med verksamhetsövergång. Bestämmelsen innebär en rätt för anställda att följa med vid verksamhetsövergång.

Enbart den omständigheten att arbetsuppgiften som sådan gått över innebär inte att det är fråga om övergång av verksamhet. Ett belysande exempel är Arbetsdomstolens dom i AD 1995 nr 163 om entreprenörsbyte vid bussverksamhet. I fallet hade de nya entreprenörerna inte övertagit arbetskraft, administration, fordon, fastigheter eller andra materiella tillgångar och det talade enligt Arbetsdomstolen med avsevärd styrka för att verksamheten inte bevarat sin identitet.

Mot bakgrund av hur bestämmelsen i 6 b § LAS tillämpas, finns i den nu aktuella upphandlingen inte skäl anta att ett leverantörsbyte är att anse som en verksamhetsövergång.

Det har förekommit att upphandlande myndigheter i upphandlingar ställt krav på att verksamhetsövergång enligt 6 b § LAS ska ske oavsett om kriterierna för verksamhetsövergång är uppfyllda.

Enligt Rosén Andersson, m fl, Lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, publicerad i Zeteo 2015-05-01, har något sådant krav ännu inte prövats av domstol och det är, enligt kommentarsförfattarna, osäkert hur ett sådant krav skulle bedömas vid en domstolsprövning. Deras utgångspunkt är att det finns en hög risk för att det strider mot proportionalitetsprincipen att ställa ett krav som går utöver arbetsrättslagstiftningen, särskilt om det drabbar små eller medelstora företag som kan tvingas avstå från att lämna anbud i upphandlingar av det skälet att de saknar möjlighet att överta personal på det sätt som förutsätts i upphandlingen. Kravet kan på så sätt även verka konkurrensbegränsande och riskera att olikbehandla svenska leverantörer och leverantörer med säte i ett annat EU-medlemsland.

För det fall kravet på övertagande av personal skulle befinnas tillåtet, åsidosätter ändå Länstrafiken principen om transparens därigenom att tilldelningsprövningen ska ske i enlighet med en modell för utvärdering av kvalificerade anbud där vart och ett av anbuden ska prövas mot en genomsnittlig total lönekostnad/årsarbetare. Modellen innebär således att värdet hos vart och ett av anbuden görs beroende av värdet av övriga anbud. En leverantör kan inte heller förutse huruvida de löneparametrar övriga leverantörer lämnar är relevanta eller korrekta. Ett sådant utvärderingskriterium innebär således att deltagande leverantörer inte fullt ut kan bedöma det ekonomiska värdet i deras egna anbud, eftersom anbudsvärdena görs beroende av övriga anbuds innehåll. En sådan ordning innebär ett brott mot transparensprincipen och därmed också mot LUF.

Till följd av att upphandlingen strider mot principerna om likabehandling och proportionalitet riskerar Centrala Buss att lida skada.

Länstrafiken anför bl.a. följande.

Länstrafiken har beslutat att ändra upphandlingsdokumenten och anser att kravet på övertagande av personal nu inte brister i likabehandling eller proportionalitet.

Utdrag från den nya texten i upphandlingsdokumenten återges nedan:

"I trafikuppdraget ingår att tillsvidareanställda bussförare på nuvarande trafikföretag ska erbjudas anställning på nytt trafikföretag. Det verkliga utfallet av dessa erbjudanden är inte kända för varken anbudsgivare eller beställaren vid anbudsgivning, förhandling och kontraktsskrivning. Detta innebär att åtgärder vidtas för att säkerställa jämförbarhet mellan inkomna anbud.

Den metod som beställaren valt för att uppnå denna konkurrensmässiga jämförbarhet innebär att anbudsgivare i sitt anbud tydligt skall ange vilka antaganden, kalkyler och belopp som är hänförliga till eventuellt övertagande av personal. Dessa antaganden, kalkyler och belopp kommer i samband med förhandlingsfasen att justeras av beställaren.

Denna justering innebär att alla anbud kommer att utvärderas med hjälp av samma antagande och kalkyler för att uppnå jämförbarhet och konkurrensneutralitet [...]

Beställaren kommer vid utvärderingen av anbuden att räkna av de för respektive anbud angivna totala lönekostnaderna och ersätta dessa med en genomsnittlig total lönekostnad per årsarbetare för samtliga godkända anbud. Detta genomsnitt multipliceras därefter med anbudets årsarbetare för att på så sätt erhålla ny total lönekostnad för anbudet. På detta sätt vill Upphandlande myndighet undvika orättvisa jämförelser mellan anbud orsakade av att anbudsgivare inte har all information om de anställda som skall erbjudas anställning. Denna justering görs endast för utvärdering av anbudspris och påverkar inte på något sätt den ersättning som framtida trafikföretag erhåller."

Det är inte fråga om verksamhetsövergång, något sådant krav har inte ställts, varför Centrala Buss argumentation i den delen inte tillför något.

TILLÄMPLIGA BESTÄMMELSER

Upphandlande enheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt.

Upphandlingar ska vidare genomföras i enlighet med principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet. (4 kap. 1 § LUF)

En upphandlande enhet får ställa särskilda miljömässiga, sociala, arbetsrättsliga och andra villkor för hur ett kontrakt ska fullgöras.

Särskilda villkor för fullgörande av kontrakt ska ha anknytning till det som anskaffas i den mening som avses i 15 kap. 2 § andra stycket och anges i upphandlingsdokumenten. (16 kap 1 § LUF)

Om den upphandlande enheten har brutit mot någon av de grundläggande principerna i 4 kap. 1 § eller någon annan bestämmelse i denna lag och detta har medfört att leverantören har lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse har gjorts. (20 kap. 6 § första stycket LUF)

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Centrala Buss menar i första hand att utformningen av upphandlingsdokumenten strider mot såväl likabehandlingsprincipen som proportionalitetsprincipen genom det särskilda villkoret om övertagande av personal.

Den slutliga utformningen av villkoret ifråga återges under Länstrafikens anförande. Det bör vidare påpekas att det är ostridigt mellan parterna att upphandlingen inte medför någon verksamhetsövergång.

Förvaltningsrätten noterar att upphandlande enheter/myndigheter genom de nya upphandlingsdirektiven getts ökade möjligheter att ställa bl.a. sociala villkor för hur ett kontrakt ska fullgöras. Utöver anknytning till det som ska anskaffas är det de grundläggande gemenskapsrättsliga principerna som sätter gränser för vilka villkor som får ställas, jfr uttalanden i författningskommentaren till motsvarande bestämmelse i LOU (prop. 2015/16 s 195 s. 1118).

I likhet med vad som anförts av Centrala Buss anser förvaltningsrätten att ett villkor om övertagande av personal medför att leverantörer inte behandlas på ett likvärdigt sätt och kan ge omotiverade konkurrensfördelar till befintlig leverantör. Den justerade utvärderingsmodellen föranleder inte någon

annan bedömning, då det är åtagandet i sig som försvårar möjligheterna att utforma konkurrenskraftiga anbud för andra leverantörer än den befintlige. På grund av det anförda finner förvaltningsrätten att villkoret strider mot likabehandlingsprincipen. Eftersom villkoret missgynnar andra leverantörer än den nuvarande måste Centrala Buss anses ha lidit, eller kunnat komma att lida, skada till följd av villkoret. Grund för åtgärder enligt 20 kap. 6 § LUF föreligger därmed.

Vid val av åtgärd kan konstateras att i målet aktuell brist hänför sig till upphandlingsdokumenten, dvs. till upphandlingens konkurrensuppsökande skede. Upphandlingen ska därför göras om.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (FR-05)


Lena Bergsdorf
Rådman

Målet har föredragits av Christina Röckner.



Hur man överklagar

FR-05

Den som inte är nöjd med förvaltningsrättens beslut kan överklaga. Här framgår hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Tiden räknas oftast från den dag som ni fick del av beslutet. I vissa fall räknas tiden i stället från beslutets datum. Det gäller om beslutet avkunnades vid en muntlig förhandling, eller om rätten vid förhandlingen gav besked om datum för beslutet.

För myndigheten räknas tiden alltid från beslutets datum.

Hur räknar vi ut tiden?

Sista dagen för överklagande är exakt 3 veckor från den veckodag som tiden börjar räknas. Om ni exempelvis fick del av beslutet måndagen den 2 mars går tiden ut måndagen den 23 mars.

Om sista dagen för överklagande är en helgdag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton, räcker det att överklagandet kommer in nästa vardag.

Tänk på detta i mål om överprövning av upphandling

I vissa fall kan myndigheten ingå avtal efter 10 dagar från det att domstolen avgjort målet eller upphävt ett interimistiskt beslut, och i vissa fall får myndigheten ingå avtal omedelbart. Efter att avtal har slutits får kammarrätten inte överpröva upphandlingen. Detta gäller alltså även om tiden för överklagande fortfarande gäller.

Närmare regler finns i den lag som gäller för målet, se rutan längst ner på nästa sida för hänvisningar.

Gör så här

1. Skriv förvaltningsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför ni tycker att beslutet ska ändras. Tala om vilken ändring ni vill ha och varför ni tycker att kammarrätten ska ta upp ert överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis ni vill hänvisa till. Förklara vad ni vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.

Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå er: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.

Om ni har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skicka eller lämna in överklagandet till förvaltningsrätten – adressen finns i beslutet.

Vad händer sedan?

Förvaltningsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avisar domstolen överklagandet. Det innebär att beslutet gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar förvaltningsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till kammarrätten.

Har ni tidigare fått brev genom förenklad delgivning kan även kammarrätten skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i kammarrätten

När överklagandet kommer in till kammarrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Kammarrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att förvaltningsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om förvaltningsrätten dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rätts-tillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om ni *inte* får prövningstillstånd gäller det överklagade beslutet. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt ni vill föra fram.

Vill ni veta mer?

Ta kontakt med förvaltningsrätten om ni har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i beslutet.

Mer information finns på www.domstol.se.

För fullständig information, se:

- lag (2016:1145) om offentlig upphandling, 20 kap.
- lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, 20 kap.
- lag (2011:1029) om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet, 16 kap.
- lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner, 16 kap.



8

Uppföljning av arbetet i utskottet för
infrastruktur och kommunikationer 2018

RUN/522/2018

Samordningskansliet
Monica Byvald
Tfn: 063-147637
E-post: monica.byvald@regionjh.se

2018-11-19

RUN/522/2018

Uppföljning av arbetet i utskottet för infrastruktur och kommunikationer 2018

Ärendebeskrivning

Regionala utvecklingsnämnden har två utskott; utskottet för infrastruktur och kommunikationer och arbetsutskottet. Utskottens arbetsuppgifter regleras i reglementet för regionala utvecklingsnämnden. Utskotten har bland annat i uppgift att arbeta med fördjupning inom fokusområden och strategiska utvecklingsområden. Det är en del av att regionala utvecklingsnämndens arbete med att verkställa de strategiska mål som regionfullmäktige beslutat om.

Utskottet för infrastruktur och kommunikationer bör årligen följa upp sitt arbete och uppfyllelse av uppdrag från regionala utvecklingsnämnden. Syftet med rapporten är att beskriva hur utskottet har arbetat utifrån de uppdrag utskottet fått samt hur utskottet i övrigt fullgjort sitt uppdrag.

Förvaltningschefens förslag

1. Utskottet för infrastruktur och kommunikationers rapport om uppföljning av utskottets arbetet 2018 godkänns.
2. Utskottet för infrastruktur och kommunikationers rapport om uppföljning av utskottets arbetet 2018 överlämnas till regionala utvecklingsnämnden.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Strateg kollektivtrafik

Uppföljning utskottet för infrastruktur och kommunikationer 2018

Sammanfattning

Regionala utvecklingsnämnden har två utskott; utskottet för infrastruktur och kommunikationer och arbetsutskottet. Utskottens arbetsuppgifter regleras i reglementet för regionala utvecklingsnämnden. Utskotten har bland annat i uppgift att arbeta med fördjupning inom fokusområden och strategiska utvecklingsområden. Det är en del av att regionala utvecklingsnämndens arbete med att verkställa de strategiska mål som regionfullmäktige beslutat om.

Syftet med rapporten är att beskriva hur infrastrukturutskottet har arbetat utifrån de uppdrag utskottet fått samt hur utskottet i övrigt fullgjort sitt uppdrag.

Uppföljning utskottet för infrastruktur och kommunikationer 2018
Dnr RUN/522/2018

Handläggare
Monica Byvald
Samordningskansliet

Region Jämtland Härjedalen
Box 654, 831 27 Östersund
www.regionjh.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|--|---|
| SAMMANFATTNING | 1 |
| 1 UTSKOTTENS UPPGIFTER..... | 3 |
| 2 PLANERING AV UTSKOTTETS SAMMANTRÄDEN 2018 | 3 |
| 3 UPPFÖLJNING AV UTSKOTTETS ARBETE | 4 |
| 4 ÄRENDEN, INFORMATIONER OCH STUDIEBESÖK UNDER 2018 | 4 |

1 Utskottens uppgifter

Utskotten har som uppgift att inom respektive utskottets ansvarsområde arbeta med:

- Fördjupning inom fokusområden och strategiska utvecklingsområden,
- framtidsbevakning och analys av långsiktiga utvecklingsområden,
- inspel till regionala utvecklingsnämndens förslag till planeringsförutsättningar och regionplanen samt till nämndens verksamhetsplan samt
- frågor om värdegrund och Region Jämtland Härjedalens värdegrundsarbete.

Utskotten ska inom sitt verksamhetsområde bereda ärenden till regionala utvecklingsnämnden. Ett utskott kan även själv väcka ärenden inom sitt område.

En viktig utgångspunkt för de frågor som utskottet ska arbeta med är de övergripande mål som finns fastställda i regionplanen och nämndens verksamhetsplaner.

Utskottet för infrastruktur och kommunikationer ska utöver de allmänna uppgifterna för utskotten arbeta med:

- Bereda, följa och analysera verksamheten inom området infrastruktur och kommunikationer, inklusive bredband och samhällsservice,
- Regional trafikförsörjningsplan,
- Länstransportplan och
- ärenden om allmänna trafikplikter.

Utskottet ska bevaka att uppdraget som Regional kollektivtrafikmyndighet fullföljs.

2 Planering av utskottets sammanträden 2018

Enligt beslut från utskottssammanträde 2017-12-15

| | |
|------------|------------------------------------|
| 2 februari | Tätortstrafiken inklusive elbussar |
| 9 mars | Botniska korridoren |
| 27 april | Länstrafiken |

23-24 maj Studieresa Stora Helvetet och Trondheim
 31 augusti Östersunds kommun om planer för nytt resecentrum
 28 september Bredbandsinfrastruktur
 26 oktober Digital agenda – gemensam nämnd
 30 november Trafikverket uppföljning av LTP

3 Uppföljning av utskottets arbete

Från regionala utvecklingsnämndens verksamhetsplan 2018.
 Framgångsfaktorer inom område samhälle

| Strategiskt mål i regionplanen | Framgångsfaktor | Indikator | Uppföljning infrastrukturutskottet |
|---------------------------------|---|---|---|
| Bättre infrastruktur | Verka för ett ökat kollektivt resande | Restideskvoten tåg/bil ska uppgå till högst 0,8 år 2020 | Målet inte uppfyllt. Det ska kopplas till Projektet Funktionella mittstråket som pågår hela 2019. |
| | | Antal resor med länstrafikens och tätortstrafikens färdbevis ska öka till 2 458 900 respektive 3 489 000 | Mäts på helår |
| Bättre infrastruktur | Verka för fortsatt bredbandsutbyggnad | 70 % av alla hushåll och företag ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2018 | Resultat för 2018 redovisas i mars 2019 |
| | Fastställelse av ny länstransportplan för en bättre infrastruktur | De planerade åtgärderna för 2018 genomförs | Planen fastställs av regionfullmäktige november 2018, uppföljning sker löpande. |
| | Stärka kopplingen mellan kommunal fysisk planering, regionala utvecklingsfrågor och regional infrastrukturplanering | Påbörja arbetet med att ge regionala utvecklingsstrategin en rumslig dimension, "Strukturbild Jämtland Härjedalen | Projektet har påbörjats |
| Fossilbränslefri region år 2030 | Verka för en omställning till fossilbränslefria transporter | CO2 utsläppen i den allmänna kollektivtrafiken ska vara högst 0,65 kg/km | Målet är uppfyllt |
| Ökat digitalt användande | Uppdatering av den regionala digitala agendan | Uppdaterad regional digital agenda och framtagna handlingsplan i samverkan med samhällets övriga aktörer | Målet ej uppfyllt |

4 Ärenden, informationer och studiebesök under 2018

Utskottet har under 2018 haft 8 sammanträden.

➤ Ärenden som hanterats

- Remissvar. Stöd för fri kollektivtrafik till ungdomar yttrande (RUN/46/2018)
- Bolagsordning, ägardirektiv och uppdragsavtal för Länstrafiken i Jämtlands län AB (RUN/65/2018)
- Intressentavtal för demonstrationsprojekt för introduktion av batteridrivna stadsbussar i Östersund (RUN/66/2018))
- Allmän trafikplikt linje 46 (RUN/125/2018)
- Ombudsinstruktion årsstämma Transitio AB (RUN/99/2018)
- Återställa aktiekapitalet för Länstrafiken i Jämtlands län AB (RUN/221/2018)
- Bredbandsstrategi (RUN/321/2018)
- Justering av bolagsdokument, Transitio (RUN/352/2018)
- Remiss. Ett gemensamt bostadsförsörjningsansvar, SOU 2018:35 (RUN/327/2018)
- Samarbetsavtal och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län (RUN/455/2018)
- Samarbete med Region Västernorrland om gemensam beställningscentral, central bedömningsfunktion och gemensam verksamhetsutveckling (RUN/458/2018)
- Ändringar i hanteringen av Norrlandsresans taxa (RUN/451/2018)
- Biljettpris vid sjukersättning (RUN/452/2018)
- Fastställande av länstransportplan (RUN/412/2017)
- Skrivelse om flygledning angående planerna på att flytta flygledningen från Åre-Östersunds flygplats. (RUN/637/2017)
- Samarbets – och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län (RUN/455/2018)
- Revidering av regionalt trafikförsörjningsprogram (RUN/1082/2015)
- Självkörande fordon (RUN/224/2017). Skrivelse till Näringsdepartementet som ej besvarats.
- Samarbetet ”Botniska korridoren och dess anslutande stråk – fungerande transporter i norra Sverige för fortsatt tillväxt” 2019-2022 (RUN/540/2018)
- Allmän trafikplikt, linje 45 (RUN/546/2018)
- Revidering av uppdragsavtal regional kollektivtrafik – överlämnande av befogenheter i enlighet med SFS 2010:1065 (RUN/547/2018)
- Uppföljning av arbetet i utskottet för infrastruktur och kommunikationer 2018 (RUN/522/2018)

➤ Informationer – studiebesök - påverkansarbete

Utskottet har tagit del av ett stort antal informationer samt gjort studiebesök vid järnvägsbygget i Stora Helvetet, samt besökt och fört dialog med Trøndelags fylkeskommune och SINTEF forskningsinstitution.

Utskottsledamöter har deltagit i partnerskapet Atlantbanan, Transportutvecklingsrådet, SJ-samarbete, Trepartsmöten och elbussprojekt.



10

Underlag till informationsärendet om
Länstrafiken, bolag eller förvaltning

James Winoy
Utredare
Tfn: 063-14 65 85
E-post: james.winoy@regionjh.se

2016-03-11

RUN/166/2015

Utredning - Politisk organisation för förvaltningen länstrafiken

Länstrafiken bedrivs idag i ett helägt bolag av Region Jämtland Härjedalen. Som sådan har det en bolagsstämma som väljer styrelse och beslutar om ägardirektiv för styrelsen. En verkställande direktör sköter den dagliga driften. Att det finns ett bolag för driften av länstrafik hänger bland annat ihop med att länstrafiken tidigare varit en angelägenhet för landstinget Jämtlands län och länets åtta kommuner. Från och med 2015 har kommunerna och region Jämtlands Härjedalen genomfört en skatteväxling som innebär att hela ansvaret för kollektivtrafiken i Jämtlands län nu ligger på regionen. Det finns således anledning att överväga en ändrad organisationsform.

I detta PM tas frågan om hur en politisk organisation ska formas om bolaget överförs till förvaltning inom regionen.

Beslut fattade inom bolaget

Bolagsstämman fattar beslut om budget och verksamhetsplan samt verksamhetsberättelse och ägardirektiv.

Styrelsen beslutar om avtal för verkställande direktör, delegationsordning till verkställande direktör med mera.

Viktiga beslut i bolaget, förutom de som gäller unikt för ägarformen aktiebolag, är:

Upphandling av trafik

Taxor

Affärs- och marknadsplaner

Riskanalyser

Resevillkor

Budgetförändringar

Policy för försäljning av t ex reklamplats

Beslut om särskild trafik som färdtjänst, riksfärdtjänst enligt delegation från länets kommuner

En genomgång av de senaste årens styrelsesammanträdes ärende framgår i bilaga.

Ny organisation – förvaltning under nämnden för regional utveckling

Eftersom bolaget Länstrafiken i Jämtland AB är helägt av regionen så styrs besluten av kommunallagen och andra kommunalrättsliga lagar.

Det är således ägaren som på bolagsstämman beslutar om ägardirektiv, budget, ägande av andra bolag med mera.

Om man avvecklar bolaget och låter verksamheten bedrivas av en förvaltning inom regionen blir det ingen större skillnad på denna typ av beslut utom att det blir kortare väg från första beslutet till verkställighet eftersom besluten inte också måste fattas av bolagsstämman.

Alla beslut om budget, delårsbokslut och verksamhetsberättelse/bokslut fortsätter att hanteras av ett politiskt organ inom regionen. Där hamnar också flertalet av de policys och planer som bolagsstyrelsen idag fattar beslut.

Taxorna är en fråga för fullmäktige inom regionen om denna inte delegerat det till ett annat politiskt organ.

Konkret innebär detta att flera av besluten inte innebär någon skillnad i beslutsväg än vad som sker med nuvarande organisation.

Utskott

Nämnden har ett utskott för infrastruktur. Utskottets uppdrag är fördjupning och framtidsbevakning samt bereda ärende till nämnden. Utskottet ska specifikt bereda framtagande av den regionala trafikförsörjningsplanen, länstransportplan och allmänna trafikplikter.

Utskottet ska dessutom bevaka att regionens uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet fullföljs.

Grundprincipen för när utskotten bildades var att de inte ska vara beslutande.

Tyngdpunkten ska vara på kunskap och beredning av ärende. Därför bör inte frågor om länstrafik delegeras till utskottet.

Ett annat skäl till att inte lägga beslut om länstrafik på utskottet är att om utskottet skulle få ansvar för frågor om styrning av länstrafik skulle det stå i motsättning till den rollen den har att kontrollera att den regionala kollektivtrafikmyndighetens uppdrag fullföljs av nämnden.

Slutsats

Det finns därför inget skäl till att inrätta ett speciellt politiskt organ enbart för att styra förvaltningen länstrafiken. Besluten ryms redan inom den nuvarande organisationen.

Det finns däremot anledning att fundera på hur stödet till chefen ska fungera. Idag är diskussionerna i bolagsstyrelsen ett viktigt stöd för vd i dennes beslut, budget, bokslut och upphandlingar är några exempel på detta. En stor del av bolagsstyrelsen tid går åt till dessa diskussioner. Dessa diskussioner behövs även i fortsättningen.

Om länstrafiken finns placerad inom nämndens förvaltning är det mest naturligt att dessa diskussioner förs inom arbetsutskottet. Arbetsutskottets kalender hanterar dessa frågor i rätt tidsperspektiv.

Utskottet för infrastruktur träffas för sällan för att kunna hantera denna typ av diskussioner. Det skulle innebära att utskottet måste träffas oftare med en högre

kostnad och att det skulle svårt att skilja ut en mera övergripande diskussion från mera driftfrågor och utskottet skulle riskera att få uppgifter som den inte ska ha.

Troligen innebär detta att arbetsutskottet behöver förlängas för att hinna med diskussionerna om kollektivtrafiken. Vilket också innebär att det behöver bli tydligt i arbetsutskottet när man behandlar ärende som är Regionala kollektivtrafikmyndigheten och när man har ärende som rör driften av kollektivtrafiken.

Andra regioners lösningar

Det finns flera olika lösningar för styrning av länstrafikfrågorna. Många regioner/landsting har kvar sina bolag och myndigheten organiseras på olika sätt. En vanlig lösning är att myndigheten och förvaltningen/bolaget är placerad under en nämnd. Denna nämnd har då ett större ansvar än bara trafikfrågorna, t ex ”Hållbarhetsnämnd”, ”Samhällsbyggnadsnämnd”, ”Trafik, infrastruktur och miljö”. Regionerna med dessa lösningar har då mer än en nämnd för de regionala frågorna. Undantaget från detta är Region Blekinge som har en Trafiknämnd under Regionstyrelsen som enbart ansvarar för kollektivtrafiken. Driften sköts i egen regi. Region Västra Götaland har också en nämnd för enbart kollektivtrafiken. Driften ligger i ett bolag.

Delegationer

Regionen har delegerat övergripande ansvar till bolaget Länstrafiken. Vid en omorganisation där verksamheten ska bedrivas i förvaltningsform får nya delegationerna utformas.

Om själva driftorganisationen inte förändras utan länstrafiken flyttas över till förvaltnings såsom den ser ut nu förenklas delegationerna.

Bolagsstämman

De beslut som idag fattas av bolagsstämman föregås av beslut inom Region Jämtland Härjedalen och förändras inte av att organisationsformen förändras.

Bolagsstyrelsen

De beslut som fattas av bolagsstyrelsen bör delas upp så att de mera strategiska besluten delegeras till förvaltningschef för regional utveckling och chef för länstrafikenheten. Vissa policybeslut delegeras till nämnden enligt kommunallagens utgångspunkter.

Verkställande direktör

Alla de beslut om idag fattas av vd kan delegeras till den som blir chef för länstrafikenheten. Exklusive de frågor som styrs av andra regler inom regionen, personal, investeringar med mera.

Samhällsbetalda resor

De beslut om samhällsbetalda resor som t ex färdtjänstillstånd, vilka idag är delegerade från de medverkande kommunerna, som idag fattas av ansvarig inom Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) kan nu delegeras till en handläggare inom förvaltningen, t ex den som idag är chef för motsvarande enhet.

Delegationsordningen kan skrivas i samband med att med eventuellt nya organisationen skapas.

Kostnader

Här kommenteras bara kostnaderna för den styrande överbyggnaden bolagsstämman och bolagsstyrelsen.

Styrelsen har två fasta arvoden, 20 % och 10 %. Basen är riksdagens arvodesnämnd, för 2015 61 000 kr/mån. Totalt ca 310 000 kr per år.

Till detta kommer arvoden för övriga ledamöter och andra ersättningar för konferensresor med mera. Fem ledamöter på 8 styrelsemöten ger 40 arvodesersättningar. Kan vara totalt 3 500 per ersättning(arvode(945*1,4=1323, förlorad arbetsförtjänst, reseersättning m m) vilket i så fall motsvarar 140 000 kr. Till detta kommer konferenser och andra aktiviteter. Arvodet för auktoriserade revisorer kostade 64 000 kr år 2014.

Kostnader styrelsen enligt budget för år 2014 var 634 000 kr och år 2015 något lägre nämligen 540 000 kr.

Besparingen kan i första hand göras med de fasta arvodena. Övrig besparing är beroende på vilken organisation som väljs för hantering av besluten. Det blir ökade kostnader för arvoden oavsett om det ska vara utskottet för infrastruktur eller arbetsutskottet som ska ägna mera tid åt kollektivtrafikfrågorna. Den ökade kostnaden kan i detta fall röra sig om 10-20 000 kr oavsett lösning (motsvarande 3-6 sammanträdesdag per år fördelat på en eller två ledamöter). Till detta kan komma en kostnad för deltagande i sammankomster utanför länet för utskottet. Beräknad kostnad på upp till 100 000 kr per år. Ska då motsvara de sammankomster/resor, förutom ordinarie sammanträden, som nuvarande bolagsstyrelsen genomför för att kunna hantera ansvaret som styrelseledamot.

Möjlig besparingar skulle bli 500 000 kr.

Berit Eriksson
Regional Utveckling

2016-03-11

Länstrafiken i bolag eller förvaltning

Återremiss från Regionfullmäktige april 2015:

Citat återremiss från Regionfullmäktige 14-15 apr 2015 - ”krävs en fullständig analys dels av ekonomiska konsekvenser av förändring och dels av konsekvenser för bolagets verksamhet och funktion. Frågan bör hanteras i det gemensamma arbetet med ekonomin”

Länstrafiken Jämtlands län ägs sedan 2012 av Regionförbundet Jämtlands län och efter regionbildningen 2015 av Region Jämtland Härjedalen.

Som enda ägare har Region J H att ta ställning till om bolaget ska fortsätta att drivas i bolagsform eller om verksamheten ska lyftas in i Regionens förvaltningsorganisation.

Frågan var uppe för beslut våren 2015. Dock hade inte frågan då samstämmighet över partigränserna och oppositionen krävde återremiss för att få frågan utredd ytterligare. Länstrafikbolagets styrelse lyfte sedan under hösten frågan om trafiken körs effektivare i egen regi och en utredning kring detta tillsattes, detta kan påverka organisationsformen.

Utifrån återremissens krav på ytterligare utredning kring kostnader och organisation har några perspektiv lyfts.

- Vilka direkta effektiviseringar skulle kunna göras vid en övergång till förvaltning?
- Hur skulle organisationen kring styrning och beslut se ut, skulle det kunna ske några effektiviseringar där?
- Bussgods en del av ett större sammanhang?
- Borde vi fundera på regionindelningsfrågan i detta läge?

En grupp tjänstemän vid Regionen och Länstrafiken har gjort beräkningar och uppskattningar kring hur administrationen skulle kunna effektiviseras vid ett inflyttande i förvaltningsorganisationen. Beräkningarna är gjorda utifrån att verksamheten ser ut som

Berit Eriksson
Regional Utveckling

2016-03-11

den gör idag och att trafik drivs genom avtal med entreprenörer. Trafik i egen regi kräver en helt annan organisation som finns beskriven i utredningen ”– trafik i egen regi”.

Koncernbesparing på administration och styrelse

Länstrafiken hanterar ekonomi- och redovisning med egen personal. Ekonomiprogram och support köps genom företaget CGI. Utredarens bedömning är att verksamheten även i en förvaltningsorganisation kommer att behöva ha verksamhetsnära stöd inom ekonomi. Verksamheten har avgränsad med en så pass specifik inriktning med stora belopp som hanteras på olika sätt och där verksamhetskunskapen är viktig. Den besparing som skulle kunna göras är att övergå till Regionens ekonomisystem.

Löneadministration köps av företaget Ekorrit. Antalet löner som behandlas är idag 27 st, samt styrelsearvoden. Denna administration skulle kunna utföras av Regionens lönekontor.

Länstrafiken har en egen telefonväxel som styrs via företaget Telavox. Växelfunktionen hanterar i snitt ca 30 samtal per dag. Kostnad för växel borde kunna inbesparas, men personalkostnaden är ett frågetecken då många frågor kan hanteras direkt av växelfunktionen.

E-post systemet är idag ingen stor kostnad, men skulle kunna inbringa liten besparing vid en eventuell övergång till Regionens e-post system.

Revisorstjänsten köps idag av Deloitte men vid en övergång till Region J H kommer detta att kunna inbesparas.

Styrelsen upphör vid en övergång men kostnader för politikernas omvärldsbevakning, resor och deltagande på olika möten kommer att behöva finnas kvar.

Serverdriften är utlagd på företaget Barret. Detta kan inbesparas vid en övergång till Region J H då Regionens servrar och supportavtal kan nyttjas.

Företagsförsäkringen kan sägas upp vid en övergång till Region JH.

Berit Eriksson
Regional Utveckling

2016-03-11

Lokaler. I dagsläget finns inga alternativa förslag till lokaler inom Region J H. I denna utredning räknar vi med att verksamheten finns kvar i nuvarande lokaler. Alltså ingen besparing på lokaler.

Sammanfattningsvis beräknas att en besparing på omkring 1,2 miljoner kronor skulle kunna göras på administration och styrelse vid ett samgående med Region J H.

Verksamheten

Bolaget har idag en VD och i en förvaltningsorganisation kommer sannolikt en verksamhetschef behövas för att driva verksamheten. Den verksamhetsnära administrationen kommer att behövas, enskilda befattningar kan diskuteras om stöd kan samordnas med Regionen, men det är svårt att gå in i dom detaljerna nu.

När det gäller särskild kollektivtrafik, SÅK, handläggs ärendena av Länstrafiken men beslutas av regionala kollektivtrafikmyndigheten, RKM, som finns hos Regionen. Flyttas handläggningen in i "myndigheten" kan eventuellt besluten fattas direkt vid SÅK via delegering vilket skulle innebära en rationalisering.

När det gäller Bussgods så utreds för närvarande ett samgående av Bussgods i Norrland. Ett förslag om en gemensam organisation kommer att utarbetas under året.

Den politiska organisationen vid en övergång beskrivs i separat bilaga av James Winoy, utredare vid Region J H.

Vilken organisationsform är att föredra?

Länstrafiken i Jämtlands län AB har till uppgift att operativt svara för de uppgifter som RKM beslutar om i trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt. Det är uppgifter som upphandling, avtalsuppföljning, framtagning av tidtabeller, hantering av biljettintäkter, biljettmaskiner, hållplatser, marknadsföring, statistik och bussgods m m. All allmän trafik i länet är upphandlad och bedrivs av ett antal trafikutövare.

Den operativa verksamheten kan organiseras i

Berit Eriksson
Regional Utveckling

2016-03-11

- bolag eller
- förvaltningsform.

Nedan sammanfattas för- och nackdelar med förvaltning eller bolag i en tabell.

| Förvaltning | Aktiebolag |
|--|---|
| Fördelar | Fördelar |
| - Tydlig politisk styrning av verksamheten. Nu behandlas samma frågor flera gånger. | - Tydlig uppdelning mellan politiskt strategiska beslut och operativ verksamhet |
| - Bättre samsyn i besluten. För många instanser inblandade. | - Eget beslutmandat när det gäller drift. |
| - Vissa effektiviseringsvinster av administrationskostnader och styrelsekostnader vid en övergång till förv org. | - Ansvarsbilden tydligare med bolag. |
| - Ökad insyn | - Korta beslutsvägar inom bolaget |
| - Ingår i den reguljära revisionen och övriga kontrollfunktioner inom Regionen samt viss samordning av administrativa rutiner och tillgång till specialkompetens som jurist, upphandlare m m | |
| - Enklare hantering av myndighetsutövning för färdtjänst/riksfärdtjänst | |
| | - Affärsmässighet är grundläggande i ett aktiebolag |
| Nackdelar | Nackdelar |
| - Mindre tydlig uppdelning mellan politiskt strategiska beslut och operativ verksamhet | - Aktiebolagslagen ställer krav på revision m m utöver Regionens ordinarie |
| - Kortsiktiga omställningskostnader | |

Berit Eriksson
 Regional Utveckling

2016-03-11

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Helägda bolag för reguljär drift strider mot landstingets/regionens praxis |
|--|--|

SAMMANFATTNING

Det finns både för- och nackdelar med att bedriva länstrafiken i bolag eller förvaltning. Som 100 % ägare har Regionen styrningen oavsett vilken organisationsform som väljs. Dock finns det effektiviseringsvinster som talar för att lyfta in verksamheten i förvaltningsorganisationen.

Eventuellt ny regionindelning från 2019 behöver diskuteras eftersom organisationen av kollektivtrafiken har olika modeller i de fyra nordligaste länen och en ny organisation är att vänta. Jämtland är av dessa det enda län som har skatteväxlat kollektivtrafiken. Konsekvenser av en större regionindelning håller på att utredas inom Region J H.

Vid en inflyttning i förvaltningsorganisationen är det rimligt att bolaget behålls under en tid för att hantera pågående avtal m m.