

## ***GEMENSAMMA ÄGARDIREKTIV till Upplands Lokaltrafik AB***

<i>Innehåll</i>	<i>sid</i>
<b>1 Inledning</b>	<b>2</b>
<b>2 Uppdraget</b>	<b>2</b>
<b>3 Långsiktiga mål och riktlinjer</b>	<b>2</b>
<b>3.1 Hållbar regional utveckling och ökat kollektivt resande</b>	<b>2</b>
<b>3.2 Hög effektivitet och god kvalitet</b>	<b>3</b>
<b>3.3 Ökad säkerhet och trygghet</b>	<b>3</b>
<b>3.4 Hållbart resande och god miljö</b>	<b>4</b>
<b>3.5 God tillgänglighet</b>	<b>4</b>
<b>3.6 Jämställt system</b>	<b>5</b>
<b>3.7 Kundanpassat system</b>	<b>5</b>
<b>4 Planeringsprocess för kollektivtrafiken</b>	<b>5</b>
<b>5 Uppföljning</b>	<b>5</b>
<b>6 Prissättning</b>	<b>5</b>
<b>7 Specialtrafik</b>	<b>6</b>
<b>8 Depåer</b>	<b>6</b>
<b>9 Ekonomi</b>	<b>6</b>
<b>10 Upphandling</b>	<b>7</b>
<b>11 Ägarstyrning</b>	<b>7</b>

## 1 Inledning

Landstinget i Uppsala län samt Enköpings, Heby, Håbo, Knivsta, Tierp, Uppsala, Älvkarleby och Östhammars kommuner har i enlighet med ingånget konsortialavtal fattat beslut om gemensamma ägardirektiv för Upplands Lokaltrafik AB (bolaget).

Syftet med direktiven är att tydliggöra kommunernas och landstinget ambitioner inom den regionala och lokala kollektivtrafiken.

Ägardirektiven fastställs av bolagsstämman.

## 2 Uppdraget

Bolaget ska i enlighet med av ägarna ingånget konsortialavtal vara trafikhuvudman för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Uppsala län.

Bolaget ska administrera bidrag till byggande av Citybanan. Bolaget ska i övrigt anpassa trafiksystemet så att projektets nyttoeffekter kan tas tillvara.

## 3 Långsiktiga mål och riktlinjer

”Uppländsk Drivkraft” – det regionala utvecklingsprogrammet för Uppsala län, som regionfullmäktige antog den 18 december 2008 ska tillsammans med ”Långsiktig strategi för utveckling av kollektivtrafiken i Uppsala län” ligga till grund för bolagets planering och utveckling av trafiken.

### 3.1 Hållbar regional utveckling och ökat kollektivt resande

#### Mål

- **Kollektivtrafiken ska erbjuda samhällsekonomiskt effektiva, attraktiva och långsiktigt hållbara resmöjligheter för de som bor, verkar i och besöker länet. Kollektivtrafiken ska planeras med inriktning mot ett successivt ökat resande och höjd marknadsandel.**
- **Kollektivtrafiken ska bidra till en långsiktig hållbar regional utveckling genom att
  - utveckla regiontrafikens förutsättningar för goda kommunikationer i regionalt prioriterade stråk
  - knyta samman länet så att stora delar av länet kan fungera som en gemensam marknad för arbete, boende, utbildning, kultur, service, fritid mm
  - ge goda förutsättningar för resor till och från Stockholms, Västmanlands, Gävleborgs, Södermanlands, Örebro och Dalarnas län.**

Största möjligheten att öka det kollektiva resandet finns i stomlinjestråk där resandet är stort och där kollektivtrafikens standard kan vara attraktiv. Stomlinjer ger möjlighet att knyta samman orter och områden som är viktiga för den regionala utvecklingen. Ett stomlinjenät med buss och tåg ska utvecklas i de viktiga regionala stråken. På sträckor där resandet är stort och där tågtrafik inte är möjlig ska bolaget erbjuda såväl ett utvecklat basutbud i stomlinjetrafiken som expresstrafik under tider som är marknadsmässigt motiverade.

Planeringen av trafiken ska utgå från en helhetssyn. En samplanering mellan olika typer av trafik (region-, landsbygds- och tätortstrafik) ska ske för att skapa ett integrerat trafiksystem, som även innefattar hållplatser och terminaler.

Det övergripande målet är att resandet med kollektivtrafik ska fördubblas till 2020. Det innebär en genomsnittlig ökning med ca 7%. Bolaget ska mäta kollektivtrafikens marknadsandel för att kunna redovisa förändringen i marknadsandel.

### 3.2 Hög effektivitet och god kvalitet

#### Mål

- **Bolagets verksamhet ska vara marknads- och kundorienterad baserad på mål som hög effektivitet och god kvalitet**

Bolaget ska genom ständigt förbättringsarbete sträva efter att öka sitt genomsnittliga nöjd kundindex (NKI) i Svenska Kollektivtrafikföreningens Kollektivtrafikbarometer.

Bolagets kärnverksamhet är att marknadsföra, sälja, planera, handla upp och följa upp resmöjligheter. Som ett effektivitetsmått för bolaget ska gälla att den direkt trafikrelaterade kärnverksamheten ska svara för lägst 90% av bolagets kostnader.

### 3.3 Ökad säkerhet och trygghet

#### Mål

- **Kollektivtrafiken ska utformas så att den bidrar till ett minskat antal olyckor i trafiken och upplevs som trygg och säker av resenärer och anställda**

Olyckor och olyckstillbud i trafiken ska minska dels genom ökad marknadsandel för kollektivtrafiken dels genom åtgärder i bussar och tåg samt i anslutning till hållplatsmiljöer. Särskilt säkerheten för barns resor ska uppmärksammas. Bolaget ska aktivt driva på och ta fram underlag för åtgärder på hållplatser och terminaler i enlighet med "Hållplatshandbok för Uppsala län 2006". Bolaget ska följa upp att inga förare är alkohol- eller drogpåverkade. Bolaget ska också löpande följa upp andelen bussar med bälten. Statistiskt underlag skall redovisas som över tiden kan dokumentera minskningen i olyckor och olyckstillbud.

### 3.4 Hållbart resande och en god miljö

#### Mål

- **Kollektivtrafiken ska utformas så att den bidrar till ett hållbart resande och en god miljö**

Genom val av teknik och bränsle ska kollektivtrafiken medverka till att vägtrafikens belastning på miljön minskar. Gällande standards i EU-direktiv och svensk tillämpning för miljöklassade fordon ska användas för att styra utvecklingen mot användningen av fordon i bästa miljöklass. Genom att öka kollektivtrafikens marknadsandel kan persontrafikens miljöbelastning minska. Ett ökat kollektivt resande bidrar också till en bättre folkhälsa.

År 2012 ska minst 40% av kilometerproduktionen med buss utföras med icke-fossila bränslen och år 2020 ska minst 90% utföras med icke-fossila bränslen.

För att klara omställningen ska bolaget om så krävs för att säkra en stabil tillgång och en förutsägbar prisbild engagera sig som ägare/delägare av såväl produktion som infrastruktur för leverans av icke-fossilt bränsle.

### 3.5 God tillgänglighet

#### Mål

- **Kollektivtrafiken ska utformas så att den tillgodoser ett grundläggande behov av resor i hela länet och ger en god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning**

För att garantera en grundläggande tillgänglighet ska bolaget tillhandahålla en minimistandard för kollektivtrafiken i hela länet för dagliga resor.

Anropsstyrd trafik kan vara lämplig att använda som lösning för trafik med låg efterfrågan samt för trafik som kräver hög tillgänglighet. Bolaget ska utreda och föreslå när och var det är lämpligt med anropsstyrd trafik. Den anropsstyrda trafiken ska marknadsföras tillsammans med linjetrafik.

En resenär som själv eller med hjälp av en ledsagare kan ta sig till eller från en hållplats ska kunna resa med kollektivtrafiken. Målet ska vara att minst 90% av personerna med funktionsnedsättning ska kunna använda den allmänna trafiken. Bolaget ska i årligen redovisa hur anpassningen av trafiksystemet enligt Färdplan 2014 fortskrider. Bolaget ska även i Framtidsplanen lämna förslag till åtgärder för anpassning av trafiksystemet.

### **3.6 Jämställt system**

#### **Mål**

- **Kollektivtrafiken ska utformas så att den svarar mot kvinnors respektive mäns samt barns och ungdomars resbehov.**

Trafiklösningar, biljettsystem och övrig infrastruktur ska ta hänsyn till och beakta skillnader i kvinnors och mäns, resmönster samt behov av trygghet och säkerhet.

### **3.7 Kundanpassat system**

#### **Mål**

- **Bolagets verksamhet ska också utformas så att den tar hänsyn till olika gruppers - barns, ungdomars, äldres - resbehov.**

## **4 Planeringsprocess för kollektivtrafiken**

Bolaget ska arbeta i enlighet med principerna i den planeringsprocess för kollektivtrafiken som fastställdes av bolagsstämman 2008.

## **5 Uppföljning**

Bolaget ska för ägarna redovisa arbetsprocesser och uppföljning av ägarnas trafikpolitiska mål och direktiv. Bolaget ska följa upp kostnadseffektivitet och kvalitet för resenärerna såväl för linjetrafik som för sjukresor, skolskjuts och anropsstyrd trafik i länet.

Verksamhetens samlade effekter relaterat till de långsiktiga målen ska sammanställas på ett sätt som är kontinuerligt tillgänglig för berörda. En samlad skriftlig redovisning av uppnådda resultat ska ske årligen vid ägarsamrådet i april månad.

Bolaget ska samråda med Regionförbundet Uppsala län angående uppläggning av redovisningen.

En redovisning ska även ske direkt till respektive ägare.

## **6 Prissättning**

Bolaget äger rätt att teckna avtal med kommuner, trafikföretag och huvudmän i angränsande län för att samordna kollektivtrafikens biljettpriser inom Uppsala län med angränsande län.

Styrelsen för Bolaget fattar beslut om den prissättning som ska gälla i den trafik som faller under bolagets ansvar. Bolaget ska tillämpa en enkel och enhetlig prissättning som stimulerar till ett ökat kollektivt resande. En prissamordning mellan regiontrafiken och tätortstrafiken ska eftersträvas.

## **7 Specialtrafik**

Beslut om att införa viss specialtrafik, t ex företagslinjer kan fattas i styrelsen under förutsättning att trafiken inte ökar underskottet. I övriga fall får trafiken inrättas först efter godkännande av landstinget eller berörd kommun.

## **8 Depåer**

Bolaget ska säkerställa tillgång till konkurrensneutrala och ändamålsenliga bussdepåer i länet. Genom att garantera tillgång till en väl anpassad depå ökar möjligheterna för entreprenörer, som för närvarande inte är etablerade i länet att lämna anbud vid upphandling av trafik. Med en omställning till icke-fossila bränslen ökar också behovet av att bolaget engagerar sig i etablering och utformning av depåer. Av särskilt stor vikt är en väl lokaliserad ny bussdepå i Uppsala tätort. Bolaget ska så långt det är möjligt samverka med kommunerna när det gäller förutsättningar för samlokalisering av depåer för region- och tätortstrafik.

Bolaget ska engagera sig som ägare/delägare om så krävs för att få tillstånd en lämplig depåstruktur.

## **9 Ekonomi**

Styrelsen för bolaget fastställer budget. Styrelsen ansvarar för framtagning av uppgifter om bolagets ekonomiska ställning samt statistiskt underlag om resande m.m. Underlaget, som på detta sätt tas fram, skall användas i budgetarbetet där det åligger Bolaget att upprätta budget för den närmaste tvåårsperioden, lämna en prognos för de därpå följande två åren samt löpande avrapportera till ägarna om det ekonomiska läget. Formerna för avrapportering mm ska anpassas till den samordnade planerings- och beslutsprocessen.

Kommuner och landsting betalar á conto 90% av sin andel av budgeterad nettokostnad. Senast den 1 januari aktuellt verksamhetsår betalas 50% av beräknat underskott. Senast sex månader därefter betalas ytterligare 40% av beräknat underskott.

Per det andra tertialet ska en preliminär avräkning görs mot kommuner och landsting. Om så krävs kan en tilläggsfakturerings göras mot en eller flera parter för att utjämna skillnaden mellan det som betalas á conto och det prognostiserade utfallet.

Slutlig avräkning för verksamhetsåret görs senast en månad efter det att bolagsstyrelsen behandlat verksamhetsårets resultat. Reglering enligt slutlig avräkning görs senast 1 månad efter anmodan.

## 10 Upphandling

Vid upphandling av trafiktjänster ska samråd ske med berörda ägare. Bolaget ska föreslå gemensamma upphandlingar av trafik, som kommuner och landsting ansvarar för eller sköta upphandling av sådan trafik i den mån kommun/kommuner eller landsting efterfrågar detta. Bolaget ska eftersträva sådana avtal som ger en smidig reglering av förhållandet till trafikutövarna och effektivt resursutnyttjande samt verka för en ökad konkurrens. Trafikavtalen ska utformas så att de stimulerar till ett ökat resande.

## 11 Ägarstyrning

Bolagsstämman är den beslutande församlingen. Ägardirektiv, trafikprogram mm beslutas av bolagsstämman. Till bolagsstämman utser kommunerna och landstinget ett ombud vardera. Bolagsstämman ska hållas före juni månads utgång.

Ägarsamråd för bolaget genomförs av ägarföreträdarna. Ägarsamrådet är i första hand ett samråd mellan ägarna men också ett forum för diskussion mellan ägarna och bolagsstyrelsen. Vid ägarsamrådet bör bolagets styrelse vara representerad.

Ägarsamrådet bereder ärenden till bolagsstämman. Vid ägarsamrådet under våren skall förslag till gemensamma ägardirektiv för bolaget tas fram. Ägarsamrådet ska också behandla andra ägargemensamma trafikpolitiska frågor, som rör kollektivtrafiken i länet.

Regionförbundet bereder ärenden till ägarsamrådet. Kallelse och handlingar ska tillställas kommuner och landsting i god tid före mötet så att ägarna ges möjlighet till förberedelsearbete inför samrådet. I anslutning till ägarsamrådet genomförs minst en gång per år seminarium kring aktuella trafikpolitiska frågor, utvecklingstendenser mm inom kollektivtrafikområdet mm. Regionförbundet förbereder seminariet tillsammans med bolagets ledning.

Ett kontinuerligt samråd skall ske mellan Bolaget och Regionförbundet för att hålla varandra väl informerade om rådande förhållanden, uppnå bästa möjliga samordning av trafiktjänster samt att göra goda upphandlingar. Regionförbundet Uppsala län har ansvar för att en löpande information och diskussion om kollektivtrafiken förs med samtliga ägare t ex i kommunchefsträffar, träffar med berörda handläggare, seminarier eller bredare rådslag.

En resultatuppföljning och budgetdialog mellan Bolaget och ägarna ska ske vid minst tre tillfällen per år. En redovisning ska lämnas av ekonomiskt resultat, resandeutveckling, NKI, pågående projekt mm. Vid upprättande av Trafikförsörjningsplanen ska en nära dialog ske med ägarna om inriktning av trafiken, planerade åtgärder samt beräknade kostnader och intäkter med utgångspunkt i de av ägarna angivna budgetramarna. Även upprättandet av Trafikprogrammet förutsätter dialog med ägarna.