Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-03-21

Ärende
TN 2022-0034

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-04-26, punkt 5

Beslut om allmän trafikplikt för busstrafik i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna i Stockholms län

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden föreslås besluta om allmän trafikplikt för busstrafik i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna i Stockholms län.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Bilaga Nuvarande trafik i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna i Stockholms län
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län beslutat av landstingsfullmäktige (idag regionfullmäktige) 2017-10-17 https://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/regionala-trafikforsorjningsprogrammet/

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta:

1. Med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fastställs allmän trafikplikt för busstrafik i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna i

Stockholms län i enlighet med vad som framgår av föreliggande tjänsteutlåtande, att gälla från den 20 augusti 2024 till och med den 22 juni 2034.

2. Kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen (2010:1932) ska ske.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Busstrafiken i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna ingår idag i trafikaffären E20 block 1 tillsammans med Tvärbanan, Nockebybanan och Saltsjöbanan. I samband med avtalstidens utgång den 19 augusti 2024 kommer busstrafiken separeras från spårtrafiken och ingå i en egen trafikaffär (E42). Det nya trafikavtalet gäller från 20 augusti 2024 till och med den 22 juni 2034.

Region Stockholm är enligt 2 kap. 2 § Kollektivtrafiklagen regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län och ansvarar enligt 2 kap. 2 § Kollektivtrafiklagen för den regionala kollektivtrafiken i länet. Trafiknämnden fullgör Region Stockholms uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet.

Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram anger att kollektivtrafiken i länet ska vara sammanhållen och robust. Därutöver ska den vara tillgänglig och överblickbar för alla resenärer samt erbjuda hållbara resor. Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska det dessutom vara möjligt att resa i den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län med tillämpning av en gemensam taxa.

Inga kollektivtrafikföretag skulle enligt trafikförvaltningens bedömning ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva regional kollektivtrafik som lever upp till dessa krav utan att få ersättning, åtminstone skulle inga kollektivtrafikföretag enligt trafikförvaltningens bedömning bedriva trafiken i samma omfattning eller på samma villkor.

De krav som fastställs genom beslutet, samt beslutet i sig, bedöms vara proportionerliga.

Mot denna bakgrund finns det anledning för trafiknämnden att fatta ett beslut om allmän trafikplikt. Trafiknämnden föreslås därför besluta om allmän

trafikplikt för busstrafikområdet Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna under perioden från den 20 augusti 2024 till 22 juni 2034.

Bakgrund

Idag ingår busstrafiken i områdena Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna i trafikaffär E20 block 1, som även omfattar Tvärbanan, Nockebybanan och Saltsjöbanan. Trafikavtalet upphör den 19 augusti 2024. Busstrafiken i ovan nämnda områden kommer separeras från spårtrafiken efter att avtalstiden gått ut och ingå i en egen trafikaffär (E42)[1]. Inför det nya trafikavtalet med start 20 augusti 2024 behöver ett beslut om allmän trafikplikt tas.

Busstrafiken i området hade under 2019 cirka 142 000 påstigande per dygn, fördelat på Bromma (44 000), Solna/Sundbyberg (85 000) samt Sollentuna (13 000).[2] Området har en sammantagen linjelängd om ungefär 563 kilometer fördelat på cirka 45 busslinjer. I området finns även annan kollektivtrafik i form av pendeltåg, tunnelbana samt Tvärbanan och Nockebybanan.

Överväganden och motivering

Stockholms läns landstingsfullmäktige (idag regionfullmäktige) fastställde den 17 oktober 2017 regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Trafikförsörjningsprogrammet är framtaget i enlighet med Kollektivtrafiklagen och är ett strategiskt dokument för kollektivtrafikens utveckling i länet. Inför fastställandet av trafikförsörjningsprogrammet genomfördes omfattande samråd med bland annat de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i angränsande län, övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, företrädare för näringsliv och resenärer samt med kommunerna i Stockholms län.

Genom det regionala trafikförsörjningsprogrammet har Region Stockholm fastställt mål för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehåller bland annat en redovisning av

- behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,

[1] Se tidigare nämndärende TN 2021-0141, *Beslut om att inleda upphandling av trafikaffär E42*
[2] Rapport *Fakta om SL och regionen 2019*. Uppgifterna avser vintervardag.

- alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
- åtgärder för att skydda miljön,
- tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
- de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
- omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikförsörjningsprogrammets vision är *”Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion”*.

För att uppnå denna vision har tre mer specifika mål fastställts: *Ökat kollektivt resande, Smart kollektivtrafiksystem* och *Attraktiv region*. Dessa mål har delats in i fokusområden och tilldelats måltal för uppföljning. För målet *Ökat kollektivt resande* är fokusområdena Konkurrenskraftigt, Tryggt, Tillgängligt; för målet *Smart kollektivtrafiksystem* är fokusområdena Miljöanpassat, Säkert, Resurseffektivt; för målet *Attraktiv region* är fokusområdena Pålitligt, Sammanhållet, Tillväxtskapande.

För att nå dessa mål bedömer trafikförvaltningen att bland annat följande krav bör ställas på den regionala kollektivtrafiken som busstrafikområdet Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna utgör:

- Den regionala kollektivtrafiken ska utföras inom ramen för ett sammanhållet och integrerat system. Det ska vara möjligt att samordna, driva och planera all regional kollektivtrafik samlat. Den regionala kollektivtrafiken ska dessutom tillämpa samma pris- och biljettsystem och tillhöra samma informationssystem.
- Den regionala kollektivtrafiken ska vara förutsägbar och pålitlig. Den regionala kollektivtrafiken ska bedrivas med en stabil och pålitlig turtäthet. Den regionala kollektivtrafiken ska se till att det går att ta sig

till och från de områden i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna som människor vill bo i eller ska besöka.

- Den regionala kollektivtrafiken i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna ska vara tillgänglig för alla i samhället. Både färdmedel och informationssystem i busstrafiken ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- Den regionala kollektivtrafiken i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna ska utföras på ett sätt som hushåller med naturens och samhällets resurser. Den regionala kollektivtrafiken i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna ska drivas med förnyelsebara drivmedel. Den regionala kollektivtrafiken i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna ska utföras på ett sätt som minimerar buller.

Enligt vad som har kommit fram vid de samråd som genomfördes inför fastställandet av trafikförsörjningsprogrammet skulle kollektivtrafikföretag inte ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva regional kollektivtrafik som lever upp till de aktuella kraven utan att få ersättning, åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Inför beredningen av detta beslut har trafikförvaltningen därutöver även möjliggjort för leverantörsmarknaden, inklusive samtliga kollektivtrafikföretag som nu utför regional kollektivtrafik, att meddela eget kommersiellt intresse av att bedriva regional kollektivtrafik som lever upp till de aktuella kraven utan att få ersättning samt i den omfattning och på de villkor som krävs för att kraven ska uppfyllas. Trafikförvaltningen har inte mottagit någon sådan intresseanmälan och gör bedömningen att kollektivtrafikföretagen inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva regional kollektivtrafik som lever upp till de aktuella kraven utan att få ersättning, åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Till detta kommer att ett av de mål som anges i trafikförsörjningsprogrammet är att trafiken i Stockholms län, inklusive busstrafiken i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna, ska vara pålitlig. Kollektivtrafiklagen tillåter dessutom att kommersiell trafik anmäls och avanmäls med tre veckors varsel, vilket inte säkrar den långsiktighet och stabilitet som är nödvändig för kollektivtrafiken.

Genom beslutet om allmän trafikplikt blir busstrafiken i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna fortsatt integrerad med länets övriga regionala

kollektivtrafik och taxesystem, vilket möjliggör en sammanhållen, attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik i Stockholms län. Denna integration främjar även ett ökat arbets-, studie- och vardagsresande som är långsiktigt hållbart.

Trafikförvaltningen bedömer därför att Region Stockholm bör fastställa de aktuella kraven genom ett beslut om allmän trafikplikt.

Beslutet avser enbart regional kollektivtrafik
Ett beslut om allmän trafikplikt får enligt 3 kap. 1 § Kollektivtrafiklagen enbart avse regional kollektivtrafik. Regional kollektivtrafik definieras i 1 kap. 6 § Kollektivtrafiklagen som sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län. Kollektivtrafik definieras i sin tur i EU:s kollektivtrafikförordning som persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.

Detta beslut omfattar enbart persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering och som äger rum i Stockholms län. Beslutet avser således enbart regional kollektivtrafik.

Beslutets omfattning
Trafikavtalsområdet som beslutet avser beskrivs i bilagan. Nulägesbeskrivningen av kollektivtrafiken i området som omfattas av beslutet begränsar inte den framtida trafikeringen inom området.

Beslutets giltighetstid
Tidsperioden för den allmänna trafikplikten föreslås vara 10 år. En längre tidsperiod möjliggör att längre trafikavtal kan tecknas, vilket ökar robustheten i trafikförsörjningen och skapar möjligheter för en kostnadseffektiv upphandlad trafik. Det är enligt EU:s kollektivtrafikförordning tillåtet att ingå avtal om allmän trafik för busstransporter med en maximal varaktighet på 10 år varför det inte bedöms som lämpligt eller nödvändigt med ett beslut om allmän trafikplikt som sträcker sig längre än så. Den föreslagna tidsperioden är i enlighet med beslut om att inleda upphandling av trafikaffär E42, TN 2021-0141.

Proportionalitetsbedömning
Kollektivtrafiklagen innehåller förvisso inte någon uttrycklig bestämmelse om proportionalitet. Proportionalitetsprincipen anses dock gälla som en allmän förvaltningsrättslig princip i Sverige.

Proportionalitetsprincipen kan, mycket förenklat, sägas ha tre moment. Det första momentet innebär att ett beslut ska vara lämpligt för att uppnå syftet med

beslutet. Det andra momentet innebär att beslutet ska vara nödvändigt för att uppnå syftet med beslutet. Inom ramen för det tredje momentet, slutligen, bedöms om den fördel som det allmänna vinner genom ett beslut står i rimlig proportion till eventuell skada som beslutet vållar en enskild.

Syftet med beslutet är att fastställa krav på den kollektivtrafik som omfattas av beslutet för att kunna tillhandahålla länets invånare och besökare en kollektivtrafik som uppfyller dessa krav. Trafikförvaltningen anser att beslutet är både lämpligt och nödvändigt för att uppnå detta syfte, varvid trafikförvaltningen särskilt noterar att det inte finns några mindre ingripande alternativ varigenom syftet kan uppnås. Trafikförvaltningen anser även att de stora fördelarna med beslutet står i rimlig proportion till eventuella nackdelar, varvid trafikförvaltningen noterar att regeringen i förarbetena till Kollektivtrafiklagen uttalade att ett beslut om allmän trafikplikt inte har direkta verkningar mot någon enskild.

Trafikförvaltningen anser således att beslutet är proportionerligt.

Beslutet gäller omedelbart
Enligt 6 kap. 5 § Kollektivtrafiklagen gäller ett beslut om allmän trafikplikt som utgångspunkt omedelbart. Trafikförvaltningen anser inte att det finns anledning att avvika från denna huvudregel och beslutet ska alltså gälla omedelbart.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet om allmän trafikplikt bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser i sig. Däremot redogörs ekonomiska konsekvenser för upphandlingen vilket beskrivs i beslut om att inleda upphandling av trafikaffär E42, TN 2021-0141.

Riskbedömning
Beslutet om allmän trafikplikt bedöms inte medföra några risker.

Konsekvenser för miljön
Trafikförsörjningsprogrammets målmodell innefattar reduktioner av utsläpp och energianvändning samt ökad andel förnybart bränsle.

I enlighet med Region Stockholms hållbarhetspolicy- och strategi har hänsyn till miljön beaktats, och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Sociala konsekvenser
Beslutet om allmän trafikplikt medför styrning mot trafikförsörjningsprogrammets vision om en attraktiv region med ett hållbart transportsystem och är en förutsättning för förverkligandet av trafikförsörjningsprogrammets mål. Målen innebär bland annat att kollektivtrafiken ska bidra till social hållbarhet.

Beslutet om allmän trafikplikt medför en stabil trafikering över tid som är integrerad med den övriga kollektivtrafiken. Detta bidrar till att skapa tillgänglighet till arbete och utbildning och underlättar för företag att etablera sig och rekrytera. Beslutet om allmän trafik bidrar till att göra hela samhället tillgängligt för människor i regionens alla delar. Det bidrar också till människors hälsa genom t.ex. minskade utsläpp från kollektivtrafiken, samt genom ökade förutsättningar för fysisk aktivitet (kombinationsresor med cykel och gång) och sammanknytande av promenad- och motionsområden.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

BILAGA
2022-03-03
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0034

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Cecilia Forslund
cecilia.forslund@regionstockholm.se

Bilaga 1. Nuvarande kollektivtrafik i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna i Stockholms län

SL-trafik

Det samlade avtalsområdet omfattar busstrafik i kommunerna Solna, Sundbyberg och Sollentuna samt i västliga delarna av Stockholm stad (Bromma, Kista, Hässelby). Busstrafiken består av omkring 45 linjer med varierande karaktär. Totalt antal påstigande per dygn (2019) uppgår för avtalsområdet till drygt 140 000, med tyngdpunkten i Solna/Sundbyberg.[1] Inom samma geografi finns SL-trafik med pendeltåg, tunnelbana samt Tvärbanan och Nockebybanan.

Området ligger i anslutning till Stockholms innerstad och geografin omfattar den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik. Till det aktuella området sker en omfattande inpendling, men också utpendling. Under den kommande avtalsperioden förväntas en kraftig ökning av både boende och arbetande.

[1] Se TN 2021-0141, *Beslut om att inleda upphandling av trafikaffär E42*

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

PM
2022-03-03
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
23311840034

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 1. Ungefärlig geografisk gräns för det samlade avtalsområdet Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

PM
2022-03-03
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
23311840034

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Statistik för dagens SL-trafik inom avtalsområdet
Statistik över resande och utbud redovisas för **2019**, på grund av de speciella förhållanden som rått under Covid-19-pandemin.

Antal fordon[2]	Ca 250
Antal linjer[3]	45
Linjenätslängd – km[4]	563
Antal hållplatser[5]	671
Personkilometer vintervardag[6]	501 000
Medelreslängd – km[7]	3,3
Andel låginsteg	100 %
Andel miljöbuss	100 %
Påstigande vintervardag[8]	141 000
Förändring påstigande 2014-2019[9]	+5 %
Antal avgångar per år[10]	1 153 000
Kundnöjdhet[11]	73 %
Andel periodbiljett[12]	87 %

[2] Trafikförvaltningen, Qlik
[3] SL och regionen 2019
[4] Ibid.
[5] Ibid.
[6] Ibid.
[7] Trafikförvaltningen, Qlik
[8] SL och regionen 2019
[9] Ibid.
[10] Trafikförvaltningen, Qlik. Avser planerade avgångar.
[11] Upplevd kvalitet – SL och Waxholmsbolaget 2019. Avser medel för berörda busslinjer.
[12] Trafikförvaltningen, valideringar. Avser andel valideringar med biljettyperna 30-dagars biljett, lång periodbiljett och ungdomsbiljett (skolbiljett).

Marknadsandel (2019) [13]	
Solna	72 %
Sundbyberg	50 %
Sollentuna	37 %
Stockholm västerort	59 %
Befolkning (2020) [14]	
Solna	83 200
Sundbyberg	52 800
Sollentuna	74 000
Stockholm västerort	247 200
Arbetsplatser (2019) [15]	
Solna	99 600
Sundbyberg	23 700
Sollentuna	26 500
Stockholm västerort	96 400
Inpendling till (2020) [16]	
Solna	91 800
Sundbyberg	19 300
Sollentuna	17 700
Stockholm västerort	Ingen uppgift, endast pendlingsstatistik på kommunnivå har studerats.
Utpendling från (2020) [17]	
Solna	32 700
Sundbyberg	24 200
Sollentuna	27 600
Stockholms västerort	Ingen uppgift, endast pendlingsstatistik på kommunnivå har studerats.

[13] SL och regionen 2019. Marknadsandel definieras som kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.
[14] www.scb.se, folkmängd per kommun och www.stockholm.se, områdesfakta Stockholm västerort
[15] SL och regionen 2019 och www.stockholm.se, områdesfakta Stockholm västerort
[16] www.scb.se, antal pendlare per län och kommun, 2020
[17] www.scb.se, antal pendlare per län och kommun, 2020

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

PM
2022-03-03
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
23311840034

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kommersiell kollektivtrafik
Inom trafikavtalsområdet Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna förekommer viss kommersiell kollektivtrafik på väg.

Flygbussarna kör dagliga avgångar till Bromma flygplats från Cityterminalen respektive från Fridhemsplan. Tidigare har Flygbussarna även trafikerat från Norgegatan och Kistahöjden till Arlanda.

Viking Line kör transferbussar från Frösunda, Kista centrum och Sollentuna busstation till Kapellskär.

Fastighetsbolaget Humlegården kör en pendlarbuss mellan Odenplan och Hagalunds arbetsplatsområde.

Tidigare har Eckerölinjen kört transferbussar från Hässelby och Kista till Grisslehamn. I skrivande stund trafikeras linjen inte.