Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-02-07

Ärende
TN 2019-1259

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2020-03-17, punkt 5

Beslut om allmän trafikplikt för spårtrafik i tunnelbanan i Stockholms län

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden föreslås besluta om allmän trafikplikt för spårtrafik i tunnelbanan i Stockholms län.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Nuvarande spårtrafik i Stockholms tunnelbana (Bilaga 1)
- 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

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fastställer nämnden allmän trafikplikt för spårtrafik i tunnelbanan i Stockholms län i enlighet med vad som framgår av detta ärende, att gälla från och med den 2 november 2023 och 11 år framåt.

2. Beslutet om allmän trafikplikt delges genom kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen (2010:1932).

Förslag och motivering

Sammanfattning

Tunnelbanan omfattar idag trafik på blå, grön och röd linje med sammanlänkande stationer i Stockholms innerstad och totalt elva grenar: Hjulsta, Akalla och Kungsträdgården (blå linje), Hässelby strand, Hagsätra, Farsta strand och Skarpnäck (grön linje) samt Mörby centrum, Ropsten, Norsborg och Fruängen (röd linje).

Planering för- och genomförande av utbyggnad av tunnelbanesystemet pågår. Under nästkommande avtalsperiod planeras ny infrastruktur att färdigställas och tunnelbanetrafiken utökas med grenar till Arenastaden, Barkarby och Nacka.

Befintligt trafikavtal går ut den 1 november 2023 varför beslut om allmän trafikplikt behöver tas.

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 spårtrafik i tunnelbanan under perioden från den 2 november 2023 och 11 år framåt.

Bakgrund

Tunnelbanan omfattar idag trafik på blå, grön och röd linje med sammanlänkande stationer i Stockholms innerstad och totalt elva grenar: Hjulsta, Akalla och Kungsträdgården (blå linje), Hässelby strand, Hagsätra, Farsta strand och Skarpnäck (grön linje) samt Mörby centrum, Ropsten, Norsborg och Fruängen (röd linje).

Under nästkommande avtalsperiod planeras ny infrastruktur färdigställas och tunnelbanetrafiken utökas med grenar till Arenastaden, Barkarby (planerad trafikstart 2026) och Nacka (planerad trafikstart 2030). Eventuellt blir det trafikstart av etappen Fridhemsplan-Älvsjö inom avtalsperiodens senare del.

Stationer finns idag i sex av länets kommuner (Stockholm, Solna, Sundbyberg, Danderyd, Botkyrka och Huddinge). Framtida utbyggnader innebär stationslokaliseringar även i Nacka och Järfälla. Tunnelbanan är att betrakta som grundläggande stomme för kollektivtrafiken i de centrala delarna av Stockholms län. Genom omfattande anslutande kollektivtrafik och pendlarparkeringar för bil och cykel har tunnelbanan även stor betydelse för det vardagliga resandet till och från områden utanför stationernas närområde. Antalet påstigande uppgår till närmare 1,3 miljoner per dygn.

Befintligt trafikavtal går ut den 1 november 2023 varför beslut om allmän trafikplikt behöver tas.

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,
- 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 tunnelbanan 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 som tunnelbanan trafikerar som människor vill bo i eller ska besöka.
- Den regionala kollektivtrafiken i tunnelbanan ska vara tillgänglig för alla i samhället. Både färdmedel och informationssystem i tunnelbanan ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- Den regionala kollektivtrafiken i tunnelbanan ska utföras på ett sätt som hushåller med naturens och samhällets resurser. Den regionala kollektivtrafiken i tunnelbanan ska drivas med förnyelsebara drivmedel. Den regionala kollektivtrafiken i tunnelbanan 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 kontaktat samtliga kollektivtrafikföretag som nu utför regional kollektivtrafik för att efterhöra om något av dessa bolag skulle ha ett 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. Enligt vad som har framkommit vid dessa kontakter skulle kollektivtrafikföretagen inte ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva regional kollektivtrafik i Stockholms tunnelbana under givna förutsättningar och 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 spårtrafiken i tunnelbanan, 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 spårtrafiken i tunnelbanan 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
Området för den allmänna trafikplikten samt de krav som den allmänna trafikplikten består av beskrivs i Bilaga 1. 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 11 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 persontrafik på järnväg med en maximal varaktighet på 15 år varför det inte bedöms som lämpligt eller nödvändigt med ett beslut om allmän trafikplikt som sträcker sig längre än så.

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.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet om allmän trafikplikt bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser i sig.

Riskbedömning
Beslutet om allmän trafikplikt bedöms inte medföra några risker.

Konsekvenser för miljön
Trafikförsörjningsprogrammets mål *effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan* innefattar reduktioner av utsläpp och energianvändning samt ökad andel förnybart bränsle.

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

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-02-07

Ärende
TN 2019-1259

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sociala konsekvenser
Beslutet om allmän trafikplikt medför styrning mot trafikförsörjningsprogrammets mål om en attraktiv storstadsregion 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.

Sara Catoni
Tf. förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

BILAGA
2020-02-07
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1259

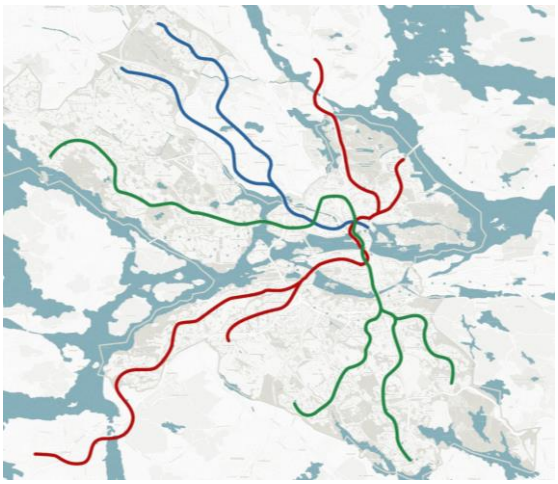
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Ida Stjärnström
ida.stjarnstrom@sll.se

Nuvarande spårtrafik i Stockholms tunnelbana

SL-trafik

Tunnelbanan omfattar idag trafik på blå, grön och röd linje med sammanlänkande stationer i Stockholms innerstad (T-Centralen, Gamla stan, Slussen och Fridhemsplan) och totalt elva grenar: Hjulsta, Akalla och Kungsträdgården (blå linje), Hässelby strand, Hagsätra, Farsta strand och Skarpnäck (grön linje) samt Mörby centrum, Ropsten, Norsborg och Fruängen (röd linje). Under 2018 hade tunnelbanan totalt cirka 1 287 000 påstigande resenärer per dygn vilket motsvarar mer än 40% av hela SL-trafiken.



Tunnelbanenätet omfattar totalt 100 stationer och sex depåer. När den utbyggda tunnelbanan tas i drift tillkommer 15 nya stationer (och expanderande delar av två befintliga stationer). Två befintliga stationer läggs ner. Utbyggnaden omfattar en utökning av spårlängden med 26 procent.

Tunnelbanan utgör grundläggande stomme för kollektivtrafiken i stora delar av Stockholms kommun (82 stationer) liksom i delar av Solna (6 stationer), Sundbyberg (4 stationer), Danderyd (2 stationer), Botkyrka (4 stationer) och Huddinge (2 stationer). Den framtida utbyggda tunnelbanan innebär trafik även till Nacka och Järfälla kommun. Anslutande busstrafik och pendlarparkering för bil och cykel förekommer i stor omfattning. Tunnelbanan har därav även stor betydelse för det vardagliga resandet för resenärer till och från områden utanför stationernas direkta upptagningsområden.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

BILAGA
2020-02-07
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1259

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Statistik för dagens SL-trafik inom avtalsområdet

	Tunnelbanan
Antal fordon (2019)[1]	C20: 271 st (motsvarande 90 heltåg) Cx: 224 st (motsvarande 28 heltåg) *C30: 96 fordon (motsvarande 48 heltåg) trafiksätts enligt plan 2020-2021*
Antal linjer (2019)	7 st fördelade på tre huvudlinjer (blå, grön, röd)
Linjenätslängd[2] (spårlängd) km (2018)	108
Antal stationer (2018)[3]	100
Personkilometer per dygn - tusental (2018)[4]	7187,1
Medelreslängd km/dygn (2018)[5]	5,6
Andel låginsteg[6]	100%

[1] Planeringsstudie: E40 Tunnelbanan (TN 2019-0189)

[2] Fakta om SL och länet 2018

[3] ibid.

[4] ibid.

[5] ibid.

[6] TF:s ambition är att fortsatt utveckla tillgänglighetsåtgärder och -tjänster för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning, äldre och barn kan planera resan, vistas och orientera sig inom tunnelbanemiljöerna och på fordon, köpa och använda biljett, ta del av information samt ta sig av och på fordon och hitta sittplats

Andel förnybar energi för fordonsdriften (2018)[7]	100%
Påstigande vintervardag - tusental (2018)[8]	1287
Förändring påstigande 2009-2018[9]	+14,6%
Antal avgångar per år (2018)[10]	685 662
Marknadsandel[11] (2015)[12] Stockholm Botkyrka Danderyd Huddinge Solna Sundbyberg	 67% 35% 38% 38% 57% 53%
Kundnöjdhet (2018)[13]	85%
Andel periodbiljett (2018)[14]	85%
Befolkning (2018)[15] Stockholm Botkyrka Danderyd Huddinge Solna Sundbyberg	 962 154 93 106 33 187 111 722 80 950 50 564

[7] Planeringsstudie: E40 Tunnelbanan (TN 2019-0189)
[8] Fakta om SL och länet 2018
[9] Planeringsstudie: E40 Tunnelbanan (TN 2019-0189)
[10] Trafikförvaltningen, QlickSense, trafikproduktion tunnelbana, totalt utförda avgångar 2018
[11] Marknadsandel definieras som kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet.
[12] Fakta om SL och länet 2018 (underlag från RVU 2015)
[13] Fakta om SL och länet 2018
[14] Trafikförvaltningen, QlickSense, valideringar tunnelbana, andel periodbiljetter 2018
[15] Fakta om SL och länet 2018

Arbetsplatser (2017)[16]	
Stockholm	688 679
Botkyrka	25 880
Danderyd	19 018
Huddinge	46 423
Solna	91 424
Sundbyberg	23 653

Kommersiell kollektivtrafik

Tunnelbanan trafikeras inte av kommersiell kollektivtrafik.

[16] Fakta om SL och länet 2018