Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-04-21

Ärende
TN 2019-1290

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2020-05-26, punkt 5

Beslut om allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd, Stockholms län

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden föreslås besluta om allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Nuvarande sjötrafik på sträckan Slussen - Skeppsholmen - Allmänna gränd (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/

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-04-21

Ärende
TN 2019-1290

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att utskottet för sjötrafik beslutar följande.

1. Nämnden fastställer med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd i Stockholms län i enlighet med vad som framgår av detta ärende, att gälla från och med den 1 mars 2022 och sex år framåt.

2. Nämndens beslut delges genom kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen (2010:1932).

Förslag och motivering

Sammanfattning
Sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd trafikeras idag av sjötrafikens linje 82. Befintligt avtal för denna sjötrafik löper som längst till den 17 april 2022. Ett nytt avtal föreslås med trafikstart den 1 mars 2022. Inför upphandlingen av det nya avtalet behöver ett beslut om allmän trafikplikt fattas.

Region Stockholm är enligt 2 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (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.

Enligt trafikförvaltningens bedömning saknas kollektivtrafikföretag med 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 sjötrafik på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd, att gälla under perioden från och med den 1 mars 2022 och sex år framåt.

Bakgrund

Sjötrafiken på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd (linje 82) utgör en gen och attraktiv resväg för i huvudsak besökare till Djurgården. Trafiken angör tre bryggor och drivs med fyra fartyg som ägs av beställaren. Under innevarande avtalsperiod har trafiken kommit att omfattas av SL:s taxa och varumärke och trafiken är nu tydligt integrerad med övrig SL-trafik. Antalet årliga resenärer (påstigande 2018) på sträckan uppgår till drygt 2,8 miljoner stycken.

Befintligt avtal för sjötrafiken på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd går ut den 17 april 2022 varför ett beslut om allmän trafikplikt behöver fattas.

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

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 sjöburna kollektivtrafiken på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd 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 på sträckan Slussen -Skeppsholmen – Allmänna gränd trafikerar som människor vill bo i eller ska besöka.

- Den regionala kollektivtrafiken på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd ska vara tillgänglig för alla i samhället. Både färdmedel och informationssystem på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- Den regionala kollektivtrafiken på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd ska utföras på ett sätt som hushåller med naturens och samhällets resurser. Den regionala kollektivtrafiken på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd ska drivas med förnyelsebara drivmedel. Den regionala kollektivtrafiken på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd 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 skickat ut en inbjudan till samråd inför upphandling. Detta i syfte att efterhöra om marknaden skulle ha ett eget intresse av att bedriva regional kollektivtrafik på helt kommersiella villkor. Inga svar har inkommit där intresse av att bedriva kommersiell regional kollektivtrafik i aktuellt område har uttryckts.

Till detta kommer att ett av de mål som anges i trafikförsörjningsprogrammet är att trafiken i Stockholms län, inklusive sjötrafiken på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd, 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 sjötrafiken på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd 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 (EG) nr 1370/2007 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.

Proportionalitetsbedömning
Proportionalitetsprincipen gäller 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.

Beslutets giltighetstid
Beslutets giltighetstid fastställs genom en proportionalitetsbedömning då varken EU:s kollektivtrafikförordning eller den så kallade cabotageförordningen (EEG) 3577/92 innehåller någon begränsning av löptiderna för avtal om allmän trafik på vatten. Kommissionen har dock i sitt tolkningsmeddelande KOM (2003) 595 uttalat att en avtalsperiod på mer än sex år i normalfallet inte uppfyller kravet på proportionalitet.

För att möjliggöra en ändamålsenlighet med befintliga pendelbåtsavtal och framtida avtalsområdesindelningar, föreslås tidsperioden för den allmänna trafikplikten vara sex år. Enligt den marknadsundersökning inför kommande upphandling som trafikförvaltningen har genomfört har intresserade aktörer också angett att sex år är en lämplig avtalstid i den kommande upphandlingen, Föreslagen tidsperiod möjliggör därmed en robust trafikförsörjning som skapar möjlighet för en kostnadseffektiv upphandlad sjötrafik samt en tillräckligt begränsad varaktighet för att kunna skapa en regelbunden och öppen analys av marknaden. Mot denna bakgrund bedöms det inte som lämpligt eller nödvändigt med ett beslut om allmän trafikplikt som sträcker sig längre än sex år.

Trafikförvaltningen anser således att beslutets giltighetstid är proportionerlig.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet om allmän trafikplikt medför i sig inga ekonomiska konsekvenser.

Riskbedömning
Inga konsekvenser att redovisa.

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
2020-04-21

Ärende
TN 2019-1290

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

2020-04-06
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
1812590

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Nuvarande kollektivtrafik på sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd

SL-trafik

Sträckan Slussen – Skeppsholmen – Allmänna gränd trafikeras idag av sjötrafikens linje 82. Linjen utgör en gen och attraktiv resväg för i huvudsak besökare till Djurgården. Trafiken nyttjas även av arbetande och boende på Djurgården respektive besökare och arbetande på Skeppsholmen.



Figur 1. Sträckning linje 82.

Trafiken erbjuder bland annat ett alternativ för resor som annars hade behövt passera genom city, exempelvis som en resa med byte mellan tunnelbana och spårvägslinje 7.

Linje 82 angör tre bryggor och drivs med fyra fartyg som ägs av beställaren. Under innevarande avtalsperiod har trafiken kommit att omfattas av SL:s taxa och varumärke och trafiken är nu tydligt integrerad med övrig SL-trafik. Antalet årliga resenärer (påstigande 2018) på sträckan uppgår till drygt 2,8 miljoner. Antalet påstigande har minskat sedan 2015, troligen delvis beroende på den pågående ombyggnaden av Slussen, vilken har påverkat tillgängligheten till terminalen. Sedan 2016 har linje 82 en temporär terminal placerad längre från Slussens tunnelbana.

Statistik för dagens SL-trafik inom avtalsområdet

	Linje 82
Fartområde	Inre fartområde eller E
Sjökort	6141
Antal fartyg	4[1]
Linjenätslängd (nautiska mil[2])	1 nm
Antal bryggor	3
Antal påstigande, tusental (2018)	ca 2 800[3]
Personkilometer - tusental (2018)	3 651[4]
Medelreslängd km (2018)	1,3[5]
Tillgänglighet	Fullt tillgängligt

[1] SL och länet 2018
[2] En nautisk mil motsvarar 1 852 meter
[3] Fakta om SL och länet 2018
[4] Utvärdering av avtal Dnr 2012-282 avseende trafik på linje 82
[5] Utvärdering av avtal Dnr 2012-282 avseende trafik på linje 82

Andel hållbara bränslen	20%[6]
Förändring påstigande 2015-2018	-3,5%[7]
Antal timmar i trafik	10 000[8]
Kundnöjdhet (2019)	98%
Andel periodbiljett (2019)	43%

Kommersiell kollektivtrafik

Det finns kommersiella aktörer som trafikerar Allmänna Gränd och Skeppsholmen under delar av året (i regel maj-september).

[6] Under 2020 är andelen HVO (hydrogenated vegetable oil) 20%. Från 2021 ska det enligt nuvarande bränsleplan vara 90% HVO.
[7] Utvärdering av avtal Dnr 2012-282 avseende trafik på linje 82
[8] Qlick Sense