Strategisk utveckling

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

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-01-24

Trafiknämnden
2019-02-19, punkt 10

Ärende
TN 2018-1569

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

# Beslut om allmän trafikplikt för busstrafik i Norrort

## Ärendebeskrivning

Trafiknämnden föreslås besluta om allmän trafikplikt för busstrafik i Norrort (Danderyd, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker).

## Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Nuvarande kollektivtrafik i Norrort (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

Trafiknämnden föreslås besluta

*att* med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (”**Kollektivtrafiklagen**”) fastställa allmän trafikplikt för busstrafik i Norrort i enlighet med vad som framgår av detta ärende, från och med den 2 april 2021 och 10 år framåt, samt

*att* kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen (2010:1932) ska ske, samt

*att* förklara paragrafen omedelbart justerad.

# Förslag och motivering

## Sammanfattning

Avtalsområdet omfattar idag busstrafik i följande kommuner: Danderyd, Täby, Vaxholm och Österåker. Från och med 2021 och det nya avtalet, kommer även Vallentuna att ingå. Den berörda busstrafiken står inför upphandling eftersom gällande trafikavtal upphör den 1 april 2021.

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 busstrafik i Norrort under perioden från den 2 april 2021 och 10 år framåt.

## Bakgrund

Avtalsområdet omfattar idag busstrafik i följande kommuner: Danderyd, Täby, Vaxholm och Österåker. Vallentuna ingår idag i avtalsområde E31 (Busstrafik i Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna), men övergår till Norrort i samband

med avtalsstart 2021. Den berörda busstrafiken står inför upphandling eftersom gällande trafikavtal den 1 april 2021. Beslut om allmän trafikplikt behöver därför 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 i Norrort:

- 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 Norrort som människor vill bo i eller ska besöka.
- Den regionala kollektivtrafiken i Norrort ska vara tillgänglig för alla i samhället. Både färdmedel och informationssystem i Norrort ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- Den regionala kollektivtrafiken i Norrort ska utföras på ett sätt som hushåller med naturens och samhällets resurser. Den regionala kollektivtrafiken i Norrort ska drivas med förnyelsebara drivmedel. Den regionala kollektivtrafiken i Norrort 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 i Norrort 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 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 trafiken i Norrort, 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 Norrort 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 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.

*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.

*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.

*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.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Strategisk utveckling

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

BILAGA
2019-01-17
1.0

Trafiknämnden
2019-02-19, punkt 10

Diarienummer
TN 2018-1569

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

# Nuvarande kollektivtrafik i Norrort

## SL-trafik

Avtalsområdet omfattar idag busstrafik med 43 linjer i följande kommuner: Danderyd, Täby, Vaxholm och Österåker. Vallentuna ingår idag i ett annat trafikavtalsområde (E31), men övergår till Norrort i samband med avtalsstart 2021. Utöver busstrafiken omfattar kollektivtrafiken även spårtrafik som Roslagsbanan och tunnelbanans röda linje till Mörby C. Det nuvarande avtalsområdet samt Vallentuna har en lägre kollektivtrafikandel än genomsnittet i länet. Samtliga kommuner utom Danderyd har högre utpendling än inpendling.

Roslagsbanan är och kommer än mer framgent vara det trafikslag som busstrafiken ska samordnas med. Framförallt när nya investeringar görs i spårinfrastrukturen är det viktigt att busstrafiken anpassas för att maximalt nyttja gjorda investeringar och samtidigt fördela och nyttja resurserna i busstrafiken på bästa sätt. Regional stadskärna i Norrort utgörs av Täby-Arninge.

Statistiken i tabellen nedan visar data från nuvarande avtals omfattning där Vallentuna inte ingår. Kort beskrivning av Vallentuna sker separat efter tabellen med samma källor som i tabellen.

## Statistik för dagens SL-trafik inom avtalsområdet

| | Danderyd, Täby och Vaxholm och Österåker (Norrort) |
|---|---|
| Antal fordon | 252[1] |
| Antal linjer | 43[2] |

[1] Planeringsstudie Buss (E35-38), 2019-01-02
[2] ibid.

| | |
|---|---|
| Linjenätslängd km | 942[3] |
| Antal hållplatser | 497[4] |
| Personkilometer per dygn - tusental (2016) | 840,7[5] |
| Medelreslängd km/dygn (2016) | 8,1[6] |
| Andel låginsteg | 100 % |
| Andel miljöbuss | 100 % |
| Påstigande vintervardag (2016) | 76 000[7] |
| Inpendling[8] till Norrort (2017) | 35 800 |
| Utpendling[9] från Norrort (2017) | 55 000 |
| Förändring påstigande 2008-2016 | +7%[10] |
| Antal avgångar per år (2017)[11] | 791 500 |
| Marknadsandel[12] (2015) [13]<br><br>Danderyd<br>Täby | <br><br>38%<br>28% |

[3] Fakta om SL och länet 2016
[4] Fakta om SL och länet 2016
[5] ibid.
[6] ibid.
[7] ibid.
[8] www.scb.se, antal pendlare per län och kommun, 2017
[9] ibid.
[10] Fakta om SL och länet 2016, per avtalsområde (71 000 (år 2008)/76 000 (år 2016) = 7%)
[11] Trafikförvaltningen, Vtal Vera3 Analys, utförda avgångar, totalt för 2017, avrundat
[12] Marknadsandel definieras som kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet.
[13] Fakta om SL och länet 2016

| | |
|---|---|
| Vaxholm<br>Österåker | 34%<br>22% |
| Kundnöjdhet buss (2017) (medel för bussavtal) | 73%[14] (79 %) |
| Andel periodbiljett (2016) | 64 %[15] |
| Befolkning (2015)[16]<br><br>Danderyd<br>Täby<br>Vaxholm<br>Österåker | <br><br>32 421<br>68 281<br>11 380<br>42 130 |
| Arbetsplatser (2015) [17]<br><br>Danderyd<br>Täby<br>Vaxholm<br>Österåker | <br><br>18 416<br>25 161<br>2 819<br>10 696 |

Vallentuna som ingår i nästa upphandling hade år 2015 en befolkning på 32 830 personer och 8 804 arbetsplatser. Inpendlingen till Vallentuna var år 2017 på cirka 4 300 personer och utpendlingen var på 12 400. Kollektivtrafikandelen är på 21% vilket är lågt jämfört med genomsnittet i länet.

## UL:s busstrafik

UL som tillhör Region Uppsala bedriver länsöverskridande busstrafik från olika kommuner i Uppsala län in i Stockholms län.

## Kommersiell kollektivtrafik

Norrort inklusive Vallentuna trafikeras inte av kommersiell kollektivtrafik på väg.

[14] Upplevd kvalitet – SL och Waxholmsbolaget 2017
[15] VBP-data helår 2016. Sammanlagd biljettfördelning. Data för 70 av 72 linjer.
[16] Fakta om SL och länet 2016
[17] ibid.