

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-04-09

Ärende
TN 2019-0524TN
2019-0524-1

Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651
Jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2019-05-14, punkt 14

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslut om allmän trafikplikt för storregional tågtrafik med Mälartåg i Mälardalen

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden föreslås besluta om allmän trafikplikt för storregional tågtrafik med Mälartåg i Mälardalen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Bilaga 1: Överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ("Kollektivtrafiklagen") t fastställa allmän trafikplikt för tågtrafik i östra Sverige, i enlighet med vad som framgår av detta ärende, för perioden 12 december 2021 – 11 december 20236, samt;

att kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen (2010:1932) ska ske.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-04-09Ärende
TN 2019-0524-1Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Sammanfattning

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 regionens uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet. Enligt överenskommelse ger Region Uppsala, Region Örebro Län, Region Västmanland, Region Sörmland samt Region Östergötland Region Stockholm behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt inom Myndigheternas gemensamma område vad avser storregional tågtrafik inom samarbetet om Mälartåg, för vilken befogenhet att ingå avtal om allmän trafik överlämnas till det gemensamt ägda bolaget Mälardalstrafik MÅLAB AB ("Mälardalstrafik"). 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.

För den storregionala tågtrafiken finns därutöver också gemensamma mål baserade på de mål för transportsystemet som regionerna enats om inom ramen samarbetet i En Bättre Sitts. Den storregionala tågtrafikens roll är att knyta samman kommuner, städer och regionala kärnor i ett regionsammanbindande transportsystem och skapar förutsättningar för fortsatt regionförstoring och regionförtätning. Den möjliggör ett hållbart ökande arbets- studie och övrigt vardagsresande i en expanderande region. Den storregionala tågtrafiken kan också främja samhälls- och stadsutveckling i stationsnära lägen och bidrar till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet konkurrenskraftigt och attraktivt.

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 Trafiknämndens bedömning bedriva trafiken i samma omfattning eller på samma villkor.

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

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-04-09Ärende
TN 2019-0524-1Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Mot denna bakgrund finns det anledning för trafiknämnden att fatta ett beslut om allmän trafikplikt. Trafiknämnden föreslås därför besluta om allmän trafikplikt för storregional tågtrafik i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län under perioden 1 januari 2019 – 1 januari 2029.

Överväganden och motivering

Stockholms läns landstingsfullmäktige fastställde den 1 juli 2016 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. Motsvarande processer för att utarbeta och fastställa trafikförsörjningsprogram har också genomförs av de övriga regioner som ingår i samarbetet om storregional tågtrafik.

Genom det regionala trafikförsörjningsprogrammet har regionen 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.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-04-09

Ärende
TN 2019-0524-1

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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*.

För den storregionala tågtrafiken, som utöver trafik inom Stockholms län också trafikerar orter i Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län, finns därutöver också gemensamma mål baserade på de mål för transportsystemet som regionerna enats om inom ramen samarbetet i En Bättre Sits. Målet är att skapa ett transportsystem

- där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm – Mälardalenregionen
- där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
- där flerkärnighet och en förstörad arbetsmarknad främjar regional utveckling.

Den storregionala tågtrafikens roll är att knyta samman kommuner, städer och regionala kärnor i ett regionsammanbindande transportsystem och skapar förutsättningar för fortsatt regionförstoring och regionförtätning. Den möjliggör ett hållbart ökande arbets- studie och övrigt vardagsresande i en expanderande region. Den storregionala tågtrafiken kan också främja samhälls- och stadsutveckling i stationsnära lägen och bidrar till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet konkurrenskraftigt och attraktivt.

För att nå dessa mål bedömer Trafiknämnden att bland annat följande krav bör ställas på den storregionala tågtrafiken:

- Den regionala tågtrafiken ska utföras inom ramen för ett med övrig regional kollektivtrafik 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 orter, städer och regionala kärnor i regionen som människor vill bo i eller besöka.
- Den regionala kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla i samhället. Både tåg och informationssystem ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- Den regionala kollektivtrafiken ska utföras på ett sätt som hushåller med naturens och samhällets resurser.

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 Mälardalstrafik därutöver även haft en marknaddialog (en så kallad SiU) avseende det kommande avtalet för Mälartåg. Mälardalstrafik diskussioner har också förts med SJ AB, som idag utför kommersiell tågtrafik i området, till del på sträckor som är parallella med den trafik som omfattas av trafikplikten. 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 avseende samarbetet om Mälartåg, utan att få ersättning, åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor. Däremot bedöms det eventuellt finnas andra sträckor eller funktioner där regionernas behov av regional tågtrafik helt eller delvis kan uppfyllas genom att avtal om allmän trafik ingås med kommersiell kollektivtrafik. Eventuellt beslut om trafikplikt för att möjliggöra sådana avtal fattas i så fall vid annat tillfälle.

Till detta kommer att ett av de mål som anges i trafikförsörjningsprogrammet är att kollektivtrafiken ska vara pålitlig. Kollektivtrafiklagen tillåter att

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-04-09Ärende
TN 2019-0524-1Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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 den storregionala tågtrafiken inom samarbetet om Mälartåg fortsatt integrerad med regionernas övriga regionala kollektivtrafik och taxesystem, vilket möjliggör en sammanhållen, attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik i Stockholms län och Mälardalen. Denna integration främjar även ett ökat arbets-, studie- och vardagsresande som är långsiktigt hållbart.

Trafikförvaltningen bedömer därför att regionen 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, eller om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

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 kollektivtrafik som idag och framgent med avseende på trafikutbud (trafikomfattning, utformning av tåg och prissystem mm) är utformad för att i huvudsak möta behov av pendling och annat vardagsresande. På flera sträckor finns och bedöms komma finnas parallell tågtrafik inriktat på tjänste- och sällanresor. Detta beslut omfattar enbart persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. 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. Beskrivningarna av initiala linjer och trafikomfattning på dessa begränsar inte den framtida trafikeringen inom området.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-04-09Ärende
TN 2019-0524-1Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)*Beslutets giltighetstid*

Tidsperioden för den allmänna trafikplikten föreslås vara 15 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 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.

Beslutet gäller omedelbart

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-04-09Ärende
TN 2019-0524-1Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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 för inte med sig ekonomiska konsekvenser i sig.

Riskbedömning

Beslutet om allmän trafikplikt för inte med sig risker i sig. I överenskommelsen avseende behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige (Bilaga 1) anges hur Mälardalstafiks kostnader för kommande avtal om allmän trafik ska fördelas mellan regionerna i samarbetet.

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 [*landstingets Miljöpolitiska program*] 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.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-04-09

Ärende
TN 2019-0524-1

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

TN 2019-0524-1, bilaga 1

Ärende 6 – Bilaga 3

Sammanfattning

Överenskommelse avseende behörighet för Stockholms läns landsting att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande regional tågtrafik i östra Sverige redovisas enligt nedan.

ÖVERENSKOMMELSE AVSEENDE BEHÖRIGHET FÖR REGION STOCKHOLM ATT FATTA BESLUT OM ALLMÄN TRAFIKPLIKT GÄLLANDE REGIONAL TÅGTRAFIK I ÖSTRA SVERIGE

Denna överenskommelse avseende behörighet för Region Stockholm (Stockholms läns landsting), orgnr 232100-0016, att fatta beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige ("Överenskommelsen") har träffats mellan

- > Region Stockholm (Stockholms läns landsting), orgnr 232100-0016, nedan kallad "Region Stockholm"
- > Region Uppsala (Uppsala läns landsting), orgnr 232100-0024, nedan kallad "Region Uppsala"
- > Region Örebro Län (Örebro läns landsting), orgnr 232100-0164, nedan kallad "Region Örebro"
- > Region Västmanland (Västmanlands läns landsting), orgnr 232100-0172, nedan kallad "Region Västmanland"
- > Region Sörmland (Södermanlands läns landsting), orgnr 232100-0032, nedan kallad "Region Sörmland"
- > Region Östergötland (Östergötlands läns landsting), orgnr 232100-0040, nedan kallad "Region Östergötland"

även var för sig kallade "Part" eller "Myndigheten" och, gemensamt, "Parterna" eller "Myndigheterna".

1 Bakgrund

- 1.1 Var och en av Parterna är regional kollektivtrafikmyndighet i respektive län. Som regional kollektivtrafikmyndighet åligger det Myndigheterna att, inom sitt län, besluta om övergripande trafikförsörjningsprogram. Baserat på sådana trafikförsörjningsprogram beslutas vidare om s.k. allmän trafikplikt, dvs. de krav som enligt Myndigheternas bedömning behöver uppfyllas för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor. Upphandling av avtal om allmän trafik kan antingen ske genom Myndigheternas försorg eller genom att uppdra åt ett bolag att genomföra upphandling.
- 1.2 Parterna har sedan tidigare ingått ett *Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige* ("Samverkansavtalet"), Bilaga 1. Samverkansavtalet har genom *Tilläggsavtal 1 till Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige avseende uppdateringar inför Etapp 2* ("Tilläggsavtalet") tillfogats uppdaterade bilagor inför Etapp 2, Bilaga 2.
- 1.3 Mot bakgrund av ovanstående och i syfte att etablera ett fortsatt samarbete avseende kollektivtrafiken i Mälardalen inom ramen för Etapp 2, ingås Överenskommelsen. Samverkansavtalet är en integrerad del av Överenskommelsen.

2 Trafikutbud

- 2.1 Den trafik som ska etableras ("Trafiken") beskrivs i Bilaga B till Samverkansavtalet, *Trafikutbud Etapp 2*.

3 Finansiering

- 3.1 Principerna för hur Trafiken ska finansieras framgår av Samverkansavtalets Bilaga C *Finansiering*, Bilaga D *Principer för prissättning* samt Bilaga E *Tillhandahållande av fordon Etapp 2*.

4 Allmän trafikplikt

- 4.1 Ett kommande avtal om allmän trafik avseende Trafiken förutsätter att det fattats beslut om allmän trafikplikt avseende den aktuella trafiken. Området för Trafiken omfattar sex län. En regional kollektivtrafikmyndighet får, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Ett sådant beslut får endast avse regional kollektivtrafik.
- 4.2 Parterna bedömer att Trafiken utgör regional kollektivtrafik.
- 4.3 Region Uppsala, Region Örebro Län, Region Västmanland, Region Sörmland samt Region Östergötland ger Region Stockholm, i och med ingäendet av Överenskommelsen, behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt inom Myndigheternas gemensamma område vad avser Trafiken.
- 4.4 Region Stockholm äger fatta beslut om allmän trafikplikt enligt punkt 4.3 under förutsättning av att nödvändiga godkännanden enligt punkt 5.1 sedermera erhålls.

5 Överenskommelsens giltighet

- 5.1 Överenskommelsen träder i kraft under förutsättning av att den undertecknas av företrädare för respektive Part och sedermera godkänns av behörigt organ inom respektive län samt under förutsättning av att Tilläggsavtalet godkänns av behörigt organ inom respektive län.
- 5.2 Överenskommelsen träder i kraft från och med den dag då samtliga förutsättningar för godkännande enligt punkt 5.1 är uppfyllda.

6 Ändringar och tillägg

- 6.1 Samtliga ändringar, förtydliganden och tillägg till Överenskommelsen ska ske skriftligen samt undertecknas och godkännas i enlighet med vad som framgår av punkt 5.1.

7 Tvist

- 7.1 Tvist angående tillämpning och tolkning av denna Överenskommelse och därmed sammanhängande rättsförhållanden ska i första hand avgöras genom förhandling Parterna emellan.
- 7.2 Om inte uppgörelse nås genom förhandling ska tvist prövas av allmän domstol med Stockholms tingsrätt som första instans och med tillämpning av svensk lag.

Bilagor till Överenskommelsen

Bilaga 1 – Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige

Bilaga 2 - Tilläggsavtal 1 till Samverkansavtal om utveckling av regionaltågstrafiken i Östra Sverige avseende uppdateringar inför Etapp 2

Överenskommelsen har upprättats i sex (6) exemplar, av vilka Parterna har tagit var sitt.

REGION STOCKHOLM (STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0016

Namn:

Ort/datum:

REGION UPPSALA (UPPSALA LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0024

Namn:

Ort/datum:

REGION ÖREBRO LÄN (ÖREBRO LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0164

Namn:

Ort/datum

REGION VÄSTMANLAND (VÄSTMANLANDS LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0172

Namn:

Ort/datum

REGION SÖRMLAND (SÖDERMANLANDS LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0032

Namn:

Ort/datum

REGION ÖSTERGÖTLAND (ÖSTERGÖTLANDS LÄNS LANDSTING), ORGNR 232100-0040

Namn:

Ort/datum