

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-04-07

Ärende
TN 2020-0644

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

Trafiknämnden
2021-05-18, punkt 7

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslut om allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Värmdö – Nacka – Stockholm, Stockholms län

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden föreslås besluta om allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Värmdö- Nacka - Stockholm, Stockholms län, enligt tid och omfattning som framgår i detta ärende.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Nuvarande sjötrafik på sträckan Värmdö - Nacka – Stockholm (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. Nämnden fastställer med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Värmdö – Nacka – Stockholm i Stockholms län i enlighet med vad som framgår av detta ärende, att gälla från och med hösten 2023 och fyra år framåt.
2. Nämndens beslut delges genom kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen (2010:1932).

Förslag och motivering

Sammanfattning

Under hösten 2019 beslutade trafiknämnden om att införa en försökslinje med pendelbåt på sträckan Värmdö - Nacka – Stockholm. Idag finns ingen sjötrafik längs sträckan. De mellanliggande bryggorna på sträckan vid Norra Lagnö, Koviksudde och Riset trafikeras däremot av Waxholmsbolagets linjer.

Sträckan föreslås ingå som en försökslinje för pendelbåt och gäller från det datum som trafikavtalet börjar gälla och fyra år framåt. Tidpunkt för när trafikavtalet börjar gälla, vilket troligen sker under hösten 2023, styrs av tiden för anskaffning av fartyg hos anbudsgivaren. Tidsperioden på fyra år omfattar tvåårig försöksverksamhet samt option på 1+1 år. Inför upphandlingen av det nya trafikavtalet 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.

Bakgrund

Under hösten 2019 beslutades om att införa en försökslinje på sträckan Värmdö- Nacka – Stockholm, se tjänsteutlåtande *Två försök med pendelbåtstrafik relaterat till budget 2019 för Region Stockholm, (LS 2017-1455, TN 2019-0680)*. Försöksverksamheten ska pågå i två år och därefter ska förvaltningschefen återkomma till trafiknämnden med utvärdering av försöket.

Försökslinjen kommer att göra stopp vid Ålstäket, Norra Lagnö, Koviksudde och Riset för att sedan angöra både Slussen och Strömkajen i Stockholm. Med den nya linjen beräknas restiden från stoppställena Norra Lagnö, Koviksudde och Riset till Strömkajen minska avsevärt. Under förutsättning att det är isfritt och i jämförelse med dagens kollektivtrafik (buss) till Kungsträdgården.

Det finns idag inga fartyg för trafikuppgiften. För att kunna genomföra trafiken kommer upphandling av trafikavtal som inkluderar anskaffning av fartyg ske. För att upphandla ett trafikavtal för försökslinjen behövs ett beslut om allmän trafikplikt på sträckan Nacka – Värmdö – Stockholm från det datum som trafikavtalet börjar gälla och fyra år framåt. Tidpunkt för när trafikavtalet börjar gälla, vilket troligen sker under hösten 2023, styrs av tiden för anskaffning av fartyg hos anbudsgivaren.

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 kollektivtrafiken på sträckan Värmdö - Nacka – Stockholm:

- 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 Värmdö - Nacka – Stockholm trafikerar som människor vill bo i eller ska besöka.
- Den regionala kollektivtrafiken på sträckan Värmdö - Nacka – Stockholm ska vara tillgänglig för alla i samhället. Både färdmedel och informationssystem på sträckan Värmdö - Nacka – Stockholm ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- Den regionala kollektivtrafiken på sträckan Värmdö - Nacka – Stockholm ska utföras på ett sätt som hushåller med naturens och samhällets resurser. Den regionala kollektivtrafiken på sträckan Värmdö - Nacka – Stockholm ska drivas med förnybara drivmedel. Den regionala kollektivtrafiken på sträckan Värmdö - Nacka – Stockholm 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.

Till detta kommer att ett av de mål som anges i trafikförsörjningsprogrammet är att trafiken i Stockholms län, inklusive sjötrafiken på sträckan Värmdö - Nacka – Stockholm, ska vara pålitlig. Kollektivtrafiklagen tillåter 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 Värmdö - Nacka – Stockholm integrerad med länets övriga regionala kollektivtrafik och taxesystem, vilket möjliggör en sammanhållen och attraktiv 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
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-04-07

Ärende
TN 2020-0644

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen anser således att beslutet är proportionerligt.

Beslutets giltighetstid

Beslutets giltighet föreslås gälla under den period som försöksverksamheten pågår (två år) med möjlighet till option på 1+1 år. Totalt blir beslutets giltighet fyra år. Föreslagen tidsperiod medger tillräckligt utrymme för att utvärdera försöksverksamheten innan ett eventuellt beslut om att permanenta pendelbåtlinjen inklusive genomföra en ny upphandling. Tidsperioden möjliggör även 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 fyra år.

Trafikförvaltningen anser således att beslutets giltighetstid är proportionerlig.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet om allmän trafikplikt medför i sig inga ekonomiska konsekvenser.

Riskbedömning

Beslutet om allmän trafikplikt bedöms inte medföra några risker. Eventuellt kan beslutets giltighet bli framflyttad i tid beroende på anbudsgivarnas fartygsanskaffning.

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

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-04-07

Ärende
TN 2020-0644

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

PM
2021-03-26

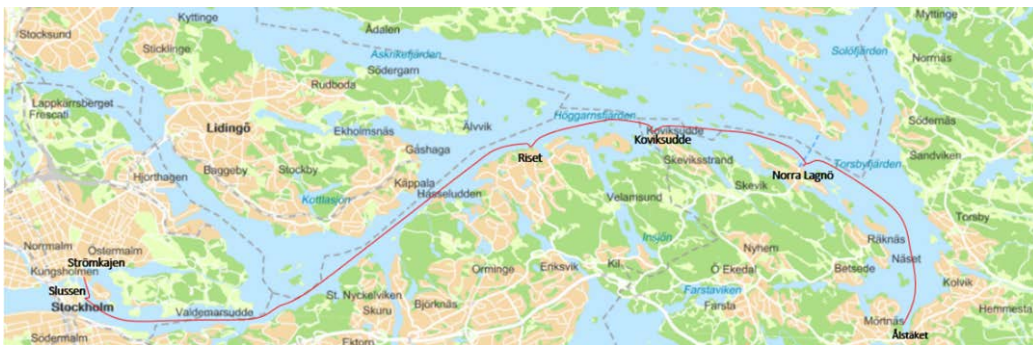
Ärende/Dok. id.
TN 2020-0644

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Nuvarande kollektivtrafik på sträckan Värmdö – Nacka- Stockholm

Sträckan Värmdö – Nacka – Stockholm har idag ingen direkt sjötrafiklinje. Hösten 2023 ska pendelbåtlinje 84 troligen etableras på försök på två år och utgår från Ålstäket med mellanliggande stoppställen vid Norra Lagnö, Koviksudde och Riset. I Stockholm trafikerar Slussen och Strömkajen. Kommuner som berörs av försökslinjen är Värmdö, Nacka och Stockholms stad.



Trafik

Waxholmsbolaget trafikerar för närvarande samtliga bryggor förutom Ålstäket som inte har någon brygga idag. För bryggan Norra Lagnö idag krävs byte för fortsatt resa till Stockholm. Byten kan ske till båt eller buss. Det finns direkturer från Koviksudde samt Riset till Slussen och Strömkajen. Norra Lagnö och Ålstäket kommer att få direkttrafik till Stockholm och övriga hållplatser får utökad trafik.

Den planerade pendelbåtlinjen beräknas ge restidsvinster för resande från Norra Lagnö, Koviksudde och Riset in mot Slussen respektive Strömkajen (i jämförelse med nuvarande kollektivtrafik). Från Ålstäket är resan med buss mot Slussen respektive Strömkajen snabbare. Sträckan mellan Ålstäket och Koviksudde är för sjötrafiken fartbegränsad till 8-12 knop (~15-22 km/h) vilket

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

påverkar restiden negativt till och från Ålstäket. Med moderna fartyg som ger mindre svallvågor på den planerade sträckan finns det möjlighet att få fartdispens och därmed kortare restid.

Det finns idag inga tillgängliga fartyg för trafikuppgiften. För att kunna genomföra trafiken bedöms upphandling av trafikavtal som inkluderar anskaffning av fartyg behöva ske. Fartygen ska vara moderna och ha god tillgänglighet samt hög miljöprofil. Därutöver etableras en brygga i Ålstäket av Värmdö kommun.

Om stoppställena i Värmdö och Nacka

Ålstäket är en bytespunkt för olika busslinjer mellan Slussen och Värmdö. I Ålstäket finns även goda möjligheter till pendelparkering samt att området för närvarande genomgår en exploatering av nya bostäder. Det bor ca 3000 personer inom 1000 meter från planerad hållplats för sjötrafiken. Det ger på sikt goda möjligheter för kombinationsresor med cykel för sjötrafiken.

Norra Lagnö och Koviksudde (Skeviksstrand) har cirka 300 respektive 350 bosatta. Riset snittar på 20 stycken påstigande per tur med Waxholmsbolaget. Med den planerade pendelbåtlinjen får Norra Lagnö direkttrafik medan Koviksudde och Riset får utökad direkttrafik till Slussen respektive Strömkajen med positiva restidseffekter. Vägfärjans koppling mellan Norra Lagnö och Tynningö innebär även att pendelbåtlinjen stärker Tynningös kollektivtrafik.

Korta fakta	Pendelbåtlinje 84 (försök)
Fartområde	Fartområde E
Antal fartyg	Pendelbåtlinjen finns ej idag. Två (2) fartyg ska införskaffas.
Linjenätslängd (nautiska mil ¹)	15 nm (28 km)
Antal hållplatser	6
Tillgänglighet	Fartygen ska vara tillgänglighetsanpassade.

¹ En nautisk mil motsvarar 1 852 meter

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

PM
2021-03-26
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0644

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

	Befintlig brygginfrastruktur är delvis tillgänglighetsanpassad.
Kundnöjdhet för trafikslag pendelbåt (2019)²	97%

Kommersiell kollektivtrafik

Det saknas kommersiell sjötrafik på sträckan.

² Rapport *Fakta om SL och regionen 2019*