



Trafikpliktsutredning avseende allmän trafikplikt för Östra Sörmland

Sammanfattning

Busstrafiken i område Östra Sörmland, omfattande Strängnäs kommun samt de angränsande områdena i Eskilstuna kommun (Norra Sörmland) och Flens kommun (Västra Sörmland), samt angränsande områden i Stockholm län, står inför upphandling eftersom gällande trafikavtal upphör utan möjlighet till förlängning den 12 december 2021. I enlighet med kollektivtrafiklagen ska upphandling av regional kollektivtrafik föregås av ett beslut om allmän trafikplikt.

Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram anger att kollektivtrafiken i länet ska stödja regional och lokal utveckling, vara användarvänlig med hög kvalitet, vara hållbar och samordnad och erbjuda goda resmöjligheter. Detta utgör grunden för beslut om allmän trafikplikt.

Inget intresse om att genomföra den aktuella kollektivtrafiken på kommersiella villkor har framkommit. Utifrån trafikförsörjningsprogrammets mål samt dagens trafik bedöms kommersiella aktörer därmed inte kunna erbjuda länets kollektivtrafikresenärer en trafik motsvarande den som är föremål för upphandling. Samråd inför upphandling (SIU) planeras att genomföras under våren 2019.

För stråk som för närvarande trafikeras av linje 543 (Gnesta-Laxne-(Läggesta)) har beslut om allmän trafikplikt för busstrafik i område Södra Sörmland (Gnesta, Nyköping, Oxelösund och Trosa) fattats vid direktionens sammanträde den 6 oktober 2017. För stråk som för närvarande trafikeras av den länsöverskridande linjen till Enköping (linje 876, Strängnäs-Märsön-Enköping) fattas beslut om allmän trafikplikt av Region Uppsala. Nu liggande förslag till beslut om allmän trafikplikt i Östra Sörmland omfattar därmed inte dessa stråk.

Ett stråk mellan Strängnäs och Eskilstuna trafikeras för närvarande av linje 220 (Eskilstuna-Kjula-Härad-Strängnäs) och linje 820 (Strängnäs-Härad-Eskilstuna). Nu liggande förslag till beslut om allmän trafikplikt omfattar linje 820, men inte linje 220 vilken omfattades av det beslut om allmän trafikplikt som fattades för busstrafik i område Norra Sörmland (Eskilstuna) vid direktionens sammanträde den 3 maj 2018.

Direktionen föreslås godkänna överenskommelsen med Stockholms läns landsting samt besluta om allmän trafikplikt för busstrafik i område Östra Sörmland, samt till de angränsande områdena i Eskilstuna kommun (Norra Sörmland), Flens kommun (Västra Sörmland) och Södertälje respektive Nykvarns kommuner (Stockholms län). Områdena för den allmänna trafikplikten definieras i text och kartor enligt bilaga 2, med undantag av stråk enligt ovan.

Den allmänna trafikplikten begränsas inte av nuvarande trafikeringssupplägg vad gäller målpunkter utanför det faktiska området. Nulägesbeskrivningen av kollektivtrafiken i området, i text och karta, begränsar inte heller den framtida trafikeringen eller linjenumreringen inom avtalsområdet.



Bakgrund

I december 2021 löper trafikavtal för område Östra Sörmland, omfattande Strängnäs kommun samt angränsande områden i Eskilstuna kommun (Norra Sörmland), Flens kommun (Västra Sörmland) och Södertälje respektive Nykvarns kommuner (Stockholms län) som ingår i trafikavtalet, ut och kommer att upphandlas på nytt under hösten 2019-våren 2020 under förutsättning att direktionen beslutar om trafikplikt för den aktuella trafiken. Den nuvarande trafiken beskrivs mer ingående i bilaga 2.

För att en upphandling ska kunna genomföras krävs enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ett beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt kan endast omfatta regional kollektivtrafik, det vill säga sådan trafik som huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärers behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som sett till sitt nyttjande faktiskt tillgodoser ett sådant behov. I Sörmland fattas beslut om allmän trafikplikt av Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (SKTM). Detta beslut ska tas innan avtal tecknas.

Den 12 maj 2017 fastställdes Sörmlands Regionala trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet är framtaget i enlighet med lag (2010:1065) om kollektivtrafik som trädde i kraft den 1 januari 2012. Programmet är ett strategiskt dokument för kollektivtrafikens utveckling i länet.

Trafikförsörjningsprogrammets vision för kollektivtrafiken i Sörmland är *Leva, Växa, Verka* med det övergripande målet *Kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling*. Genom att stärka kopplingarna inom länet och till tillväxtområden i omkringliggande län ges förutsättningar att stärka invånarnas möjligheter till sysselsättning och att öka företagens möjligheter att rekrytera arbetskraft. För att arbeta mot visionen innehåller programmet målen *Funktionell kollektivtrafik* – stödjer regional och lokal utveckling, *Attraktiv kollektivtrafik* – är användarvänlig med hög kvalitet, *Effektiv kollektivtrafik* – är hållbar och samordnad och *Tillgänglig kollektivtrafik* – erbjuder goda resmöjligheter. Målen följs upp genom ett antal nyckeltal.

Kollektivtrafiken ska i enlighet med Sörmlands Regionala trafikförsörjningsprogram fungera som ett sammanhållet och stabilt trafiksystem med smidiga gränser mellan aktörer och trafikslag. Därutöver ska den vara tillgänglig, präglas av enkelhet och logik, samt bidra till en minskad negativ miljöpåverkan. Detta utgör grunden för beslut om allmän trafikplikt.

Föreliggande busstrafik har ett gällande avtal som upphör den 12 december 2021.

Förutsättningar för beslut om allmän trafikplikt

Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer till uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Begreppet allmän trafikplikt är en översättning från engelskans "Public Service Obligation". En direkt översättning torde bli "offentligt serviceåtagande", vilket innebär att SKTM genom att besluta om allmän trafikplikt också iklär sig ett ansvar gentemot Sörmlands invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken. Beslut om allmän trafikplikt kan bara gälla regional kollektivtrafik. Det innebär sådan trafik som med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärers behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.



Förberedelsearbete under 2017

För att uppnå goda och effektiva förutsättningar för trafikupphandlingarna samt en effektiv avtalsförvaltning föreslogs att affärsuppläggen så långt som möjligt är lika för olika avtal och trafikslag. Avsteg ska bara ske utifrån unika förutsättningar i enskilda fall. Därigenom fanns behovet att fatta tydliga inriktningsbeslut inom ett antal områden som till exempel kvalitet, miljö, bränslen och fordon. Syftet med besluten var att skapa ett sammanhållet och tydligt ramverk för kommande trafikupphandlingsprojekt att förhålla sig till, för att med ökad kvalitet och kostnadseffektivitet nå regionens mål.

SKTM tog med hjälp av bland annat arbetsgrupper bestående av egen kompetens inom juridik, trafikförsörjning, trafikplanering, IT, infrastruktur, fordon, miljö samt strategi fram ett förslag till inriktning för trafikupphandlingar inom Program Trafik 2019-2021. Inriktningen godkändes vid direktionmötet den 12 maj 2017.

Samråd inför upphandling, SIU

I syfte att kunna ta hänsyn till branschens synpunkter och erfarenheter, och därmed skapa bästa möjliga kollektivtrafik för invånarna, planeras ett allmänt SIU till våren 2019. Även enskilda SIU kommer att erbjudas. Ett annat syfte med samrådet är att belysa och diskutera uppdrags- och avtalsfrågor i en kommande eventuell upphandling. Planeringen av samråd utgår från de samråd, både gemensamt och enskilda, som genomfördes inför upphandling av busstrafik i Västra och Södra Sörmland.

Intresse av att bedriva kommersiell trafik

I samband med förhandsannonseringen av upphandlingen den 5 oktober gjordes en RFI (request for information) i TendSign den 8 oktober 2018. Där gjordes en förfrågan om intresse avseende att bedriva kommersiell busstrafik. När svarstiden gick ut hade ingen intresseanmälan inkommit.

Framtidsanalys

En ökande befolkning med ett ökat behov av resande medför att kollektivtrafiken får en allt större roll i att tillgodose det behovet. Nya möjligheter till kombinationsresor och utvecklandet av mobilitetstjänster samt behov och krav på ökad tillgänglighet bidrar till att nå det övergripande målet *Kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling* med en funktionell, attraktiv, effektiv och tillgänglig kollektivtrafik.

Arbets- och studiependlingen inom Strängnäs kommun och Sörmlands län samt till angränsande län, särskilt mot Stockholms län och delvis Uppsala län, kommer fortsatt vara stor och växande. Även arbetspendlingen in till Strängnäs ökar. Resandet är starkt kopplad till regionaltågstrafiken, vilket innebär ökande krav på anslutande busstrafik i ett sammanhållet och samordnat trafiksystem.

I området bedrivs idag regional kollektivtrafik. Kommersiella fjärrbusslinjer passerar också genom området och några av dessa angör Strängnäs Resecentrum och Läggesta station.

En framtida utbyggd tågtrafik på sträckan Eskilstuna-Strängnäs-Stockholm kan eventuellt komma att påverka parallell busstrafik om sådan finns.



Stadstrafiken i Strängnäs har potential att utvecklas i takt med att staden växer och den regionala pendlingen ökar. Strängnäs växer med såväl bostäder som arbetsplatser och nya bostadsområden byggs även i Mariefred, Stallarholmen och Läggesta. Den fortsatta utvecklingen kommer att påverka kommande kollektivtrafik. Tillsammans med stadsplanering kan kollektivtrafiken användas som ett verktyg för att nå kommunens mål.

Den lokala landsbygdstrafiken är viktig för pendling mellan större orter med stark koppling till tåg- och skoltider.

Överväganden och motivering

Kollektivtrafik är en del av samhällsbyggandet som på många sätt påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Linjesträckningar och utbud blir därmed strukturbildande för den regionala utvecklingen. Kollektivtrafiken ses också som ett verktyg för stadsutveckling. Det är därför angeläget att kollektivtrafiken präglas av långsiktighet och stabilitet.

Det har inte inkommit någon intresseanmälan om kommersiell trafik för området. Kollektivtrafiklagen tillåter dock att kommersiell trafik anmäls och avanmäls med tre veckors varsel, vilket inte fullt ut säkrar den långsiktighet och stabilitet som är nödvändig för kollektivtrafiken i områdena. Därmed bedöms kommersiella aktörer, utifrån trafikförsörjningsprogrammets mål samt dagens trafik, inte kunna erbjuda länets kollektivtrafikresenärer en trafik motsvarande upphandlad.

För stråk som för närvarande trafikeras av linje 543 (Gnesta-Laxne-(Läggesta)) har beslut om allmän trafikplikt för busstrafik i område Södra Sörmland (Gnesta, Nyköping, Oxelösund och Trosa) fattats vid direktionens sammanträde den 6 oktober 2017. Nu liggande förslag till beslut om allmän trafikplikt omfattar med andra ord inte detta stråk.

Ett stråk mellan Strängnäs och Eskilstuna trafikeras för närvarande av linje 220 (Eskilstuna-Kjula-Härad-Strängnäs) och linje 820 (Strängnäs-Härad-Eskilstuna). Nu liggande förslag till beslut om allmän trafikplikt omfattar linje 820, men inte linje 220 vilken omfattades av det beslut om allmän trafikplikt som fattades för busstrafik i område Norra Sörmland (Eskilstuna) vid direktionens sammanträde den 3 maj 2018.

Mot ovanstående bakgrund föreslås att direktionen fastställer allmän trafikplikt för busstrafik inom område Östra Sörmland samt till de angränsande områdena i Eskilstuna kommun (Norra Sörmland), Flens kommun (Västra Sörmland) och Södertälje respektive Nykvarns kommuner (Stockholms län). Genom trafikplikten åtar sig SKTM att tillhandahålla länets invånare och besökare en funktionell, attraktiv, effektiv och tillgänglig kollektiv busstrafik i ovan nämnda områden. Områdena för den allmänna trafikplikten definieras i text och kartor enligt bilaga 2, med undantag av stråk enligt ovan.

Den allmänna trafikplikten begränsas inte av nuvarande trafikeringsupplägg vad gäller målpunkter utanför det faktiska området. Nulägesbeskrivningen av kollektivtrafiken i området, i text och karta, begränsar inte heller den framtida trafikeringsplaneringen eller linjenumreringen inom avtalsområdet.

Beslutet om allmän trafikplikt innebär att intentioner och mål i trafikförsörjningsprogrammet verkställs genom att trafiken kan upphandlas.



Regional kollektivtrafik över länsgräns

Som framgår av beskrivning av nuvarande trafik och resande, bilaga 2, bedrivs busstrafik över länsgräns till Södertälje och Nykvarns kommuner i Stockholms län. För att SKTM även framöver ska kunna anordna denna trafik måste trafikpliktsbeslutet även omfatta de områden som ligger utanför länet.

En formell förutsättning för sådant trafikpliktsbeslut är att SKTM, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet i Sörmlands län, träffar överenskommelse med den regionala kollektivtrafikmyndighet inom vars område trafikplikten ska gälla om att SKTM har behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.

Förslag till sådan överenskommelse avseende behörighet för SKTM att fatta beslut om allmän trafikplikt gällande busstrafik i Stockholms län bifogas detta ärende.

Direktionen föreslås godkänna överenskommelsen.

Busstrafik bedrivs även över länsgräns till Enköpings kommun i Uppsala län (linje 876), vilken delfinansieras av SKTM. Trafiken bedrivs av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Uppsala län (RKTU Uppsala). RKTU Uppsala fattar beslut om allmän trafikplikt efter att överenskommelse mellan de båda regionala kollektivtrafikmyndigheterna har godkänts, med den innebörden att RKTU Uppsala har behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.