

Allmän trafikplikt system 3

Ordförandens förslag

1. Kollektivtrafiknämnden beslutar om allmän trafikplikt för tågtrafik med System 3 på sträckorna Helsingborg--Köpenhamn, Älmhult--Köpenhamn och Ystad--Köpenhamn.

Sammanfattning

Skånetrafiken arbetar med införandet av ett nytt tågssystem, kallat System 3. För att förvaltningen ska kunna slutföra en upphandling om trafikering krävs enligt lag (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik att den regionala kollektivtrafikmyndigheten formaliserar denna avsikt genom att, innan avtal tecknas, besluta om så kallad allmän trafikplikt. Detta ärende avser det beslutet.

I ärendet finns följande dokument:

1. Beslutsförslag 2020-03-05
2. Beslutsunderlag från Planeringsenheten 2019-11-01

Beskrivning av ärendet och skälen för förslaget

Region Skåne konstaterar att nuvarande tågtrafik inte är tillräcklig för att möta efterfrågan på regionala tågresor eller för att möta de resandemål som Region Skåne har satt upp i såväl Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. För att tillfredsställa kapacitetsbehovet på sträckorna Helsingborg – Malmö – Köpenhamn och på längre sikt även (Älmhult -) Hässleholm – Malmö – Köpenhamn samt behovet av ökad kapacitet och en ökad tillgänglighet inom Greater Copenhagen på sträckan Ystad – Malmö – Köpenhamn behöver tågtrafiken förstärkas. Region Skåne har därför identifierat ett behov av ett tredje tågssystem som fyller behovet av en snabb regional tågtrafik med hög passagerarkapacitet som stannar i större orter och på viktiga större målpunkter, det vill säga med en stoppstruktur som är tätare än Öresundstågen men fortfarande utan att stanna på alla stationer. Detta tågssystem benämns tills vidare System 3.

För att upphandlingen ska kunna genomföras fullt ut och resultera i avtalstecknande krävs enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik att den regionala kollektivtrafikmyndigheten formaliserar denna avsikt genom att besluta om allmän trafikplikt för aktuell trafik. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer till uttryck i trafikförsörjningsprogrammet.

Den trafik som Region Skåne identifierat behov av för System 3 är för närvarande dessa:

Helsingborg – Malmö - Köpenhamn

Tågtrafik med uppehåll vid Helsingborg C, Ramlösa, Landskrona, Kävlinge, Lund, Burlöv, Malmö C, Triangeln, Hyllie, Köpenhamns flygplats, Tårnby, Ørestad, København H, Nørreport och Østerport. Trafiken avses få ett utbud på två avgångar per timme i båda riktningar i högtrafik och ett tåg i timmen övrig tid, med öppettider 06-22 alla dagar

(Älmhult) – Osby - Hässleholm – Malmö - Köpenhamn

Tågtrafik med uppehåll vid Älmhult, Osby, Hässleholm, Höör, Eslöv, Lund, Burlöv, Malmö C, Triangeln, Hyllie, Köpenhamns flygplats, Tårnby, Ørestad, København H, Nørreport och Østerport. Trafiken avses få ett utbud på ett tåg i timmen med öppettider ca 06-22 alla dagar.

Ystad – Malmö - Köpenhamn

Tågtrafik med uppehåll vid Ystad, Skurup, Svedala, Malmö C, Triangeln, Hyllie, Köpenhamns flygplats, Tårnby, Ørestad, København H, Nørreport och Østerport. Trafiken avses få ett utbud på ett tåg i timmen under främst högtrafik, med öppettider ca 06-22 alla dagar.

Trafiken på sträckan Helsingborg - Köpenhamn är den som har störst efterfrågan och fyller omedelbara behov och därför planeras att starta först. Sträckorna Älmhult - Köpenhamn och Ystad - Köpenhamn avses starta först några år senare, för att möta kommande behov och efterfrågan.

Skånetrafiken har genom upphandlingsverktyget Tendsign gjort en förfrågan om trafikplikt. Inget trafikföretag har anmält intresse av att köra trafiken på kommersiella grunder. Efter att anmälningstiden gått ut har dock ett företag anmält intresse att utföra trafiken Helsingborg – Malmö och Malmö – Köpenhamn på kommersiell grund. Detta företag har presenterat ett förslag på tågtrafik som bedrivs uppdelat på två sträckor, Helsingborg – Malmö och Malmö – Köpenhamn. Förvaltningen har haft möte med aktören och fått den tänkta trafiken presenterad för sig.

Det förslag till trafik som den kommersiella operatören har redovisat för Region Skåne är beskrivet i övergripande termer och det är därför svårt att bedöma

utifrån kriterier som långsiktighet, realiserbarhet hur ett sådant trafikupplägg skulle avlasta den befintliga regionala tågtrafik som Region Skåne bedriver genom Skånetrafiken.

Det finns dock inget som tyder på att tågtrafik i den omfattning och med de värden som föreskrivs i TFP skulle komma till stånd enbart genom kommersiella aktörers försorg, vare sig den som presenterat sig för Region Skåne eller någon annan. Mot den bakgrunden och med beaktande av den regionala tågtrafikens betydelse för Skåne, såväl för regionens utveckling i stort som för enskilda medborgares vardag, rekommenderas nämnden besluta om allmän trafikplikt för System 3. Därmed kan Region Skåne i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet ta ansvar för trafiken och stå som garant för dess långsiktiga existens.

För att befintlig trafik och planerade utökningar ska kunna bedrivas i offentlig regi krävs att beslutet om allmän trafikplikt omfattar tågtrafik i de sträckningar som beskrivs ovan, inklusive löpande anpassningar av stoppstruktur och utbud.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Beslutet innebär i sig inga ekonomiska konsekvenser. För att trafiken ska komma till stånd krävs att kollektivtrafiknämnden beslutar om upphandling. Trafikkostnaderna hanteras inom ramen för Skånetrafikens budget.

Juridisk bedömning

Samråd med regionjurist har inte bedömts nödvändig. Nödvändig kunskap om vilka befogenheter en regional kollektivtrafikmyndighet har för att besluta om allmän trafikplikt, har inhämtats genom diskussioner med jurist på Sveriges Kommuner och Regioner (SKR).

Miljökonsekvenser

Om fler resenärer väljer kollektivtrafiken istället för bilen påverkas miljön positivt. Genom att vara ett miljö- och klimatvänligt resealternativ bedöms den här aktuella tågtrafiken bidra till en bättre miljö.

Samverkan med berörda fackliga organisationer

Ingen samverkan/MBL-förhandling har bedömts nödvändig i detta ärende.

Uppföljning

Ärendet kräver ingen särskild uppföljning.

Carina Zachau
ordförande

Linus Eriksson
trafikdirektör