

Datum
2011-12-07

Identitet
TN 1109-196

Trafiknämnden

Yttrande över motion 2011:8 om anropsstyrd trafik

Bakgrund

Gunilla Roxby Cromvall (V) skriver i motionen att kostnaderna för SL-trafiken ökar i snabb takt utan att kollektivtrafikandelen ökar i samma takt samt att tillgängligheten för boende på landsbygden borde förbättras och kanske effektiviseras genom införande av anropsstyrd trafik.

Det stämmer att kostnaderna per producerad trafik kilometer ökat inom SL-trafiken och att denna ökning på senare år varit hög. Detta beror givetvis på flera faktorer, exempelvis införandet av fler miljöbussar och låginstegebussar som har färre sittplatser och är dyrare i inköp, drift och underhåll.

Avseende utbudsökningar följer dessa i stort länets befolkningsutveckling och resandeutveckling. Stockholms län och främst de tätbebyggda områdena har ett i grunden finmaskigt linjenät med en generellt god utbudsstandard sett över hela dagen. Då länets befolkning ökar har SL satsat mycket resurser på att utöka trafiken i högtrafik därför att det är dessa tider som resandet ökar mest och den akuta trängseln uppstår. Eftersom nya turer i högtrafik (till skillnad från lågtrafik) kräver inköp av fler bussar bidrar detta givetvis till att kostnaden per producerad kilometer ökar.

Skall SL kunna ta ytterligare marknadsandelar krävs en fortsatt fokus på att förbättra kollektivtrafiken i de relationer där flest har behov av att resa i kombination med andra åtgärder som kan påverka privatbilismen. Viktigt är även det fortsatta samarbetet med länets kommuner för god framkomlighet, gena linjesträckningar och bebyggelseplanering i kollektivtrafiknära lägen för att möjliggöra mest effektiv kollektivtrafik

Konceptet områdesbunden anropsstyrd trafik

Försök med anropsstyrd trafik på områdesnivå finns redan infört i några områden i länet i syfte att öka den geografiska tillgängligheten. Trafiken upplåts för samtliga resenärer men vänder sig i praktiken främst till personer med nedsatt rörelseförmåga som annars har svårigheter att gå till kommunlinjerna.

Trafikupplägget är sådant att det aktuella området förses med ett stort antal fiktiva hållplatser varifrån en resa med ett mindre fordon kan förbeställas vid ett givet antal tidpunkter per dag och som matar till uppsamlingshållplatser i det ordinarie linjenätet eller i vissa fall direkt till olika målpunkter.

Fördelen med trafikupplägget är en förbättrad geografisk kollektivtrafiktillgänglighet i delområden där underlaget för linjetrafik inte räcker till att kunna erbjuda ett attraktivt komplement till färdtjänsten. Trafikkonceptet har hittills visat sig framgångsrikt med en hög kundnöjdhet och minskat färdtjänstresande i områdena. Kostnaderna för den anropsstyrda trafiken är däremot högre än besparingarna inom färdtjänstverksamheten.

Konceptet linjebunden anropsstyrd trafik

Inom den ordinarie busstrafiken finns exempel på tidtabellslagda turer som måste förbeställas, exempelvis linje 574, 626, 648, 649 och 750. De erfarenheter som finns av sådan anropsstyrd trafik visar att den kan vara ekonomiskt effektiv så länge nyttjandegraden är förhållandevis låg men i de fall bussturerna i verkligheten ofta beställs brukar det vara mer ekonomiskt och tillgängligt för resenärerna att köra dem utan förbeställning.

Många linjer på landsbygden har en direkt koppling till skolelevernas resande med ett par turer under morgon och eftermiddag/kväll. Eftersom resandet just dessa tider är högre krävs förhållandevis kapacitetsstarka fordon, d.v.s. normalbussar. Dessa linjer kompletterar SL ibland med även någon tur mitt på dagen och lite senare på kvällen i syfte att möjliggöra resor för att nå offentlig service i kommuncentrum liksom fritidsaktiviteter. Under dessa lågtrafiktider merutnyttjas de fordon som finns tillgängliga i fordonsparken varför det förekommer trafik med stora bussar på vissa turer då resandet är lågt. Det kan tyckas onödigt av kapacitetsskäl men är mer ekonomiskt än att ha dubbel fordonsuppsättning med små bussar i lågtrafik och stora bussar i högtrafik.

Vidare analyser

Genom att merutnyttja de mindre fordon som idag trafikerar områden där avsikten är att minska färdtjänstresandet även till skolbusstrafik (kommunernas ansvar idag) och i viss mån landsbygdstrafik kan eventuellt nya möjligheter till effektiva lösningar uppstå. SL har för avsikt att under 2012 påbörja en fördjupad studie av möjligheterna avseende anropsstyrd trafik och eventuella samordningsmöjligheter mellan traditionell kollektivtrafik, skolskjuts och färdtjänst.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

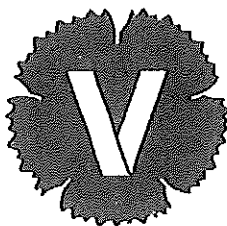
att som svar på motionen översända verkställande direktörens förslag till yttrande

Madeleine Raukas
Tf verkställande direktör

Jens Plambeck
Avdelningschef, strategisk utveckling

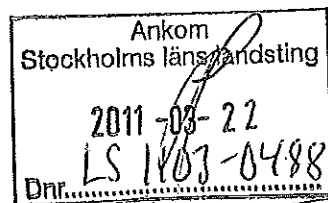
Bilaga

Motion 2011:8 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om anropsstyrd trafik



Vänsterpartiet

Stockholms läns landsting
2011-03-22



Kotel III

2011-8

Motion av Gunilla Roxby Cromvall (V) m.fl. om anropsstyrd trafik

På senare år har kostnaderna för kollektivtrafiken ökat kraftigt, utan att motsvarande ökning i trafikutbud eller resandandelar ägt rum. Under 2010 uppgick nettokostnaden per producerad personkilometer till 2.29 kronor, vilket innebär en ökning med 3.6 procent jämfört med året innan.

Trots att kostnaderna skenat har SL misslyckats med att attrahera nya resenärer och öka andelen kollektivtrafikresor i Stockholms län. Om SL ska kunna förmå fler att resa kollektivt måste både utbud och kvalitet förbättras. Idag är det ofta alltför krångligt att åka kollektivt om resan inkluderar flera trafikslag, inte minst om en del av resan görs till fots eller med cykel. Många resenärer har långt till närmaste station eller hållplats och turtätheten är låg i många delar av länets ytterområden.

För att minska kostnaderna och förbättra servicen till resenärerna bör SL studera om anropsstyrd trafik kan införas som ett alternativ till reguljär busstrafik på vissa linjer. Flera utredningar pekar på fördelar med att använda anropsstyrd trafik som en del av den allmänna kollektivtrafiken, t.ex. som ersättning för linjetrafik med liten eller oregelbunden efterfrågan eller som kompletterande matartrafik till stomtrafiken.

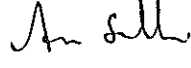
Anropsstyrd trafik gör det möjligt att anpassa trafiken efter resenärernas önskemål och behov, vilket förbättrar tillgängligheten och möjliggör en högre servicenivå i kollektivtrafiken. Kortad restid är en avgörande faktor för att göra kollektivtrafiken attraktiv och förmå fler att välja bort bilen. Anropsstyrda fordon kör inte långa sträckor i onödan vilket både minskar miljöbelastningen och kortar restiderna samtidigt som fordonsresurser frigörs. Anropsstyrd trafik innebär också att gångavstånden kan minskas och stomlinjer rätas ut. Dessutom kan anropsstyrd trafik bidra till att minska behovet av färdtjänstresor.

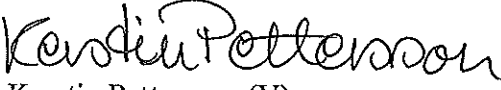
Vänsterpartiet föreslår Landstingsfullmäktige besluta

- att* uppdra åt Trafiknämnden att utreda hur anropsstyrd trafik kan införas för att förbättra trafikutbud och service samt minska kollektivtrafikens kostnader, samt
- att* uppdra åt Trafiknämnden att genomföra en omfattande provtrafik med anropsstyrda fordon.


Gunilla Roxby Cromvall (V)


Sverre Launy (V)


Anna Sehlin (V)


Kerstin Pettersson (V)