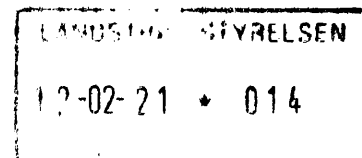


Landstingsstyrelsen



## **Motion 2011:8 av Gunilla Roxby Cromvall m. fl. (V) om anropsstyrd trafik**

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

### **Ärendebeskrivning**

Motionärerna föreslår att en utredning görs om hur anropsstyrd trafik kan införas för att förbättra trafikutbud och service samt minska kollektivtrafikens kostnader.

### **Förslag till beslut**

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

*att anse motionen besvarad.*

### **Landstingsrådsberedningens motivering**

Alliansen är stolt över att kollektivtrafiken har blivit både miljövänligare och mer tillgänglig. Kostnaden per producerad trafik kilometer har som motionärerna framhåller ökat på senare år. Det har bland annat att göra med Stockholms läns landstings miljö- och tillgänglighetsarbete med fler miljö- och låginstegebussar. De nya bussarna har något färre sittplatser än de gamla, och är också dyrare i inköp, drift och underhåll, men bidrar samtidigt till både minskade utsläpp och en ökad tillgänglighet.

Länet, främst i tätbebyggda områden, har ett i grunden finmaskigt linjenät med en god utbudsstandard. Trafiknämnden har främst utökat trafiken vid högtrafik, eftersom det är vid dessa tider som resandet ökar mest och trängseln är som störst. Eftersom fler turer under högtrafik tillskillnad från lågtrafik kräver inköp av fler fordon bidrar även detta till att kostnaden per producerad trafik kilometer ökar.

De ökade kostnaderna per producerad trafik kilometer får ses i ett övergripande sammanhang där allt fler väljer att resa kollektivt, där allt fler bussar i Stockholms läns landstings fordonsflotta drivs med hjälp av miljövänliga bränslen, och där allt fler personer med funktionsnedsättning har möjlighet att nyttja den allmänna kollektivtrafiken.

Det är därför oerhört viktigt att landstinget fortsätter att utöka trafiken överlag, men framförallt på de sträckor där vi har flest antal resande. Det är också viktigt att Stockholms läns landsting fortsätter att samarbeta med länets kommuner för god framkomlighet, effektiva linjesträckningar och för att nya arbetsplats- och bostadsområden ska få goda kommunikationer.

Motionärerna föreslår att landstinget ska utöka den anropsstyrda trafiken. Landstinget har redan idag ett antal turer med anropsstyrd trafik för att ytterligare öka kollektivtrafikens geografiska spridning och tillgänglighet i länet. Den anropsstyrda trafiken är självklart till för alla resenärer, men vänder sig främst till personer med nedsatt rörelseförmåga, och som annars har svårt att ta sig till de ordinarie kommunlinjerna.

Konceptet med anropsstyrd trafik har hittills visat sig vara mycket framgångsrikt, med hög kundnöjdhet och minskat färdtjänstresande. Det tycker Alliansen är mycket glädjande, även om kostnaderna för den anropsstyrda trafiken är lägre än besparingarna inom färdtjänstverksamheten.

Utöver den anropsstyrda trafiken finns det också linjebunden anropsstyrd trafik på busslinjerna 574, 626, 648, 649 samt 750. De erfarenheter som Trafiknämndens förvaltning har av sådan anropsstyrd trafik är 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 i mindre tätbefolkade områden har en direkt koppling till skolelevernas resande med ett par turer under morgonen och eftermiddagen. Eftersom resandet vid dessa tider är högre krävs kapacitetsstarka fordon. Dessa linjer kompletteras ofta med en tur mitt på dagen och en senare under kvällen i syfte att möjliggöra resor för att nå offentlig service och fritidsaktiviteter.

För Alliansen är det självklart att hela Stockholms län ska ha en effektiv, miljövänlig och tillgänglig kollektivtrafik. Därför är det positivt att Trafiknämndens förvaltning under 2012 ska påbörja en fördjupad studie om ytterligare möjligheter med anropsstyrd trafik, och eventuella samordnings-

SKRIVELSE  
2012-02-08

LS 1103-0488

möjligheter mellan den allmänna kollektivtrafiken, färdtjänsten och kommunernas skolskjuts.

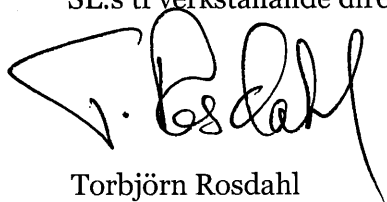
### Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 27 januari 2012

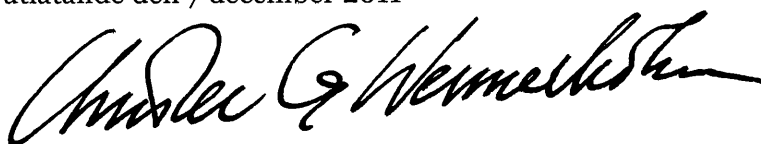
Motion

Trafiknämndens protokollsutdrag den 20 december 2011

SL:s tf verkställande direktörs utlåtande den 7 december 2011



Torbjörn Rosdahl



Christer G Wennerholm



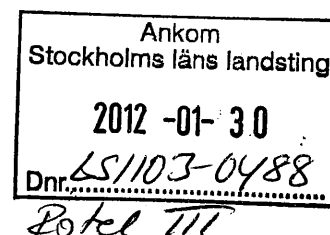
Hans-Erik Malmros

Landstingsstyrelsens förvaltning

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2012-01-27

LS 1103-0488

Landstingsstyrelsen



## Yttrande över motion 2011:8 av Gunilla Roxby Cromvall m fl (V) om anropsstyrd trafik

### Ärendebeskrivning

I motionen föreslås att Trafiknämnden ska ges i uppdrag att utreda hur anropsstyrd trafik kan införas och att genomföra en omfattande provtrafik med anropsstyrda fordon.

### Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 27 januari 2012

Motion 2011:8

Yttrande och protokollsutdrag från Trafiknämndens möte 2011-12-20 § 198

Förslag till beslut från (V)

### Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att anse motionen besvarad.*

### Förvaltningens förslag och motivering

SL har i sitt yttrande redovisat att försök med anropsstyrd trafik på områdesnivå redan finns 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.

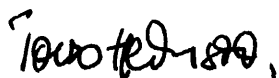
Vidare redovisas i yttrande exempel på linjebunden anropsstyrd trafik d v s tidtabellslagda turer som måste förbeställas.

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.

Mot hänvisning till det yttrande som SL har lämnat anser förvaltningen motionen vara besvarad.

### **Miljökonsekvenser av beslutet**

I enlighet med landstingets miljöpolitiska program Miljöutmaning 2016 har hänsyn till miljön beaktats och bedömningen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbeskrivning i detta ärende.

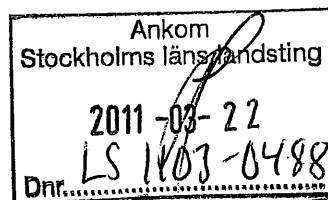


Toivo Heinsoo  
Landstingsdirektör



Vänsterpartiet

Stockholms läns landsting  
2011-03-22



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 resandeandelar 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.

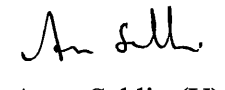
Anropsstyrd trafik gör det möjligt att anpassa trafiken efter resenärernas önskemål och behov, vilket förbättrar tillgängligheten och möjliggör en högre servicenivå i kollektivtrafiken. Kortad restid är en avgörande faktor för att göra kollektivtrafiken attraktiv och förmå fler att välja bort bilen. 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.

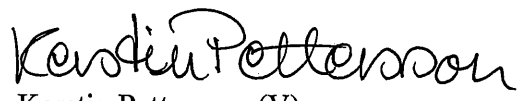
### **Vänsterpartiet föreslår Landstingsfullmäktige besluta**

- 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)

Trafiknämnden

PROTOKOLL  
2011-12-20

Nr 14/2011

Kl 14.30

§§ 197 - § 198

**Trafiknämndens sammanträde 20 december 2011**

Datum för justering:

Christer G Wennerholm

Erika Ullberg

*Plats* SL:s kontor Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen**Närvarande****Ledamöter**

Christer G Wennerholm (M)  
Lennart Rohdin (FP)  
Erika Ullberg (S)  
Carl Grufman (M)  
Lennart Kalderén (M)  
Kristoffer Tamsons (M)  
Cecilia Löfgreen (M)  
Harry Bouveng (M)  
Stella Fare (FP)  
Lars Carlsson (C)  
Michael Stjernström (KD)  
Nanna Wikholm (S)  
Staffan Holmberg (S)  
Curre Hansson (S)  
Adnan Can (S)  
Yvonne Blombäck (MP)  
Gunilla Roxby Cromvall (V)

Ordförande  
1:e vice ordförande  
2:e vice ordförande

**Ersättare**

Jan Holmberg (M)  
Leif Gripestam (M)  
Anette Hellström (M)  
Frida Jacobsson (M)  
Christoffer Fagerberg (FP)  
Karl Henriksson (KD)  
Lukas Forslund (C)  
Christina Brofalk (C)  
Susanne Lund (S)  
Rolf Lindell (S)  
Anita Johansson (S)  
Annika Hjelm (MP)  
Anna Sehlin (V)

**Ej närvarande  
ledamöter****Ersättare**

Pehr Granfalk (M)  
Ninos Maraha (FP)  
Gun Eriksson (S)  
Niklas Palmér (S)



2011-12-20

Nr 14/2011

**§ 198****Yttrande över motion 2011:8 om anropsstyrd trafik**  
(TN 1109-196)

I ärendet förelåg skrivelse 2011-12-07 från SL:s tf vd.

Gunilla Roxby Cromvall (V) yrkade bifall till eget förslag till beslut, Bilaga 1.

Ordföranden yrkade bifall till verkställande direktörens förslag.

Trafiknämnden beslöt att avslå Gunilla Roxby Cromvall (V) förslag till beslut

*Trafiknämnden beslöt*

att som svar på motionen översända verkställande direktörens förslag till yttrande

.....  
Vid protokollet

Sara Catoni

---

Utdragsbestyrkande  
Ingela Svanberg Ohlsson

## VÄNSTERPARTIET

## FÖRSLAG TILL BESLUT

2011-12-20

Ärende nr 17 (TN 1109-196)

**Yttrande över motion 2011:8 om anropsstyrd trafik**

Vi tackar för det mycket positiva svar som ges på vår motion och ser fram mot den fördjupade studie av anropsstyrd trafik som SL planerar att påbörja under 2012. Yttrandet belyser på ett bra sätt de möjligheter och utmaningar som finns med anropsstyrd trafik, inte minst när det gäller möjligheterna till samordning mellan traditionell trafik, skolskjuts och färdtjänst.

Det är dock viktigt att SL inte drar alltför långtgående slutsatser om anropsstyrd trafik utifrån den trafik med förbeställda/anropsstyrda fordon som redan bedrivs i liten skala. I takt med att ett system med anropsstyrd trafik byggs ut minskar sannolikt overheadkostnaderna samtidigt som fordonen kan nyttjas mer effektivt.

Den försökstrafik med anropsstyrda fordon som redan bedrivs riktar sig i huvudsak till personer med nedsatt rörelseförmåga vilket innebär att relativt få känner till att denna trafik existerar. Detta är sannolikt en viktig orsak till den låga nyttjandegraden. Det är viktigt att SL inte enbart betraktar anropsstyrd trafik som ett alternativ till färdtjänstresor. Anropsstyrd trafik kan visserligen inte ersätta kapacitetsstarka spår- och stombusslinjer, men kan däremot vara ett viktigt verktyg för att förbättra servicen till resenärerna och därmed öka andelen kollektivtrafikresor i länet. En fördel med små fordon är att dessa bättre klarar vinterväglag samt radikalt minskar miljöbelastningen.

**Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

*att* rekommendera landstingsfullmäktige att bifalla motionen.

Datum  
2011-12-07

Identitet  
TN 1109-196

Ankom Stockholms läns landsting 2012 -01- 18 Dnr. LS 1103-0488
---

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