

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-16
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0206

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Ragna Forslund
08 606 1959
ragna.forslund@sll.se

Trafiknämnden
2014-05-13, punkt 14

Svar på skrivelse från (MP) om samverkan innovativt mellan buss och taxi för att få varierande busstorlekar, bättre service och bättre ekonomi

Ärendebeskrivning

Miljöpartiet de gröna har i skrivelse 2014-03-11 anfört att många kommuner efterfrågar mindre fordon i trafiken beroende på många små gator, kostnader för vägunderhåll och låg belägningsgrad på bussar. Mindre fordon anses bättre för miljön. Miljöpartiet lyfter frågor om trafiksäkerhet ekonomi och miljö. Därtill lyfts att det saknas en utökad flexibilitet i fordonsstorlek som var förväntad vid tidigare sammanslagning av färdtjänsten med SL och Miljöpartiet efterfrågar ett nytt tänkande i upphandlingar med taxi som delalternativ och med det en ny taxesättning.

Miljöpartiet önskar en redovisning över förutsättningar att inleda ett djupare samarbete med taxibolagen för att upphandla trafik på ett innovativt sätt som ger ökad service till resenärer samtidigt som pengar och miljö sparas.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens svar den 14 april 2014
Skrivelse från Miljöpartiet de gröna den 11 mars 2014

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att anse skrivelsen besvarad

Förvaltningens förslag och motivering och redovisning

Sammanfattning

Trafikförvaltningen är positiv till att fortsatt utveckla och utreda nya och innovativa trafikformer med varierande busstorlekar, fordon och samverkan med taxi.

Den översyn av lagstiftningen gällande särskilda persontransporter¹ som för närvarande sker av kunskapsmyndigheten Trafikanalys, utifrån ett regeringsuppdrag, blir sannolikt påverkande och kan ge uppslag till nya och mer innovativa möjligheter. På samma sätt som det kan skapas nya möjligheter vid implementeringen av EUs nya upphandlingsdirektiv i svensk lagstiftning 2016, där exempelvis dagens uppdelning i LOU (lag om offentlig upphandling) för färdtjänst och sjukresor och LUF (försörjningsupphandling) för buss påverkas.

En utmaning vid kollektivtrafikplanering är främst att resandeunderlaget och därmed behovet av antalet platser i fordonen, kan variera över dagen/dygnet. För att få ut bästa ekonomiska effektivitet på investeringen bör fordonen utnyttjas i högsta möjliga mån, varför det inte är möjligt att ha en separat fordonspark för hög- respektive lågtrafik. En viss överkapacitet avseende antalet sittplatser i fordonen behövs för att kunna erbjuda en attraktiv kollektivtrafik och locka nya grupper av resenärer. Vidare måste tidtabeller vara lättförståeliga och trafikutbudet lättöverskådligt. En avvägning måste göras avseende service och lönsamhet i områden med låg beläggningsgrad.

Bakgrund

Möjligheter att utnyttja olika storlekar på fordon inom kollektivtrafik är såväl en möjlighet som en utmaning.

I ett storstadsområde som Stockholm är det frekvent en så hög beläggning i rusningstid att mindre fordon inte är möjliga att använda. Om hållplatser eller enskilda resenärer måste utelämnas från sin resa under en tur, beroende på att resenärer inte kan beredas plats i fordonet, finns en naturlig risk att det minskar viljan till ett utökat kollektivt resande. Det är mycket svårt att få fram kompletterande trafik med så kort varsel att väntande resenärer får resan i tid. Därför finns ett behov av viss överkapacitet på sittplatser i fordon. Anskaffning av fordon är en stor kostnad och det är därför av vikt att fordonen används i så stor utsträckning som möjligt. Att ha en vagnpark för högtrafik och en helt annan för lågtrafik är inte ekonomiskt försvarbart.

Samtidigt kan mindre fordon i s.k. anropsstyrd (telefonbeställd) trafikform vara en bra möjlighet, så att det kollektiva resandet ökar i områden med lägre beläggning. Nya linjer kan skapas i helt nya områden.

På många platser i länet anförs av t.ex. bostadsrättsföreningar eller kommunrepresentanter intresse för helt nya linjer av flexlinjemodell. Det är samtidigt inte säkert att det finns ett nödvändigt resandeunderlag för att uppnå en rimlig möjlighet till att upprätta trafiken på alla platser. Stora delar av dagen

¹ Med begreppet särskilda persontransporter avser Trafikanalys i utredningen färdtjänstresor, sjukresor, riksfärdtjänst och skolskjutsar.

Trafikförvaltningen
FärdtjänstverksamhetenTJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-16Ärende/Dok. id.
TN 2014-0206Infosäk. klass
K1 (Öppen)

skulle även mindre fordon rulla tomma. Det måste göras en analys av varje nytt område för att hitta rätt plats där ny trafik kan startas.

Kopplingen mot närtrafik och färdtjänst beräknas kunna utökas och ge goda kombinationseffekter i vissa länsområden. Det gäller de något större bussarna s.k. midibussar, som framledes kommer att bli en del av ordinarie bussupphandlingar. Det är ett arbete som pågår inom förvaltningen d.v.s. att föra över viss närtrafik i ordinarie bussavtal.

För trafik som är riktad mot äldre och funktionsnedsatta kommer s.k. portnära flextrafik att finnas i områden med tillräcklig beläggning – även dessa en del av dagens närtrafikkoncept.

En påverkande svårighet i planeringen är att behoven är olika. Snabba direkttransporter är viktigt för pendlare medan behovet hos äldre daglediga och färdtjänstberättigade är lugna resor. Nya områden som kan trafikeras med mindre fordon och i viss integration med ett kombinerat "färdtjänsttänk" och linjetrafik eller anropsstyrd trafik kan ibland skapas genom att planera turer efter äldres och färdtjänstberättigades boende viss tid del av dagen och pendling annan del av dagen. Tidtabellerna blir något otydliga vilket trafikförvaltningen utreder för att hitta bättre lösningar framöver.

En ytterligare utmaning är att finna en bra samverkan och möjlig samplanering med kommuners skolskjutsar vilka skapar behov av många passagerarplatser och därmed stora bussar viss tid. Exempelvis om skolor börjar sin undervisning samma tider i en kommun eller ett område i kommunen så behövs stora bussar.

Samverkan buss och taxi

Idag sker upphandlingar av buss och taxi helt åtskilt, främst beroende på den lagstiftning för upphandling som för närvarande gäller, det vill säga LOU och LUF. Taxi finns tydligt med som leverantörer i viss närtrafik. Mindre bussbolag som kör närtrafik fungerar också som underentreprenörer till leverantörer i SLs busstrafik.

Det finns redan upparbetade kontakter mellan taxi- och bussföretagen, där man samverkar genom att i vissa fall vara underentreprenörer mellan varandra. Mycket beroende på beskriven upphandlingslagstiftning (LOU/LUF) och storstadens behov av stora bussar finns ingen direkt koppling i avtalen mellan förvaltningen och taxi- och bussentreprenörer. Däremot finns öppningar att använda underentreprenörer i avtalen som bygger på funktionsupphandling.

Trafikförvaltningen är positiv till att fortsätta att se över nya möjligheter gällande trafikformer och fordonsstorlekar. Redan i pågående upphandlingar sker öppningar i sådan riktning, till exempel genom öppningar för möjlighet till anropsstyrd trafik, betalningsmodeller per enskild resenär (s.k. VBP) och

Trafikförvaltningen
Färdtjänstverksamheten

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-16

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0206

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

integration närtrafik med busstrafik exempelvis Norrtäljeavtalet och kommande E23 avtalet.

Man måste också väga in ett mått av strukturell tröghet i processen. De olika leverantörsföretagen, det vill säga buss respektive taxi, är i viss mån ovana med nya trafiklösningar och samverkan vilket gäller både buss- och taxiföretag. Trafikformerna har varit åtskilda i all tid och det är en omställningsprocess att hitta nya samverkansformer.

Överväganden

När EUs nya upphandlingsdirektiv är implementerat och justeringar av nationella lagar gällande särskilda persontransporter och har införts öppnas fler möjligheter.

Tills dess att resultatet av dessa yttre påverkande faktorer framkommit avser trafikförvaltningen att beakta nya trafikformer inför nya trafikupphandlingar samt, där så är möjligt, koppla samman buss och taxi till nya samarbetsformer.

Redovisning av ekonomiska konsekvenser

Kapitalkostnader för bussinköp är en stor del av kostnaden i avtalet vilket gör att vagnparken måste vara anpassad efter behov i rusningstrafik. Dubbla vagnparker är ekonomiskt ofördelaktigt.

Rätt fordonsstorlek i trafiken är positiv investerings- och driftekonomiskt men samtidigt så är förarkostnaderna inom både taxi och buss över 60 % av totalkostnaden, varför byte av fordon under ett körpass inte alltid är ekonomiskt fördelaktigt.

Vinster för entreprenörer uppkommer främst på bränslekostnadssidan. Samhällsekonomiska vinster finns genom möjligheter till ett ökat kollektivt resande som är positivt ur miljöperspektiv.

Sociala konsekvenser

Tillgång till kollektiva transportmedel även i glesbygdsområde är positivt i flera avseenden. Det ger möjligheter till ett friare resande för alla resenärer. Det öppnar upp för att äldre kan bo kvar i glesbygd och det ökar friheten för funktionsnedsatta, eftersom man inte hänvisas till färdtjänst, man kan välja att resa med tillgänglig anropsstyrd kollektivtrafik istället.

Trafikförvaltningen
Färdtjänstverksamheten

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-16

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0206

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Konsekvenser för miljön

Att förbättra möjligheterna till att resa kollektivt är positivt för miljön, varför det finns anledning att bearbeta utökat samarbete taxi/buss för att minska eget privat bilresande, exempelvis genom mindre bränsleförbrukning och genom färre kallstarter av egen bil.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Ragna Forslund
Trafikdirektör

MILJÖPARTIET DE GRÖNA

SKRIVELSE

2014-03-11

 Trafikförvaltningen STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING	
2014 -03- 1 1	
Dnr: TN 2014-0151-1	
Ink: <input checked="" type="checkbox"/>	Utg: <input type="checkbox"/>

Samverka innovativt med Taxi för att få varierade busstorlekar, bättre service och bättre ekonomi

Många kommuner efterfrågar mindre fordon i busstrafiken. Dels för att de mindre vägarna är både trånga och blir slitna av de stora fordonen, dels för att många bussar går med väldigt liten belägningsgrad stora delar av dygnet. Frågan handlar alltså både om trafiksäkerhet och ekonomi för kommunernas väghållning samt SLL. Dessutom är det en miljöfråga då mindre fordon drar mindre bränsle.

När Färdtjänstens förvaltning och Trafikförvaltningen (dåvarande SL) gick samman var ett av motiven att fordonen skulle kunna utnyttjas mer flexibelt. Så har inte skett. Att kunna tillgodose både hög- och lågtrafik under dagen är en svår utmaning för samtliga entreprenörer, både vad gäller personal och fordon. Det handlar om både depåutrymme och om schemaläggning. Då behöver vi fundera över på vilket sätt andra lösningar kan tillgodose allas behov och bidra till att fördubblingsmålen uppnås. Samverkan med taxi finns som ett alternativ och diskuteras till och från som kombitrafik.

För att det ska fungera även för människor som inte är höglönlade och i synnerhet för ungdomar som ska kunna få en trygg resa hem, behöver trafiken upphandlas och på något sätt inkorporeras i ett taxesystem som övrig kollektivtrafik.

Miljöpartiet föreslår Trafiknämnden besluta

att uppdra till förvaltningschefen att återkomma med en redovisning över förutsättningar att inleda ett djupare samarbete med Taxibolagen för att upphandla trafik på ett innovativt sätt som ger ökad service till resenärer samtidigt som pengar och miljö sparas.