

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-03-11
Version 0.1

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0388

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2015-04-14, punkt 15

Svar på skrivelse från (SD) angående optimal busstorlek

Ärendebeskrivning

Sverigedemokraterna har i en skrivelse till trafiknämnden i Stockholms läns landsting ställt följande frågor.

1. Tror trafikförvaltningen, vid en samlad bedömning, att trafikering med mindre fordon på vissa linjer/turer skulle kunna vara ett samhällsekonomiskt motiverat alternativ framför indragning?
2. Tror trafikförvaltningen, där bussen då har konverterats om till ett fordon av mindre storlek, att en förlängning av linjer/turer i vissa fall skulle kunna visa sig vara samhällsekonomiskt motiverade?

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 11 mars 2015
Skrivelsen från (SD) angående optimal busstorlek

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att anse skrivelsen besvarad.

Förvaltningens förslag och motivering

Morgonens maxtimme är oftast dimensionerande för hur många bussar som behöver köpas in till ett trafikområde. Genom att samordna trafiken på olika linjer kan trafikförvaltningens trafikoperatörer minimera antalet fordon. För att göra samordningen möjlig måste bussarna oftast vara normalstora. En liten buss kan kanske användas på morgonen på en linje men inte på en annan vilket medför att den inte kan nyttjas optimalt. Det leder till att fler bussar behöver köpas in vilket medför ökade kostnader för trafikförvaltningen.

Att köpa in mindre bussar för att använda under annan tid än morgonrusningen är inte heller ekonomiskt försvarbart eftersom det innebär att bussparken blir

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-03-11
Version 0.1Ärende/Dok. id.
TN 2015-0388
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

större än nödvändigt. Det behövs dessutom oftast en liten buss i reserv vilket ökar bussparken ytterligare.

Vad gäller linje 135 så stämmer det att resandet är ganska lågt. Det händer dock att antalet resenärer är över 30 och i enstaka fall över 40. Det låga resandet gör att det på vissa turer skulle kunna fungera att ha en mindre buss. Det skulle dock innebära att den mindre bussen skulle behöva ersättas av en normalstor buss vissa tider vilket medför en merkostnad för trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen har för en tid sedan utrett konsekvenser av och möjligheter vid ökad användning av små bussar i norra delen av länet. Utredningen, som gjordes 2006, visade att de linjer med få resande i högtrafik samtliga var samordnade med andra linjer som kräver större fordon. Trafikförvaltningen har inte anledning att tro att förhållandena är väsentligt annorlunda idag. Det ska dock inte uteslutas att det i framtiden kan dyka upp fall då en mindre buss kan användas utan att det medför merkostnader.

Trafikförvaltningen har i uppdrag att ta fram ett koncept för busstrafiken på landsbygden. I uppdraget ingår att undersöka möjligheterna att samordna de vanliga SL-resorna med andra typer av resor t.ex. färdtjänstresor och skolresor. Utredningen planeras vara klar under 2015. Om ett sådant koncept blir aktuellt att införa blir det naturligt att använda mindre bussar. I den så kallade närtrafiken används även mindre fordon eftersom resandet oftast är litet.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Inga konsekvenser att redovisa.

Sociala konsekvenser

Inga konsekvenser att redovisa.

Konsekvenser för miljön

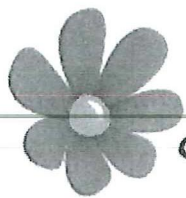
Inga konsekvenser att redovisa.

Riskbedömning

Inga risker att redovisa.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling



STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING
Trafiknämnden

SKRIVELSE
2015-02-12

Trafikförvaltningen STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING	
2015 -03- 03	
Dnr: TN 2015-0388	
Ink: <input type="checkbox"/>	Utg: <input type="checkbox"/>

Angående optimal busstorlek

Den stora företagsekonomiska kostnaden för drift av busstrafik är kostnaden för chauffören – som typiskt är en person oavsett fordonstorlek. För en rörelse med många fordon i flottan är det ofta förenat med stordriftsfördelar att använda ett mindre antal varianter av standardiserade fordon.

Ändå finns linjer där resenären spontant kan undra över om det verkligen är optimalt att trafikera linjen med den icke-ledade typbussen. En sådan linje är 135 som gör en loop á la matarbus Vårberg-Skärholmen, samlar sedan upp passagerare utmed sträckan Sättra-Bredängen-Fruängen-Mälarhöjden för att vända vid toppen på Klubbacken. Under rusningstimmarna är det sällan fler än 10 passagerare ombord. Delar av linjesträckningen går genom bostadsområden, inte minst med villor, där vägbredd och vägmiljö i övrigt inte förefaller vara särskilt väl lämpad för trafik med en buss av befintlig storlek.

Inom Närtrafiken erbjuds anropstrafik – tidigare benämnt servicelinjer eller "vinklinjer" i folkmun – där man använder mindre fordon. Dessa är vidare särskilt anpassade för att ta ombord bland annat rullstolar, och beräknad tid för av- och påstigning är väl tilltagen. Konceptet är förstas inte tillämpligt på busstrafiken i allmänhet. Vid en ytlig betraktelse kan emellertid just fordonstorleken tyckas vara mer ändamålsenlig för trafikering av till exempel linje nr 135.

Indragning av bussturer har nyligen genomförts inom Stockholms län, och vi kan inte utesluta att fler står på tur. I så fall ligger det nära hands att tänka sig att det blir linjer och turer med låga resandetal som i första hand blir föremål för närmare granskning – till exempel linje nr 135.

Mot den bakgrunden undrar Sverigedemokraterna om:

1. Trafikförvaltningen vid en samlad bedömning tror att trafikering med mindre fordon på vissa linjer/turer skulle kunna vara ett samhällsekonomiskt motiverat alternativ framför indragning

och för den händelse att så skulle vara fallet, om:

2. Trafikförvaltningen vid en samlad bedömning tror att förlängningar av linjer/turer, där bussen då har konverterats om till ett fordon av mindre storlek, i vissa fall skulle kunna visa sig vara samhällsekonomiskt motiverade?