

Trafikavdelningen
Buss

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-08-27
Version

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Sara Catoni
08-686 1937
Sara.catoni@sll.se

Trafiknämnden
2015-09-08, punkt 4

Principer för effektivisering av busstrafiken

Ärendebeskrivning

Stockholm växer i en mycket hög takt och Stockholms läns landsting har en utmanande uppgift i att både vidareutveckla kollektivtrafiken och att säkerställa att den befintliga kollektivtrafiken fungerar väl över tid. För båda dessa uppgifter gäller att kollektivtrafiken behöver utföras med utgångspunkt i de övergripande mål som landstinget har satt för verksamheten och inom ramen för befintliga ekonomiska ramar.

Den ökade befolkningmängden medför inte att verksamhetens intäkter ökar i samma takt som kostnaderna till följd av tillväxten. För såväl befintlig kollektivtrafik som kollektivtrafik under utveckling gäller att balansera ekonomi och kvalitet. Hela tiden bör den befintliga trafikens effektivitet systematiskt utvärderas och justeras efter förändringar i samhället.

I syfte att uppnå en sådan över tid hållbar balans mellan kvalitet och ekonomi har under våren 2015 justeringar inom pendeltågstrafiken genomförts. Justeringar har även gjorts i tunnelbaneverksamheten. Detta ärende beskriver principer för justeringar av busstrafiken. Principerna har tagits fram utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet. De är framtagna inom ramen för ett arbete med att ta fram ett förslag till effektivisering av busstrafiken med effekt 2016, men är avsedda att kunna tjäna som metod i arbete med framtida justeringar av busstrafiken.

Detta ärende innehåller dels förslag till principer för hur effektivisering av busstrafiken bör göras – nu och framöver –, dels konsekvensbeskrivningar. Ärendet innehåller även förslag till uppdrag till förvaltningschefen att genomföra justeringar av busstrafiken.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 27 augusti 2015, inklusive bilagda promemoria.

Trafikavdelningen
Buss

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-08-27
Version

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0883
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna i ärendet redovisade generella principer för effektivisering av busstrafik,

att uppdra åt förvaltningschefen att genomföra justeringar av busstrafiken utifrån dessa principer, samt

att förklara paragrafen för omedelbart justerad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

I detta ärende redovisas förslag till principer för effektivisering av busstrafiken, inklusive effekter och konsekvenser av ett glesare utbud. Dessa principer föreslås framöver vara vägledande vid justeringar av utbudet av trafiken.

Förvaltningschefen uppdras att genomföra justeringar av busstrafiken utifrån dessa principer, dock att den kategori som avser parallellgående direkttrafik undantas.

Överväganden – principer för framtagande av justeringsförslag

I arbetet med att identifiera förslag på effektivisering föreslås att utgångspunkt tas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver önskad utveckling av kollektivtrafiken i Stockholms län. I programmet återfinns bland annat målen för kollektivtrafikens utveckling i Stockholms län och ett minsta grundutbud för trafiken beskrivs övergripande.

Utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet och trafikförvaltningens riktlinjer¹ har en linjeklassificering med ett rekommenderat lägsta utbud för respektive kategori tagits fram för busstrafiken i Stockholms län.

Linjeklassificeringen och rekommenderat lägsta utbud baseras på linjens funktion samt geografiska läge i länet. Följande kategorier av linjer finns:

- Stomtrafik (Innerstad/Tvärgående/Radiell)
- Kommuntrafik (I och mellan tätorter/Till eller från city, hög befolkningstäthet)
- Övrig kommuntrafik
- Direkttrafik med strategiskt viktig funktion

¹ Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län, RiPLAN

Trafikavdelningen
Buss

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-08-27
Version

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0883
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Direkttrafik
- Nattrafik
- Landsbygdstrafik

I de fall linjer har ett högre utbud än rekommenderat lägsta utbud föreslås att statistik över resandet undersöks. I de fall det inte finns ett resande som motiverar ett högre utbud än rekommenderat lägsta utbud föreslås att en utglesning av trafikutbudet görs på den linjen. Även trafikutövarna föreslås på trafikförvaltningens begäran identifiera och inkomma med förslag på effektiviseringar.

I trafikavtal med VBP-ersättning, dvs. avtal där ersättningen baseras på antalet resenärer (VBP är en förkortning av Verifierad Betalande Påstigande) har trafikutövaren större ansvar och frihet att planera trafiken utifrån den grundtrafik som avtalet stipulerar. Avtalsformen avser att stimulera en fördelning av utbudet så att utökningar sker i de relationer där resandeefterfrågan är som störst. Inom dessa avtal tar trafikförvaltningen inte fram några egna förslag på trafikförändringar, utan de förslag som kommer att finnas är de som trafikutövarna inkommer med på trafikförvaltningens begäran.

Följande kategorisering föreslås:

1. Minskat turutbud i högtrafik
2. Minskat turutbud i mellantrafik och affärstid helg
3. Minskat turutbud i övrig tid
4. Minskat turutbud och nedläggning av nattrafik
5. Nedläggning av parallellgående direkttrafik
6. Minskat turutbud och nedläggning av övriga linjer
7. Minskat turutbud och nedläggning av linjer i landsbygdstrafik

I bilagda promemoria beskrivs för respektive kategori konsekvenserna av en utglesning av trafikutbudet på en övergripande nivå. En bedömning har gjorts av hur hög påverkan en trafikförändring i kategorin har på parametrarna:

- Besparing
- Antal påverkade resenärer
- Påverkan på utbudet
- Påverkan på avtal

För varje kategori beskrivs även påverkan på målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Målen som beskrivs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska vara styrande för utformningen av den upphandlade kollektivtrafiken i Stockholms län och ska utgöra en grund för framtida inriktningsbeslut.

Trafikavdelningen
Buss

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-08-27
Version

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0883
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Principerna ovan, såsom dessa är utvecklade och konsekvensbeskrivna i bilagd promemoria, är de som i detta ärende föreslås bli vägledande metod för översynen av busstrafiken nu och framgent.

Överväganden – avtalskonsekvenser i allmänhet och särskilt avseende justering 2016

Då förändringar görs av trafiken utöver vad som regleras i befintliga avtal får detta konsekvenser för kostnaderna och även avtalens uppbyggnad. Vissa kostnader kommer att öka medan andra minskar. Det innebär alltid risker att förändra i befintliga avtal och man ser inte det slutliga resultatet förrän förhandlingarna är avslutade.

Avtalseffekter på grund av en utglesning av trafikutbudet består normalt i reglering av överblivna bussar, förhandling om minskad/ökad effektivitet beroende på hur förändringen påverkar planeringen av trafiken, reglering av eventuellt personalöverskott, eventuell översyn av hyresobjekt samt reglering av kvalitetsincitament såsom upplevd kvalitet och resande då förändringen beräknas påverka incitamenten. Då avtalen innehåller stora incitament kopplade till kvalitetsparametrar och då trafikförändringar förväntas påverka dessa kvalitetsparametrar blir också avtalsregleringen föremål för förhandling.

I dagsläget finns inte information om nivåerna på kostnader som en följd av avtalsförändringar kopplade till justeringar av trafiken till 2016. Kostnaderna beror bl.a. på storleken av trafikförändringen. I de pågående förhandlingarna kopplade till trafikjusteringar 2016 diskuteras även möjliga avtalsförändringar kopplade till kvalitetskrav, t.ex. borttagna kundvärdar, flexbussar och fordonskrav avseende sittplatser.

I synnerhet trafikavtal E19 (busstrafiken inom Nacka, Värmdö, Huddinge, Botkyrka och Söderort) är starkt incitamentsdrivande med fokus på just kvalitet. Där påverkas samtliga parametrar av upplevd kvalitet av de kvalitetssänkningar som kan uppstå om trafikförändringar genomförs och justeringar i ersättningsmodellen kan då komma att bli en konsekvens.

Tillämpning av principerna

Trafikförvaltningen föreslås få i uppdrag att genomföra justeringar av busstrafiken utifrån principerna i detta ärende som en del i målet om en ekonomi i balans.

Trafikavdelningen
BussTJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-08-27
VersionÄrende/Dok. id.
SL 2015-0883
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kategorin ”nedläggning av parallellgående direkttrafik” undantas vid tillämpningen. Fördjupad analys av resenärsvolymseffekter krävs, dvs. vilket alternativt resesätt väljer dessa resenärer vid en nedläggning? Hur ser sambandet med trängselskatt ut? Vilken påverkan får öppnandet av Citybanan? I sammanhanget noteras även den hårt ansatta pendeltågstrafiken med dess infrastrukturella utmaningar.

Tidplan för trafikjustering 2016

För att nå en ekonomi i balans behöver förändringar i busstrafiken börja gälla snarast möjligt, och förvaltningen föreslår den 11 januari 2016. Det förutsätter att beställning till trafikentreprenörerna läggs senast den 11:e oktober. Denna tidplan rekommenderas ur ekonomisk synvinkel även om förvaltningen är väl medveten om att processen för information och samråd blir betydligt kortare än ett normalt remissförfarande.

Trafikförvaltningen avser att sammanlägga den ordinarie trafikförändringsprocessen för busstrafik (T16) med förändringarna i busstrafiken enligt dessa principer. Därmed träder samtliga förändringar i kraft den 11 januari 2016. Som en del i detta avses även planerat budgetutrymme för trafikförändringar reduceras och trafikförvaltningen avser enbart att göra trafikförstärkningar där så bedöms absolut nödvändigt. Förutsatt att trafiknämnden beslutar i enlighet med förslaget i detta ärende avser trafikförvaltningen att utifrån beslutade principer snarast möjligt färdigställa en förslagslista på trafik som kan vara föremål för översyn.

Sådan förslagslista kommer att skickas till länets kommuner och i övrigt samrådas med tillgänglighetsgrupper och resenärsforum. Informations- och samrådstid kommer dock att vara betydligt kortare än normalt, sannolikt bara en månad, men det är förvaltningens förhoppning att kommuner och organisationer, trots tidsförhållandena, har möjlighet att lämna synpunkter och inkomma med förslag på andra/ytterligare trafikförändringar eller omprioriteringar. De synpunkter och förslag som inte hinner komma fram under denna process kommer att kunna tas om hand i ett senare skede, t.ex. genom att vara en del i kommande trafikförändringsprocesser.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet att godkänna den principiella metoden för justeringar av busstrafiken väntas generellt kunna påverka den ekonomiska effektiviteten positivt.

För det fall trafiknämnden fattar beslut enligt förslag, arbetar trafikförvaltningen vidare med att konkretisera trafikjusteringarna 2016 utifrån principerna i detta ärende.

Trafikavdelningen
Buss

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-08-27
Version

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0883
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sociala konsekvenser

I samband med trafikförändringar sker samråd med kommuner och intresse- och konsumentorganisationer. Samråd kommer i nuläget att ske i enlighet med ovan och framöver enligt normala rutiner.

Inom detta ämnesområde finns det fastställda riktlinjer som är styrande för utformningen av linjenätet: Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning. Föreslagna trafikförändringar kommer att hålla sig inom ramen för dessa riktlinjer. Trots detta kan förväntas att vi får negativa reaktioner från kommuner och konsumentorganisationer. Dialog och samråd förväntas dock minska reaktionerna. I enlighet med vad som redovisas i bifogad promemoria kommer samtliga resenärer att påverkas av de trafikförändringar som blir följden. Då utbudet glesas ut påverkas den som saknar bil mest då alternativen minskar för dem. I den fortsatta hanteringen med samråd kan de sociala konsekvenserna beskrivas närmare.

Konsekvenser för miljön

Tillämpningen över tid av principerna för trafikjusteringar kan vara neutral i miljöhänseende eftersom de syftar till att få en så effektiv trafik som möjligt. På kort sikt kan dock ett utglesat utbud i kollektivtrafiken få negativa miljökonsekvenser, då bilanvändningen kan öka.

Riskbedömning

En större förändring av utbudet i vår busstrafik riskerar en rad konsekvenser på vår trafik. I bilagda promemoria har en bedömning gjorts av hur hög påverkan en trafikförändring har på besparingspotential, antal påverkande resenärer, påverkan på utbudet och påverkan på våra trafikavtal. Vi har även analyserat påverkan på målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Ragna Forslund
Tf förvaltningschef

Sara Catoni
Trafikdirektör

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-08-27

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Sara Catoni

PM – Principer för effektivisering av busstrafik

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-08-27

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Bakgrund och syfte

Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting har ett finansiellt underskott i driftbudgeten och behöver se över kostnaderna och effektivisera verksamheten. Denna promemoria avser busstrafik, och innehåller en metod för hur vi kan genomföra utglesning i befintligt utbud.

I arbetet med att identifiera förslag på åtgärder har utgångspunkten varit det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är antaget politiskt och beskriver önskad utveckling av kollektivtrafiken i Stockholms län. I programmet återfinns bland annat målen för kollektivtrafikens utveckling i Stockholms län och ett minsta grundutbud för trafiken beskrivs övergripande.

Promemorian beskriver översiktligt konsekvenser av utglesning i trafikutbudet i olika kategorier av busstrafik. Promemorian är avsedd att fungera som ett underlag i beslutsfattandet kring justeringar av trafikförvaltningens busstrafik. Konsekvensbeskrivningarna är övergripande och belyser framförallt resenärsperspektivet och trafikförvaltningens perspektiv.

2 Principer för framtagande av effektivisering av busstrafik

Produktionsavtal

Alla linjer som körs med produktionsavtal föreslås klassificeras utifrån den linjeklassificering som sedan tidigare är framtagen utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet och trafikförvaltningens riktlinjer¹.

I de fall linjer har ett högre utbud än rekommenderat lägsta utbud föreslås att statistik över resandet undersöks. I de fall det inte finns ett resande som motiverar ett högre utbud än rekommenderat lägsta utbud föreslås att en utglesning av trafikutbudet görs på den linjen. Även trafikutövarna föreslås på trafikförvaltningens begäran identifiera och inkomma med förslag på effektiviseringar.

VBP-avtal

I trafikavtal med VBP-ersättning (d.v.s. avtal där ersättningen baseras på antalet verifierade betalande påstigande) har trafikutövaren större ansvar och frihet att planera trafiken utifrån den grundtrafik som avtalet stipulerar. Avtalsformen avser att stimulera en fördelning av utbudet så att utökningar sker i de relationer där resandeefterfrågan är som störst. Inom dessa avtal tar trafikförvaltningen inte fram några egna förslag på trafikförändringar, utan de förslag på trafikjusteringar som finns är de som trafikutövarna inkommer med på trafikförvaltningens begäran.

¹ Utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet och trafikförvaltningens riktlinjer har en linjeklassificering med ett rekommenderat lägsta utbud för respektive kategori tagits fram för busstrafiken i Stockholms län.

Linjeklassificeringen och rekommenderat lägsta utbud baseras på linjens funktion samt geografiska läge i länet. Följande kategorier av linjer finns:

- Stomtrafik (Innerstad/Tvärgående/Radiell)
- Kommuntrafik (I och mellan tätorter/Till eller från city, hög befolkningstäthet)
- Övrig kommuntrafik
- Direkttrafik med strategiskt viktig funktion
- Direkttrafik
- Nattrafik
- Landsbygdstrafik

3 Kategorisering av förslag på effektivisering

Följande kategorisering föreslås:

1. Minskat turutbud i högtrafik
2. Minskat turutbud i mellantrafik och affärstid helg
3. Minskat turutbud i övrig tid
4. Minskat turutbud och nedläggning av nattrafik
5. Nedläggning av parallellgående direkttrafik
6. Minskat turutbud och nedläggning av övriga linjer
7. Minskat turutbud och nedläggning av linjer i landsbygdstrafik

4 Konsekvensbeskrivning av utglesning av trafikutbud inom kategorierna

För respektive kategori beskrivs konsekvenserna av en utglesning av trafikutbudet på en övergripande nivå. En bedömning har gjorts på hur hög påverkan en trafikförändring i kategorin har på parametrarna:

- Besparing
- Antal påverkade resenärer
- Påverkan på utbudet
- Påverkan på avtal

För varje kategori beskrivs även påverkan på målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP), se figur 1. Målen som beskrivs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska vara styrande för utformningen av den upphandlade trafiken kollektivtrafiken i Stockholms län och ska utgöra en grund för framtida inriktningsbeslut.



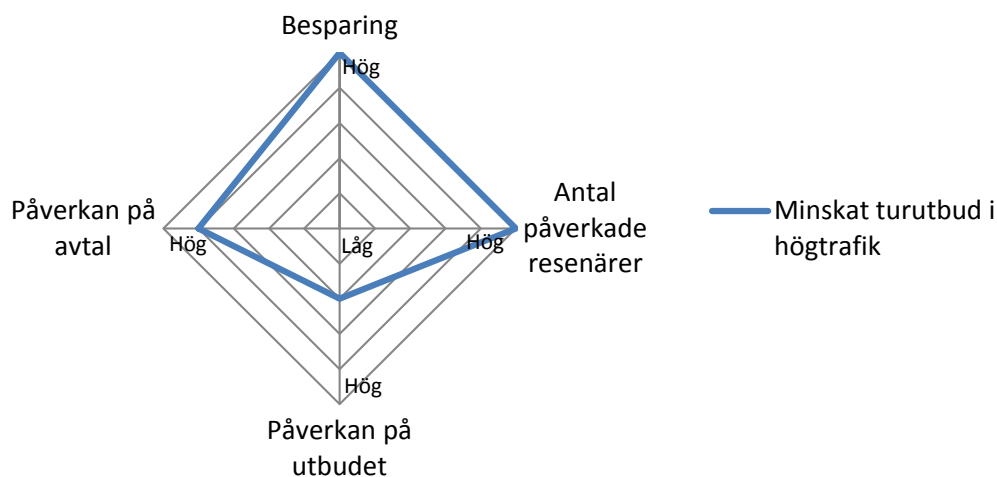
Figur 1 Modell för hur de övergripande målen och de nedbrutna målen för kollektivtrafiken i Stockholms län hänger samman med visionen och med varandra.

4.1 Minskat turutbud i högtrafik

Högtrafiken sträcker sig från cirka kl. 06 till 09 samt från cirka kl. 15 till 19 på vardagar. Den största andelen av resandet med busstrafiken sker under den tiden i form av resor till och från arbete och skola. En utglesning av trafikutbudet inom denna kategori påverkar därför många resenärer och kan bland annat leda till en ökad trängsel, även om förslagen är framtagna med hänsyn till att riktlinjerna för trängsel inte ska överskridas.

Hög besparingspotential då reduktion i högtrafik innebär att dimensionerande fordon sparas.

Besparingar högtrafik



Figur 2 Konsekvenser av utglesning i Högtrafik med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 1 Påverkan på målen i TFP vid minskat utbud i högtrafik.

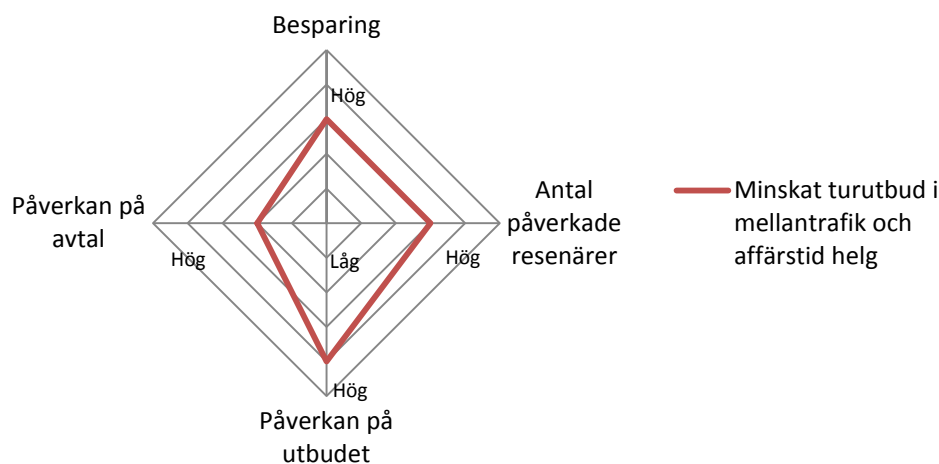
Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Ökad trängsel	Trängsel kan sannolikt omöjliggöra en resa/upplevas som ett hinder för resenärer med funktions-nedsättning. Speciellt för de med hjälpmedel som t.ex. rullstol.	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det
Minskad turtäthet		
Sämre passningar och byten, exempelvis till pendeltåg där det på vissa platser blir passning till färre tåg	Trängsel upplevs sannolikt som obehag för barn, exempelvis då det kan vara svårt att se ut och komma av på rätt hållplats när det är trångt.	Om resandet inte minskar ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon
	Minskade resmöjligheter i högtrafik bidrar ej till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen	

4.2 Minskat turutbud i mellantrafik och affärstid helg

Mellantrafik sträcker sig från cirka kl. 09 till 15 vardagar och affärstid helg mellan cirka kl. 11 och 18 under lördagar och söndagar. I mellantrafik är det lågintensivt resande med relativt få resenärer per tur, men eftersom mellantrafiken sträcker sig över många timmar så blir det totalt sett relativt många resenärer drabbade av en utglesning i trafikutbudet.

Medelhög besparingspotential då utglesning i mellantrafik och affärstid helg inte innebär att dimensionerande fordon sparas.

Besparingar mellantrafik och affärstid helg



Figur 3 Konsekvenser av reducering i mellantrafik och affärstid helg med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 2 Påverkan på målen i TFP vid minskat utbud i mellantrafik och affärstid helg.

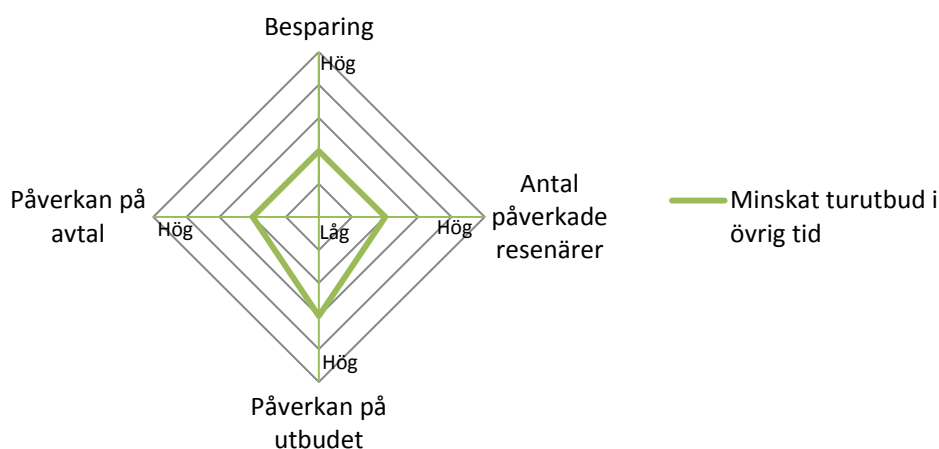
Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Minskad turtäthet med upp till 60 minuter mellan turerna påverkar attraktiviteten	Minskade resmöjligheter i mellantrafik och affärstid helg bidrar ej till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det
En sänkning till lägsta rekommenderat utbud under mellantrafik kan även ha en negativ inverkan på resandet under högtrafik då resmöjligheterna, totalt sett minskar		Om resandet inte minskar ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon
Sämre passningar och byten, exempelvis till pendeltåg där det på vissa platser blir passning till färre tåg		

4.3 Minskat turutbud i övrig tid

Övrig tid sträcker sig från cirka kl. 19 till 06 vardagar samt från cirka kl. 18 till 11 på helger. Under den perioden finns det timmar som faller utanför trafikdygnet och inte trafikeras eller trafikeras av nattrafik. Under övrig tid är det lågintensivt resande med relativt få resenärer per tur.

Låg besparingspotential då det är relativt lite trafik utförs och utglesning under övrig tid inte innebär att dimensionerande fordon sparas.

Besparingar övrig tid



Figur 4 Konsekvenser av utglesning under övrig tid med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 3 Påverkan på målen i TFP vid minskat utbud i övrig tid.

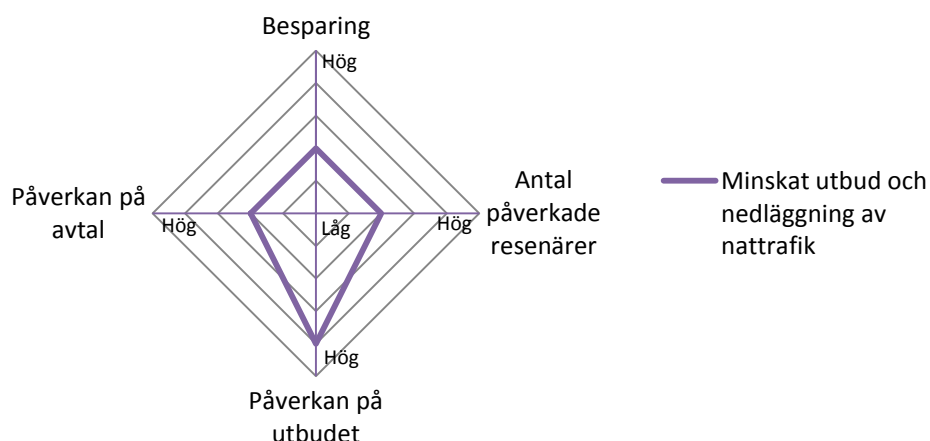
Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Minskad turtäthet med upp till 60 minuter övrig tid påverkar attraktiviteten, få resenärer med hög negativ påverkan	Består till viss del av resande till/från skiftarbeten som inte har arbetstider med start och slut under högtrafik, minskade resmöjligheter under övrig tid bidrar ej till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det
En sänkning till lägsta rekommenderat utbud under övrig tid kan även ha en negativ inverkan på resandet under högtrafik då resmöjligheterna, totalt sett minskar		Om resandet inte minskar ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon
Sämre passningar och byten, exempelvis till pendeltåg där det på vissa platser blir passning till färre tåg	Under kvällar och tidiga mornar då få människor är i rörelse finns det en trygghetsaspekt att ta hänsyn till, där utsatta grupper i samhället kan uppleva en större otrygghet	

4.4 Minskat turutbud och nedläggning av nattrafik

Nattrafik trafikerar utanför ordinarie trafikdygn för buss- eller spårtrafik. En reducering av nattrafiken generellt skulle innebära en hög påverkan då alternativ i kollektivtrafiken saknas under de tiderna på dygnet. På vardagar är det generellt lågt resande, vilket innebär en hög konsekvens för få resande. Särskilt hårt drabbade blir de som av olika anledningar inte har tillgång till bil. Under helger är det fler som reser och många är sällanresenärer, som sannolikt i större grad skulle bli beroende av taxiresor.

Låg besparingspotential då det är relativt lite trafik som utförs och utglesning under nattetid inte innebär att dimensionerande fordon sparas.

Besparingar nattrafik



Figur 5 Konsekvenser av utglesning och nedläggning av nattrafik med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 4 Påverkan på målen i TFP vid minskat utbud och nedläggning av nattrafik.

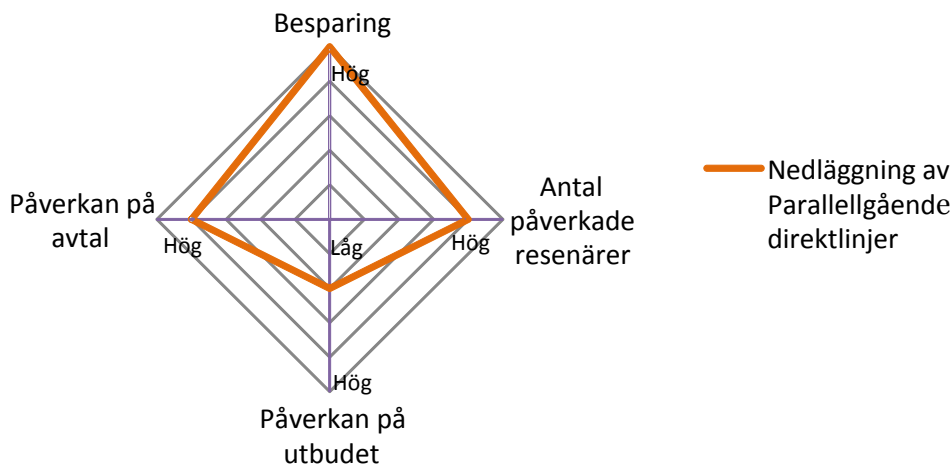
Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Minskad turtäthet/ resmöjligheterna förviner på vardagar ger få resenärer med hög negativ påverkan	Består till viss del av resandet till/ från skiftarbeten som inte har arbetstider med start och slut under högtrafik, minskade resmöjligheter under nattetid bidrar ej till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det Om resandet inte minskar ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon
Minskad turtäthet/ resmöjligheterna förviner på helger ger många resenärer med hög negativ påverkan	Under nätter då få människor är i rörelse finns det en trygghetsaspekt att ta hänsyn till, där utsatta grupper i samhället kan uppleva en större otrygghet	
	Ett ökat beroende av taxiresor kan ha en större negativ effekt för grupper med svaga ekonomiska förutsättningar	

4.5 Nedläggning av parallellgående direkttrafik

Med parallellgående direkttrafik avses den direkttrafik som går parallell med annan trafik till och från centrumkärnan, knutpunkter eller större arbetsplatser. Ofta har dessa linjer ett högt resande och den här typen av linjer används ofta för att attrahera vanebilister till att resa kollektivt till och från arbetet, då linjerna har korta restider utan byten. Kommande nya trängselavgifter i Stockholms innerstad hade kunnat medföra behov av utbudsförändringar på dessa linjer. En reduktion på dessa linjer lämnar dock ingen helt utan trafik eftersom det finns parallell trafik i annan buss eller spårbunden trafik, men det drabbar många resenärer.

Hög besparingspotential då denna trafik företrädesvis trafikerar under högtrafik och utglesning innebär att dimensionerande fordon sparas.

Besparingar parallellgående direktlinjer



Figur 6 Konsekvenser av nedläggning av parallellgående direktlinjer med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 5 Påverkan på målen i TFP vid nedläggning av parallellgående direkttrafik.

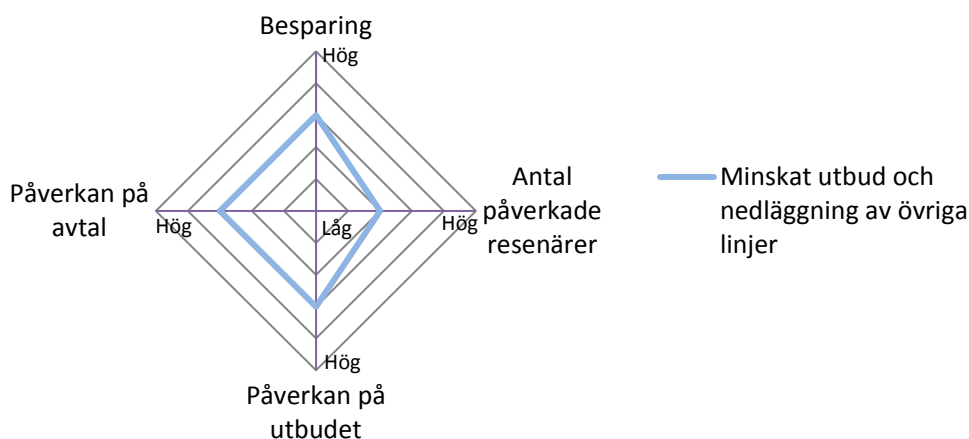
Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Ökad trängsel på parallell trafik	Minskade resmöjligheter riktade mot vanebilister bidrar ej till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det
Längre restider och fler bytesresor		Om resandet övergår till den parallella kollektivtrafiken ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon

4.6 Minskat turutbud och nedläggning av övriga linjer

Med övriga linjer avses linjer som till exempel klassificeras som övrig kommuntrafik och som inte har så högt resande. Det kan handla om linjer som förlorat sin betydelse med tiden, då till exempel bostadsområden fått nya trafikupplägg. Det kan också handla om linjer direkt anpassade till arbetsplatser, men som numera inte utnyttjas optimalt. Att lägga ner denna typ av linjer kan ses som en bättre anpassning till dagens resandemönster istället för till gårdagens. Borttagning av denna typ av linje lämnar ingen helt utan trafik eftersom det finns annan busstrafik, men det kan innebära fler byten för resenärerna.

Medelhög besparingspotential då denna trafik företrädesvis trafikerar under högtrafik och utglesning innebär att dimensionerande fordon sparas.

Besparingar övriga linjer



Figur 7 Konsekvenser av utglesning och nedläggning av övriga linjer med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 6 Påverkan på målen i TFP vid nedläggning av övriga linjer

Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Ökad trängsel på parallell trafik	Minskade resmöjligheter bidrar ej till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det
Längre restider och fler bytesresor		Om resandet övergår till den parallella kollektivtrafiken ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon

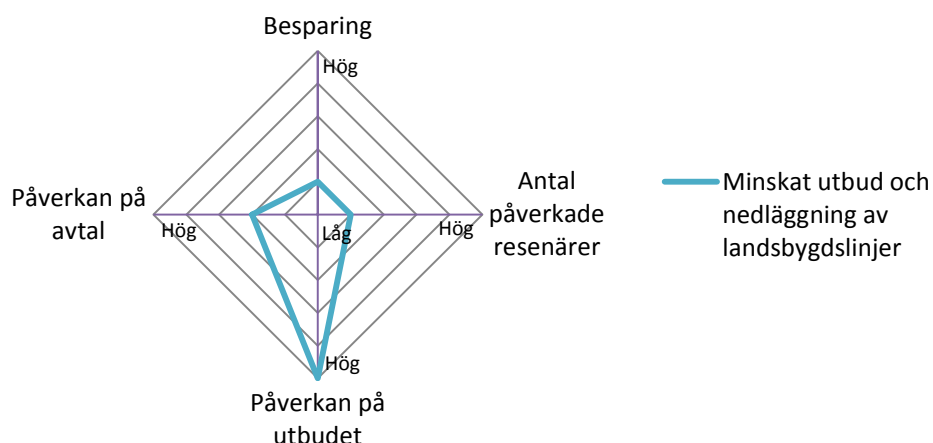
4.7 Minskat turutbud och nedläggning av linjer i landsbygdstrafik

Landsbygdslinjer har generellt sett få resande vilket innebär att en utglesning inte drabbar så många individer, men de individer som drabbas står med väldigt få eller inga resmöjligheter med kollektivtrafiken. Särskilt hårt drabbade blir de som av olika anledningar inte har tillgång till bil.

Många grundskole- och gymnasieelever reser med landsbygdstrafiken. För elever i grundskolan ansvarar kommunen för skolskjuts. I vissa kommuner finns upprättade avtal mellan trafikförvaltningen och kommunen där kommunen betalar för rena skolturer, men det finns dock inte i alla kommuner. För att lägga ner trafik som idag utnyttjas av grundskoleelever behöver en dialog initieras med kommunen om vilka linjer de behöver ha kvar för dessa elever och hur finansieringen av dessa ska ske.

Låg besparingspotential då befintligt utbud i landsbygdstrafiken är relativt lågt.

Besparingar landsbygdslinjer



Figur 8 Konsekvenser av utglesning och nedläggning av landsbygdslinjer med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 7 Påverkan på målen i TFP vid minskat utbud och nedläggning av linjer i landsbygdstrafik

Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Minskad turtäthet/ resmöjligheterna försvinner, få resenärer med hög negativ påverkan	Negativ påverkan för barn och ungdomar som i större utsträckning blir beroende av vuxna som skjutsar	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det
Sämre passningar och byten, exempelvis till pendeltåg där det blir passning till färre anslutningar	Individer utan körkort/tillgång till bil och utan resealternativ kan få svårt att bo kvar i perifera lägen	Om resandet inte minskar ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon

Trafikavdelningen
BussPM
2015-08-27Ärende/Dok. id.
SL 2015-0883Infosäk. klass
K1 (Öppen)

5 Effekter för avtalen

I avsikt att minska kostnaderna för trafiken kan också vissa regleringar i trafikavtalen komma att behöva justeras och bli föremål för förhandling. Ekonomiskt innebär det att vissa kostnader kan såväl öka som minska. Det innebär alltid risker att förändra i befintliga avtal. I dagsläget finns inte exakt information om nivåerna på den ekonomiska regleringen till följd av de avtalsförändringar som diskuteras, eftersom förhandlingarna med trafikutövarna inte är avslutade. Kostnaderna beror också på storleken av trafikförändringen. Nedan under avsnitt 5.2 beskrivs exempel på vad som kan komma att omförhandlas i avtalen.

5.1 VBP-avtal

I trafikavtal där trafikutövaren får betalt per resenär (verifierad betalande påstigande (VBP)) kan kostnadspåverkan ske genom en justering av ersättningen alternativt genom ett minskat resande i området till fördel för annan parallellgående trafik.

5.2 Produktionsavtal: exempel på möjliga avtalsförändringar

Förändringar som är en direkt följd av trafikreduceringar

I produktionsavtal, d.v.s. där trafikutövaren får betalt för körda utbudskilometer och timmar (och ibland även dimensionerad buss), finns en klausul om frivolyms som reglerar hur mycket trafik som trafikförvaltningen får beställa/avbeställa under avtalstiden utan särskilda förhandlingar. Överskrids frivolymsgränsen har trafikutövaren rätt att förhandla med trafikförvaltningen. I VBP-avtal, där trafikutövaren ersätts per resenär, finns ingen sådan klausul om frivolyms. Trafikförvaltningen har dock inte rätt att avbeställa trafik i VBP-avtal förutom förändringar i grundtrafik vilket gör att alla förändringar i trafikutbud blir föremål för förhandling.

Trafikförvaltningen har påbörjat förhandlingar med trafikutövarna om justeringar av busstrafiken och ser över de konsekvenser som justeringarna skulle medföra på trafikavtalen. Förhandlingarna kan dock inte slutföras förrän beställningen av trafikförändringar genomförs.

Reglering av överblivna bussar

Vid utglesning av trafikutbud kan det inträffa att behovet av bussar som behövs för att utföra trafiken minskar eller uteblir. Bussarna kan säljas, skrotas, flyttas

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-08-27

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

till andra områden eller motionerats i väntan på att flyttas/trafikutökningar. Trafikförvaltningen inventerar därför, tillsammans med berörd trafikutövare, bussflottan i respektive avtalsområde för att se över det ekonomiskt mest fördelaktiga alternativet beroende på t.ex. busstyp och ålder.

Reglering av eventuellt personalöverskott

Trafikutövarna har en organisation som är dimensionerad för att kunna köra befintlig trafik. Vid utglesning av trafik kommer det troligtvis att uppstå ett personalöverskott. Vid behov av avveckling av personal måste uppsägningstider beaktas.

Effektivitet

Vid minskad/ökad effektivitet i tjänstepaketet på grund av trafikförändringar påverkas trafikutövarens kostnader.

Upplevd kvalitet

Minskat utbud förväntas leda till minskad nöjdhet bland resenärerna vilket påverkar kvalitetsincitamenten som baseras på upplevd kvalitet i trafikavtalen.

Minskade kostnader till följd av kvalitetssänkningar (t ex borttagna kundvärdar, flexbussar och förarreserv) påverkar alla parametrar av upplevd kvalitet, största identifierade påverkan uppskattas i trafikavtal E19 där förhandling pågår om ökad årlig grundersättning och minskad bonus.

Förhandlingar pågår med trafikutövare även i andra avtal om att frysa incitament för upplevd kvalitet under resterande del av 2015.

Resandeutveckling

Ett minskat trafikutbud förväntas även påverka resandet vilket gör att de olika trafikavtalens incitament för resandeutveckling måste justeras.

Hysesobjekt

Vid behov kommer omfattningen av hyresobjekt inom avtalen att justeras, till exempel behovet av ramplatser i depåer och uppställningsplatser i terminaler.

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-08-27

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förändringar i avtal för att minska kostnader – ej direkt följd av trafikförändringar

Sittplatser

Minskning av antalet sittplatser per buss (trafikavtal E19) kan medföra att trafikutövaren skulle kunna använda en annan billigare typ av buss.

Bussfärg

Trafikutövaren ges möjlighet att använda blåbuss på rödbuss linje alternativt även kan kombinera detta med eventuellt minskade/borttagna viten för röd buss på blå linje.

Personcertifiering

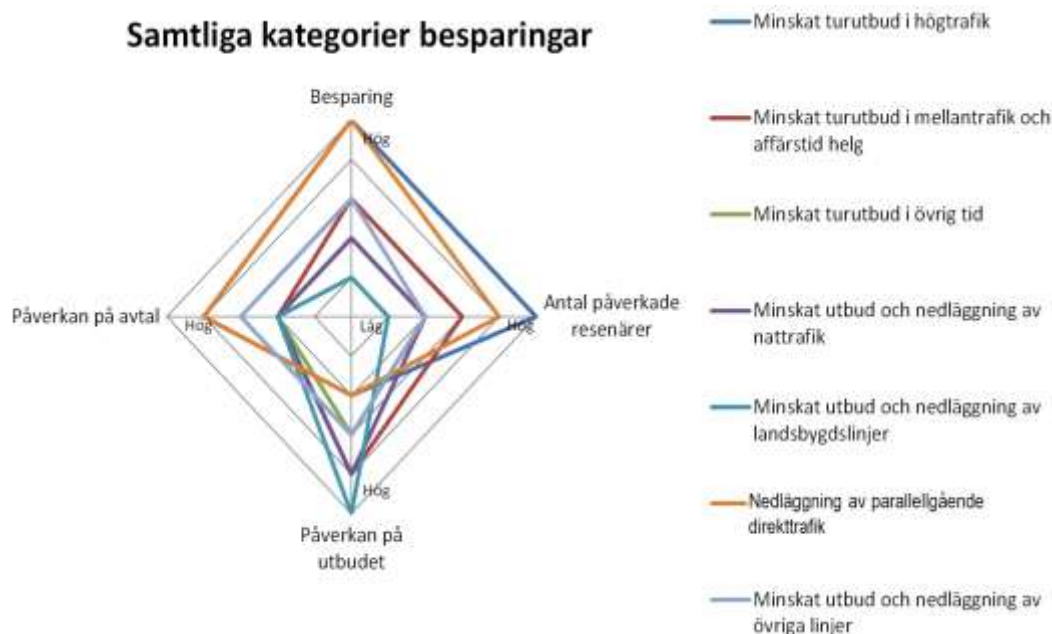
Borttagande av kravet om personcertifiering (trafikavtal E19). Detta krav har redan tagits bort ur de senaste upphandlade trafikavtalen då det är en kvalitetskontroll på trafikutövarens utbildning av dess personal vilken orsakar mycket merkostnader och administration vilket enbart är servicerelaterat.

Hållplatser

Införa vissa minskade krav på inställelsetider för skötsel av hållplatser och något minskade viten för åtgärder som inte vidtagits (trafikavtal E19). De minskade kraven kommer inte att påverka kvaliteten utan är snarare en anpassning till den möjliga kvalitet som råder.

6 Slutsats

I denna promemoria redovisas en rad olika åtgärder i befintligt busstrafikutbud baserat på de olika kategorier som trafikförvaltningen föreslår att busstrafiken delas in i. En sammanställning av samtliga kategorier illustreras i figur 9.



Figur 9 Sammanställning med konsekvenser av utglesningar av utbud i samtliga kategorier med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

De konsekvenser som redovisas för varje enskild kategori är antagna utifrån en rent trafikall synvinkel och syftar till att skapa en grund för vidare beslut. Till detta finns de konsekvenser som beskrivits och som har en påverkan på trafikförvaltningens framtida utgifter;

- Förmodad ineffektivitet i framtida trafiklösningar vilket kan påverka prisbildningen i kommande upphandlingar.
- Förändringar i rådande kravställningar i befintliga avtal
- Bonus- respektive vitespåverkan i befintliga avtal
- Övertaliga fordon
- Övertalig personal

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-08-27

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Förändringar i utbudsvolym vilket kan föranleda frivolymsförhandlingar.
- Kommande nya trängselavgifter i Stockholms innerstad vilket kan föranleda utbudsförändringar

Sammantaget finns det en risk att effekter utanför de rent trafikala kan påverka nettoeffekten av de föreslagna besparingarna.

De förändringar i befintlig busstrafik som kommer att föreslås utifrån principerna ovan kommer att samrådas med ansvariga spårplanerare inom trafikförvaltningen och trafikutövare i syfte att säkerställa att inte ohanterbar trängsel och belastning ska drabba spårtrafiken.