

DMR 123-1396/2015

Till: Jennie Hansson Åkerlind
Ämne: SV: Samrådsdokument inför trafikförändringarna i SL:s busstrafik januari 2016

RI

Från: Jennie Hansson Åkerlind
Skickat: den 9 september 2015 14:25
Till: Kathlen Henricson-Karlsson
Ämne: VB: Samrådsdokument inför trafikförändringarna i SL:s busstrafik januari 2016

Jennie Hansson Åkerlind, biträdande borgarrådssekreterare

Finansroteln Stockholm

Ragnar Östbergsplan 1, 3 tr, 105 35 Stockholm
Telefon: 08-508 29 229
E-post: jennie.hansson.akerlind@stockholm.se
www.stockholm.se



Stockholms
stad

Från: Forslund Ragna [<mailto:ragna.forslund@sll.se>]
Skickat: den 9 september 2015 10:37
Till: Lars Råd; Karin Wanngård; Anna König Jerlmyr; Administration SBK Externa Mail; Erika Björnsson; Eric Tedesjö; Berit Mårtenson; Jenny Kihlberg; Maria Berger; Anton Anander; Katarina Kjellberg; Lotten Svedberg; Martin Båth; Johan Nilsson
Ämne: Samrådsdokument inför trafikförändringarna i SL:s busstrafik januari 2016

Bifogat finns lista med förslag på linjer som kan komma att beröras av effektiviseringar i busstrafiken from januari 2016.

Detta utskick skickas till nedanstående sändlista:

	Namn
Kommundirektör	Lars Radh
KSO	Karin Wanngård
1e vice KSO	Anna König Jerlmyr
Registrator	stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
Tjänsteman 1	Erika Björnsson
Tjänsteman 2	Eric Tedesjö
	Berit Mårtenson
	Jenny Kihlberg
	Maria Berger
	Anton Anander
	Katarina Kjellberg
	Lotten Backström
	Martin Båth
	Johan Nilsson

Vid eventuella frågor vänligen kontakta Katarina Liljefors på katarina.liljefors@sll.se
Vi vill också påminna om de samrådsmöten som är inplanerade nästa vecka.

Med vänlig hälsning

Ragna Forslund

Tf förvaltningschef

VD AB SL och Waxholmsbolaget

Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen

105 73 Stockholm

Lindhagensgatan 100

Telefon: 08-686 16 00

Fax: 08-686 16 06

www.sll.se

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09
Sändlista
Stockholms stad

Diarienummer
SL 2015-0883
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Sara Catoni

Samråd inför trafikförändringar i SL:s busstrafik from januari 2016

I den remiss angående trafikförändringar som SL/Trafikförvaltningen skickade till kommunerna i februari 2015 aviserades ett eventuellt behov av att minska trafikkostnaderna. Detta behov har nu realiserats, och i syfte att uppnå en budget i balans måste SL/Trafikförvaltningen genomföra effektiviseringar i busstrafikbudgeten.

SL/Trafikförvaltningen har tillsammans med trafikutövarna identifierat vilken trafik som är föremål för effektivisering. Arbetet har utgått från att genomföra effektiviseringar som balanserar påverkan för resenärer och kostnader.

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 den 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. Principerna för effektivisering av busstrafiken har tagits fram utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet. De är framtagna inom ramen för ett arbete med att ta fram ett förslag till besparingar inom busstrafiken med effekt 2016 men är avsedda att kunna tjäna som metod i arbete med framtida justeringar av busstrafiken.

Med detta som bakgrund översänds en förslagslista på den trafik som kan vara föremål för effektivisering. SL/Trafikförvaltningen tar tacksamt emot synpunkter kring dessa trafikförändringar och hur de bör prioriteras. SL/Trafikförvaltningen tar också tacksamt emot förslag på eventuella ytterligare neddragningar eller omprioriteringar som kan göras i SL-trafiken. För helhetens skull är materialet kompletterat med det underlag som Trafiknämnden har beslutat om avseende principer för effektiviseringar i busstrafiken.

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@sl.se

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

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Utgångspunkten är att trafikförändringarna ska träda i kraft i januari 2016 men avsteg från detta kan förekomma. Tidplanen för processen för trafikförändringar är pressad på grund av dels de avtalsregleringar som finns med trafikutövarna dels med målet om en ekonomi i balans. Därför förkortas svarstiden jämfört med ordinarie remissförfarande.

SL/Trafikförvaltningen behöver ha era synpunkter senast den 5 oktober.

Processen för effektiviseringar pågår parallellt med den ordinarie processen för trafikförändringar, i vilken kommuner är remissinstans. SL/Trafikförvaltningen återkommer till er i särskild ordning för fortsatt arbete med de ordinarie trafikförändringarna.

Med vänliga hälsningar


Sara Catoni

Trafikdirektör

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Principer för effektivisering av busstrafik	4
1.1	Bakgrund och syfte	4
1.2	Principer för framtagande av effektivisering av busstrafik	5
1.3	Kategorisering av förslag på effektivisering	6
1.4	Konsekvensbeskrivning av utglesning av trafikutbud inom kategorierna	6
2	Trafikförändringar i respektive kategori	14
2.1	Stockholm	14

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Principer för effektivisering av busstrafik

1.1 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.

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.2 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

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.3 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

1.4 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 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.

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

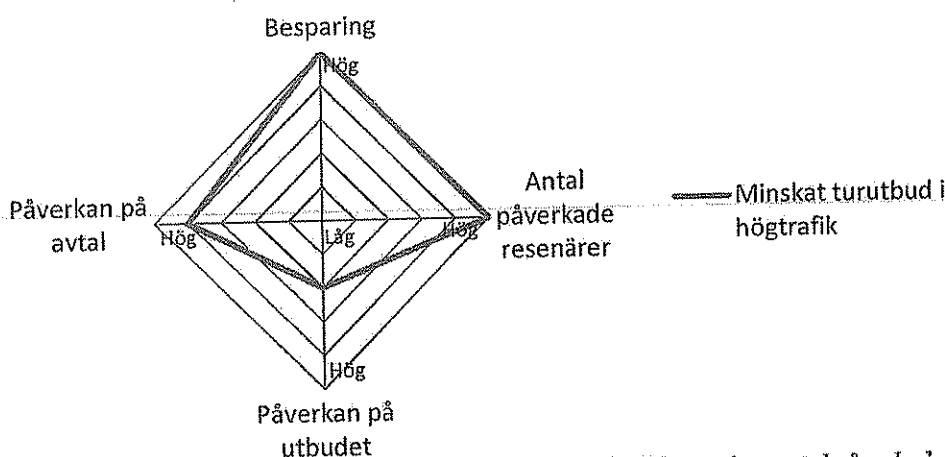
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.4.1 *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 reducereing 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 funktionsnedsättning. 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	

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

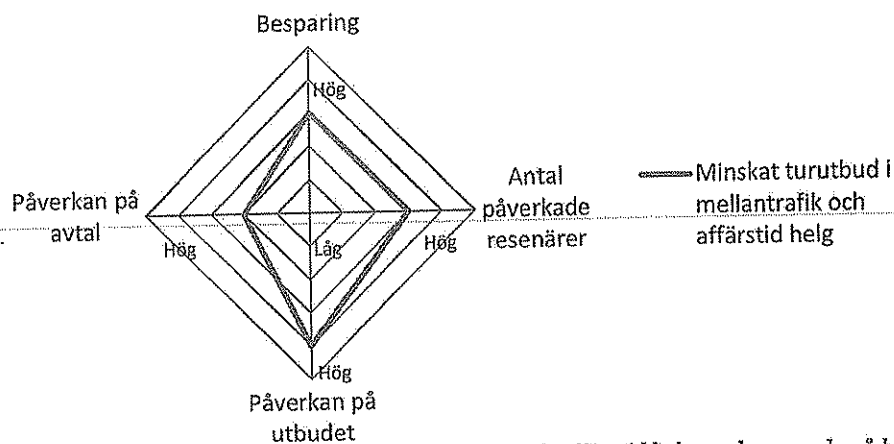
Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- 1.4.2 *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
Sämrre passningar och byten, exempelvis till pendeltåg där det på vissa platser blir passning till färre tåg		

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

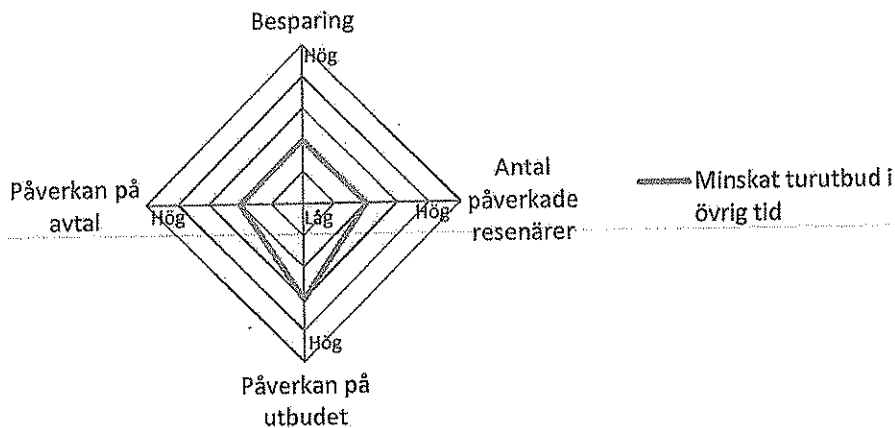
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.4.3 *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	

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diariumnummer
SL 2015-0883

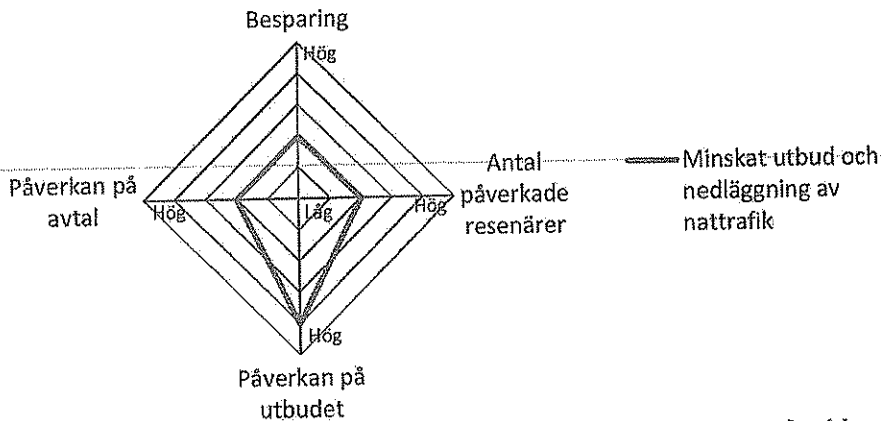
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.4.4 *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	

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

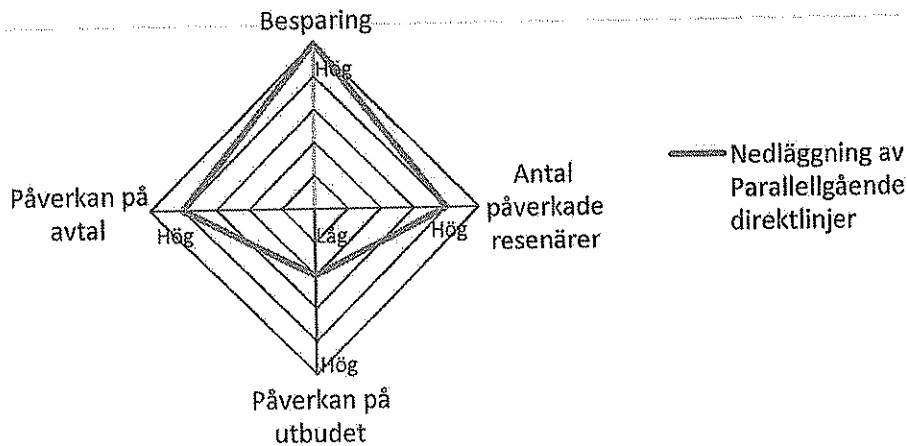
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.4.5 *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 trängselaygifter i Stockholms innerstad hade kunnat medföra behov av utbudsförändringar på dessa linjer. En reducering 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

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

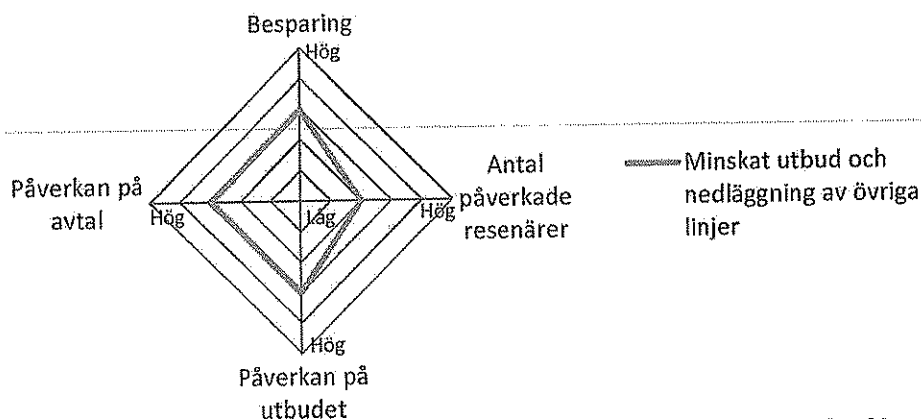
Diarienummer
SL 2015-0883
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.4.6 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

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

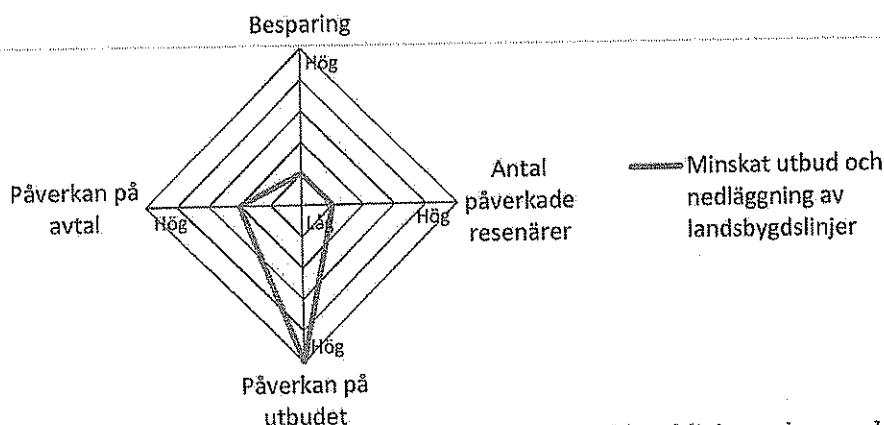
1.4.7 *Minskat turutbud och nedläggning av linjer i landsbygdstrafik*

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 finansiering 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

Attraktiva resor	Påverkan på mål i TFP	
	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
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2 Trafikförändringar i respektive kategori

Nedan följer trafikförändringarna i kommunen indelade i respektive kategori.

Varje kommun har unika förutsättningar i hur SL-trafiken är uppbyggd. Vissa kommuner har spårbunden trafik och andra är uppbyggda med busstrafik. Vissa kommuner har hög befolkningstäthet och andra kommuner består till stor del av glesbygd. Det är också skillnad på hur resandet ser ut och hur infrastrukturen påverkar resandet. Beroende på hur trafiken ser ut idag, kan neddragningarna se ut att drabba olika kommuner olika hårt. Utgångspunkten har dock varit hur den kvarvarande SL-trafiken ser ut i länet efter effektiviseringarna.

2.1 Stockholm

Innerstaden

Gällande de linjer som endast trafikerar innerstaden, stomlinjer 1-4, busslinjer i 50, 60, 70 samt 90-serien (förutom linje 71) så görs inga förändringar i samband med denna effektivisering. Förändringar sker dock under året och dessa har aviserats i *Remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken 2015/2016 (T16)*.

Söderort

Minskat turutbud i högtrafik:

- Linje 71 Slussen – Jarlaberg
Turutbudet minskas från 6/12- till 7,5/15-minuterstrafik morgon- och eftermiddagsrusning vardagar sträckan Sickla udde/ Jarlaberg-Slussen.
- Linje 133 Liljeholmen – Ekensberg
Turutbudet minskas från 7,5- till 10-minuterstrafik morgonrusning vardagar.
- Linje 134 Liljeholmen – Östbergahöjden
Turutbudet minskas från 7,5- till 10-minuterstrafik morgonrusning vardagar.
- Linje 141 Telefonplan – Långsjö torg
Turutbudet minskas från 10- till 12-minuterstrafik morgonrusning samt från 10- till 15-minuterstrafik eftermiddagsrusning vardagar.
- Linje 142 Telefonplan – Älvsjö station
Turutbudet minskas från 7,5- till 10-minuterstrafik morgon- och eftermiddagsrusning vardagar.

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Linje 143 Liljeholmen – Älvsjö station – Högdalen
Turutbudet minskas från 7,5- till 15-minuterstrafik morgonrusning vardagar sträckan Älvsjö station-Liljeholmen i riktning mot Liljeholmen.
- Linje 144 Gullmarsplan – Älvsjö station – Fruängen
Turutbudet minskas från 6/12- till 7,5/15-minuterstrafik morgon- och eftermiddagsrusning vardagar sträckan Älvsjö station/ Fruängen-Gullmarsplan.
- Linje 160 Gullmarsplan – Årstaberget – Liljeholmen
*Turutbudet minskas från 5- till 6-minuterstrafik cirka kl. 6.30-7 samt från 2-4- till 5-minuterstrafik cirka kl. 7-9 vardagar sträckan Gullmarsplan-Årstaberget.
Turutbudet minskas från 4- till 5-minuterstrafik eftermiddagsrusning vardagar sträckan Gullmarsplan-Årstaberget.*
- Linje 163 Kärrtorp – Bredäng – Sättra industri
*Turutbudet minskas från 10- till 12-minuterstrafik eftermiddagsrusning vardagar.
Turutbudet minskas från 12/10- till 24-minuterstrafik morgon- och eftermiddagsrusning vardagar sträckan Bredäng-Sättra industri.
Sträckan Bredäng-Sättra industri indrages helt under högsommarperioden (vilket ungefär innebär juli månad).*
- Linje 165 Liljeholmen – Farsta centrum
- Linje 167 Älvsjö station – Farsta centrum
Turutbudet minskas genom att trafikeringstiden på linje 167 förkortas med cirka 20 minuter eftermiddagsrusning vardagar i riktning mot Liljeholmen. Även tillhörande avgång på linje 165 i riktning mot Liljeholmen tas bort.
- Linje 168 Gullmarsplan – Östbergahöjden
Turutbudet minskas från 15- till 20-minuterstrafik morgon- och eftermiddagsrusning vardagar.

Minskat turutbud i mellantrafik och affärstid helg:

- Linje 133 Liljeholmen – Ekensberg
Turutbudet minskas från 15- till 20-minuterstrafik mellantrafiktid vardagar samt affärstid helger.
- Linje 144 Gullmarsplan – Älvsjö station – Fruängen
Turutbudet minskas från 10/20- till 15/30-minuterstrafik mellantrafiktid vardagar samt affärstid helger sträckan Älvsjö station/ Fruängen-Gullmarsplan.

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarie nummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Linje 160 Gullmarsplan – Årstaberget – Liljeholmen
Turutbudet minskas från 7,5/15- till 10/20-minuterstrafik mellantrafiktid vardagar sträckan Årstaberget/ Liljeholmen-Gullmarsplan. Turutbudet minskas från 5- till 7,5-minuterstrafik affärstid lördagar sträckan Gullmarsplan-Årstaberget.
- Linje 165 Liljeholmen – Farsta centrum
Turutbudet minskas från 15- till 20-minuterstrafik fram till cirka kl. 13 mellantrafiktid vardagar. Turutbudet minskas från 10- till 20-minuterstrafik affärstid lördagar sträckan Högdalen-Farsta centrum.
- Linje 181 Skarpnäcke – Farsta strand
Turutbudet minskas från 15- till 30-minuterstrafik affärstid söndagar.
- Linje 182 Sköndalsbro – Hökarängen
Turutbudet som idag är 20-minuterstrafik tas bort helt mellantrafiktid vardagar.

Minskat turutbud i övrig tid:

- Linje 134 Liljeholmen – Östbergahöjden
Turutbudet minskas från 20- till 30-minuterstrafik före cirka kl. 10 helger.
- Linje 135 Mälardalshöjden – Vårberg
Turutbudet minskas genom att trafikeringstiden dels senareläggs med cirka 30 minuter vardags- och helgmorgnar dels förkortas med cirka 60 minuter vardagskvällar i riktning mot Vårbergs centrum.
- Linje 161 Gröndal – Midsommarkransen – Bagarmossen
Turutbudet minskas genom att trafikeringstiden förkortas med cirka 60 minuter sena fredags- och lördagskvällar sträckan Majstångsvägen-Bagarmossen.
- Linje 164 Södersjukhuset – Valla torg
Turutbudet minskas genom att trafikeringstiden förkortas med cirka 5 timmar vardagskvällar samt 7 timmar helgkvällar sträckan Gullmarsplan-Sköntorp. Det betyder att linjen får trafik fram till cirka kl. 19.30 vardagar respektive cirka kl. 17.30 helger.
- Linje 168 Gullmarsplan – Östbergahöjden
Turutbudet minskas genom att trafikeringstiden förkortas med cirka 3 timmar vardags- och helgkvällar. Det betyder att linjen får trafik fram till cirka kl. 19 alla dagar.

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Linje 184 Ringlinje Farsta centrum – Farsta strand
Turutbudet minskas genom att trafikeringstiden dels senareläggs med cirka 30 minuter vardagsmorgnar dels förkortas med cirka 5 timmar vardags- och helgkvällar. Det betyder att linjen får trafik fram till cirka kl. 19.15 alla dagar.
- Linje 185V Ringlinje Farsta centrum – Farsta gård – Västboda
Turutbudet minskas genom att trafikeringstiden förkortas med cirka 5 timmar vardags- och helgkvällar. Det betyder att linjen får trafik fram till cirka kl. 19.15 alla dagar.
- Linje 744 Balingsnäs – Högdalen
Turutbudet minskas från 30- till 60-minuterstrafik övrig tid vardagar och helger sträckan Huddinge centrum-Högdalen.

Minskat utbud och nedläggning av övriga linjer:

- Linje 154 Liljeholmen – Älvsjö station
Linjen läggs ner i sin helhet. Resenärer till/från Partihallarna hänvisas till linje 134 som får ändrad linjesträckning i morgon- och eftermiddagsrusning.

Kommentar:

- Linje 134 Liljeholmen – Östbergahöjden
Linjen får ändrad linjesträckning via Partihallarna i motrusningsriktning morgon- och eftermiddagsrusning för att kompensera för borttagen linje 154.

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Västerort

Minskat turutbud i högtrafik:

- Linje 113 Blackebergs gård – Solna Centrum
Turutbudet minskas genom att varannan avgång i rusningstid på sträckan Sundbybergs torg – Solna centrum dras in vardagar.
- Linje 127 Brommaplan – Nockebyhov (– Blackebergs gård)
Turutbudet minskas från 15- till 30-minuterstrafik vardagar i högtrafik.
- Linje 523 (Rudbeckskolan) – Sollentuna station – Kista centrum
Turutbudet minskas från 15- till 30-minuterstrafik under rusningstid, dock kvarstår några förstärkningsturer till Rudbecksskolan.
- Linje 541 Jakobsbergs station – Vällingby
Turutbudet minskas från 5/10- till 15-minuterstrafik rusningstid vardagar. Avgångar som endast trafikerar sträckan Vällingby – Växthusvägen och omvänt utgår.
- Linje 687 Vallentuna – Kista C
Turutbudet minskas från 20- till 30-minuterstrafik under rusningstid.

Minskat turutbud i mellantrafik och affärstid helg:

- Linje 518 Vällingby – Barkarby station – Kista C
(– Kista arb.-omr.)
Linjen läggs ner i sin helhet under helger.