

Datum  
2010-11-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass

Vår referens  
Ragna Forslund  
08 – 686 1959

Styrelsen

## **Återrapportering av försök med cykel på buss**

### **Bakgrund**

I mars 2008 gav SL:s styrelse vd i uppdrag att utreda förbättrade möjligheter att ta med cykel i SL-trafiken. I samband med detta togs rapporten "Fler cyklar i SL-trafiken" fram. Fokus i utredningen låg på områden där det inte är möjligt att nyttja pendeltåg eller Saltsjöbanan för cykeltransport. Ett antal busslinjer pekades i rapporten ut som särskilt intressanta. På grund av höga genomförandetrösklar prioriterades vissa trafikslag ned på kort sikt. Dessa trafikslag är stombussarna, innerstadsbussarna, tunnelbanan, Tvärbanan, Nockebybanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan.

Under sommaren 2009 genomfördes ett mindre försök med cykeltransport på fem busslinjer. Försöket omfattade tre linjer i Södertälje glesbygd (780, 785 och 787), linje 639 från Tekniska högskolan till Rimbo-Hallstavik och linje 849 från Ösmo till Muskö. Cykelhållare monterades baktill på bussarna. Efter en utvärdering beslutade SL:s styrelse i november 2009 att gå vidare med ett utökat försök under 2010.

Den bifogade rapporten redovisar resultat från 2010 års försök och är avsedd som information till SL:s styrelse.

### **Sammanfattning av försöket**

SL har under somrarna 2009 och 2010 genomfört försök med att tillåta medförande av cykel i busstrafiken. Under 2009 ingick fem busslinjer i försöket, och under 2010 utökades omfattningen till 37 busslinjer i olika delar av länet. Den vanliga lösningen var att cykelställ monterades baktill på bussarna. Även ett nytt koncept med en särskild cykelbuss på en ny linje 433C testades.

Valet av linjer gjordes utifrån en bedömning att områdena är intressanta för fritidscyklning och att här saknas andra alternativ när det gäller att transportera cykel inom SL-trafiken. Avstånden är också stora.

Försöket 2010 genomfördes mellan 17 maj och 30 september, vilket var en förlängning jämfört med 2009. Cykeltransport var ej tillåten under högtrafik på vardagar. För Cykelbussen 433C mot Stavsås gällde ingen tidsbegränsning.

Under försöket transporterades totalt ca 900 cyklar. Störst andel av transportererna skedde under högsommaren vecka 25-30.

Datum  
2010-11-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass

Populärast var Cykelbussen 433C som stod för mer än hälften av transportererna, drygt 500. Andra linjer som utmärkte sig var 639 Stockholm-Hallstavik och stomlinjerna 676 Stockholm-Norrtälje och 677 Norrtälje-Uppsala. Linjerna av glesbygdskaraktär hade avsevärt färre transporter. Jämfört med antalet cyklar i pendeltågstrafiken och på Saltsjöbanan är det relativt få som transporterats i busstrafiken.

Sett till totala utbudet av avgångar med möjlighet att transportera cykel är det en mycket liten del som har nyttjats. En illustration av detta är att linje 433C, som trots att den hade överlägset flest cykeltransporter, inte transporterade cykel oftare än var fjärde tur i genomsnitt. På övriga linjer var frekvensen betydligt lägre och cykeltransport skedde på färre än en procent av turerna.

Kostnaden för försöket 2010 blev ca 5,8 Mkr. Den dominerande kostnadsposten var inköp, montering och demontering av cykelhållare. Utöver detta ersattes entreprenörerna under försöket med en summa per avgång som en ersättning för införande, administration, uppföljning mm. Kostnaden för varje cykeltransport uppgick därmed till drygt 6 000 kr.

### **Slutsatser**

Kostnaden för cykeltransporter på buss står inte i proportion till antalet resor. Att permanenta försöket är därför inte realistiskt.

SL är engagerade i en mängd olika frågor som förbättrar möjligheterna till kombinationsresor med cykel i kollektivtrafiken. Ett viktigt projekt är den regionala cykelstrategi som ska tas fram i samverkan mellan regionens aktörer (inom SATSA II). Utöver SL deltar Regionplanekontoret, Trafikverket, Länsstyrelsen och Kommunförbundet i Stockholms län. Syftet med cykelstrategin är att skapa en regional plattform för cykel frågan i Stockholms län. Bland annat ska strategin behandla frågan om hur cykel och kollektivtrafik kan kombineras.

SL avser återkomma till styrelsen med förslag på hur cykel och kollektivtrafik kan kombineras i framtiden utifrån ett strategiskt perspektiv.



Datum  
2010-11-10

Identitet

Informationssäkerhetsklass

## **Förslag till beslut**

Styrelsen föreslås besluta att ge verkställande direktören i uppdrag

att inte införa cykeltransporter på buss permanent enligt ovanstående utvärdering med motiveringen att kostnaden inte står i proportion till antal resor. SL avser dock att fortsätta arbetet med kombinationsresor med cykel i kollektivtrafiken, bland annat i samband med SATSA II-projektet.

Göran Gunnarsson  
Verkställande direktör

Ragna Forslund  
Trafikdirektör

## **Bilaga**

PM Andra året med cykel på buss - Utvärdering av försök 2010

Datum  
2010-11-05

Identitet

Dokumenttyp  
**PM**

Handläggare  
Erik Sjaunja  
Anna Pontusson

Version

Informationssäkerhetsklass

## Andra året med cykel på buss

Utvärdering av försök 2010



Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

## Innehållsförteckning

<b>1 Sammanfattning.....</b>	<b>3</b>
<b>2 Inledning.....</b>	<b>6</b>
2.1 Bakgrund – cykel på buss.....	6
2.2 SL:s arbete för att underlätta kombinationsresor med cykel .....	6
<b>3 Cykelförsökets upplägg och genomförande .....</b>	<b>9</b>
3.1 Tidsperiod.....	9
3.2 Valda linjer och hållplatser .....	9
3.3 Ingen justering av körtider 2010.....	10
3.4 Två varianter för cykeltransport i SL:s busstrafik .....	11
3.4.1 Cykelhållare baktill på bussen .....	11
3.4.2 Cykelbussen 433C – test av ett nytt koncept.....	12
3.5 Hantering av cykel .....	12
3.6 Information och marknadsföring .....	13
3.7 Utvärderingsmetoder .....	14
<b>4 Utvärdering .....</b>	<b>15</b>
4.1 Stor variation i antal cykeltransporter mellan linjerna.....	15
4.2 Marginell påverkan på körtider.....	18
4.3 Kostnader .....	19
4.4 Kundensynpunkter.....	19
4.5 Cykeltransport på pendeltåg och Saltsjöbanan.....	21
<b>5 Slutsatser .....</b>	<b>23</b>

### Bilagor:

- Bilaga 1 – Linjer och hållplatser

Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

## 1 Sammanfattning

SL har under somrarna 2009 och 2010 genomfört försök med att tillåta cykel i busstrafiken. Under 2009 ingick 5 busslinjer i försöket, och under 2010 utökades omfattningen till 37 busslinjer i olika delar av länet. Den vanliga lösningen var att cykelställ monterades baktill på bussarna. Även ett nytt koncept med en särskild cykelbuss på en ny linje 433C testades.

Valet av linjer gjordes utifrån en bedömning att områdena är intressanta för fritidscyklning och att här saknas andra alternativ när det gäller att transportera cykel inom SL-trafiken. Avstånden är också stora.

Område	Linje
Ösmo – Muskö *	849
Brommaplan – Mälaröarna	311, 312, 317, 318 176 och 177
Södertälje *	780, 785 och 787
Roslagen	621, 625, 630–632, 631–631X, 634, 636–638, 641–649, 652–655
Stockholm – Norrtälje	676
Norrtälje – Uppsala	677
Stockholm – Hallstavik *	639
City – Stavsån	433C

*Linjer som ingick i försöket med cykel på buss.*

*\* = linjen ingick även i försöket 2009*

Försöket 2010 genomfördes mellan 17 maj och 30 september, vilket var en förlängning jämfört med 2009. Cykeltransport var ej tillåten under högtrafik på vardagar kl 6-9 och 15-18. Påbörjades resan före klockan 6 eller före klockan 15 fick den slutföras. För Cykelbussen 433C mot Stavsån gällde ingen tidsbegränsning.

Det bokningssystem som testades 2009 nyttjades inte 2010 eftersom det inte ansågs nödvändigt med tanke på de relativt få transportererna. De resenärer som ville transportera cykel kunde som regel göra det.

Under försöket transporterades totalt ca 900 cyklar. Störst andel av transportererna skedde väntat under högsommaren vecka 25-30.

Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

Populärast var Cykelbussen 433C som stod för mer än hälften av transportererna, drygt 500. Andra linjer som utmärkte sig var 639 Stockholm-Hallstavik och stomlinjerna 676 Stockholm-Norrtälje och 677 Norrtälje-Uppsala. Linjerna av glesbygdskaraktär hade avsevärt färre transporter.

Sett till totala utbudet av avgångar med möjlighet att transportera cykel är det en mycket liten del som har nyttjats. En illustration av detta är att linje 433C, som trots att den hade överlägset flest cykeltransporter, inte transporterade cykel oftare än var fjärde tur i genomsnitt. På övriga linjer var frekvensen betydligt lägre och cykeltransport skedde på färre än en procent av turerna.

Kostnaden för försöket 2010 blev ca 5,8 Mkr. Den dominerande kostnadsposten var inköp, montering och demontering av cykelhållare. Utöver detta ersattes entreprenörerna under försöket med en summa per avgång som en ersättning för införande, administration, uppföljning mm. Cykelbussen 433C kostade totalt ca 1,3 Mkr. En kostnad som ej ingår ovan är bortfall av reklamintäkter på bussens baksida som en följd av cykelställen. Denna kostnad bedöms dock kunna undvikas fortsatt med andra lösningar för reklamen. Försöksverksamheten har haft kostnader som kan undvikas om tjänsten införs permanent. Till exempel kan årlig kostnad för montering och demontering av cykelställ utgå. Vilken kostnad som i övrigt uppstår i relationen till entreprenörerna är en förhandlingsfråga som inte kan anges i detta läge. Genom att införa cykeltransport som en option i framtida trafikupphandlingar torde förutsättningarna för en kostnadseffektiv lösning öka.

Principen för vilka områden och linjer som eventuellt ska erbjuda cykeltransport i framtiden bör diskuteras. Ska cykeltransport vara en grundläggande tjänst som erbjuds där det saknas alternativ i form av tex pendeltåg, eller ska cykeltransport erbjudas i vissa relationer där efterfrågan bedöms speciellt hög?

Jämfört med antalet cyklar i pendeltågstrafiken och på Saltsjöbanan är det relativt få som transporterats i busstrafiken.

För 433C kan konstateras att resandet trots allt var ganska begränsat och att trafiken kan vara svår att motivera i konkurrens med SL:s övriga möjliga trafikförändringar. De mest nyttjade avgångarna hade 10-12 resenärer och cykel på var fjärde tur i genomsnitt. Genom att se över trafikupplägget skulle möjligen det samhällsekonomiska utfallet av linjen kunna förbättras.

Under försöket har cykeltransport haft vissa tidsmässiga begränsningar. Cykel har endast varit tillåtet under en del av sommaren och högtrafik vardagar har varit undantaget. Vid ett permanent införande bör dessa begränsningar ses över. Om cykelställen redan finns monterade på bussarna ligger det nära till hands att tillåta transporter under hela året.



---

Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

De marknadsundersökningar som gjorts och inkomna kundsynpunkter visar att resenärerna ser positivt på möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken. Endast i undantagsfall har cykeltransporten inburit något problem. Även trafikentreprenörerna rapporterar att försöken har fungerat bra.

De försök som nu genomförts 2009 och 2010 ger en god grund att stå på för att bedöma hur cykel på buss kan utvecklas. En eventuell fortsättning bör därför kunna ske i form av att tjänsten införs permanent. Ytterligare försök bedöms inte ge mycket djupare kunskap än den som redan vunnits.

Datum  
2010-10-27 2010-11-10

Identitet

## 2 Inledning

### 2.1 Bakgrund – cykel på buss

I mars 2008 gav SL:s styrelse VD i uppdrag att utreda möjligheterna att förbättra möjligheterna att ta med cykel i SL-trafiken. I samband med detta togs rapporten "Fler cyklar i SL-trafiken" fram. Fokus i utredningen låg på områden där det inte är möjligt att nyttja pendeltåg eller Saltsjöbanan för cykeltransport. Ett antal busslinjer pekades i rapporten ut som särskilt intressanta. På grund av höga genomförandetrösklar prioriterades vissa trafikslag ned på kort sikt. Dessa trafikslag är stombussarna, innerstadsbussarna, tunnelbanan, Tvärbanan, Nockebybanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan.

Under sommaren 2009 genomfördes ett mindre försök med cykeltransport på fem busslinjer. Försöket omfattade tre linjer i Södertälje glesbygd (780, 785 och 787), linje 639 från Tekniska högskolan till Rimbo-Hallstavik och linje 849 från Ösmo till Muskö. Cykelhållare monterades baktill på bussarna. Cykeltransport var gratis för resenären. Tidsperioden sammanföll med sommartidtabellen, dvs från 14 juni till 16 augusti. Cykeltransport var ej tillåten under högtrafik på vardagar kl 6-9 och 15-18. Totalt skedde närmare 100 cykeltransporter under perioden. Genom SL Kundtjänst kunde den som ville boka cykeltransport för att försäkra sig om platstillgång. Ett antal kundundersökningar genomfördes för att ta reda på var resenärerna tyckte om möjligheten. Mer resultat finns redovisade i PM "Cykel på buss – Utvärdering av försök sommaren 2009", SL, 2009-10-29.

Efter en utvärdering beslutade SL:s styrelse i november 2009 att gå vidare med ett utökat försök under 2010. Utöver de linjer som omfattades redan 2009 skedde en utökning med Norrtälje glesbygdslinjer, en speciell cykelbuss till Stavnäs på Värmdö, ett antal linjer på Mälaren samt stomlinjerna mellan Uppsala-Norrtälje och Stockholm-Norrtälje. Totalt 37 linjer. Denna rapport redovisar resultat från 2010 års försök.

### 2.2 SL:s arbete för att underlätta kombinationsresor med cykel

Idag arbetar SL på olika sätt för att förbättra möjligheterna att cykla.

#### Cykelparkeringar vid kollektivtrafiken

SL har under 2009 inventerat cykelparkering vid samtliga pendeltågstationer och samtliga tunnelbanestationer utanför tullarna i hela länet. Denna inventering ligger till grund för en nybyggnad som nu sker på flera platser. Cykelparkeringar vid hållplatser och stationer ser SL normalt som en fråga där väghållare och kommuner har ansvaret.

Datum  
2010-10-27/2010-11-10

Identitet

SL ser mycket positivt på att det finns säkra, trygga och väl utformade cykelparkeringar i anslutning till SL-trafiken. I olika sammanhang, till exempel yttranden över kommunala planer, pekar SL på behovet av bra parkeringsmöjligheter för cykel och bra cykelvägar till hållplatser och stationer. Under år 2010 har SL byggt ut ett antal cykelparkeringar inom ramen för Trimmingsåtgärder tillsammans med Trafikverket och Stockholms stad. Eftersom cykelställen oftast är placerade på gatumark menar dock SL att respektive kommun normalt bör ansvara för cykelställen, både för kostnader för cykelställ samt drift och underhåll av dessa. När SL tillsammans med respektive kommun identifierar ett behov av att utöka eller bygga en ny infartsparkering ska det alltid undersökas om det dessutom finns behov av cykelparkering.

Till SL:s satsningar på cyklar hör också ett projekt med "låst infartsparkering" för cyklar som ingår i konceptet "Smart Infartsparkering Sickla". "Nyckeln" till cykelgaraget blir SL Access-kortet med giltig biljett.

#### System med låncyklar

SL har sedan några år haft ett samarbete med Clear Channel som bland annat har produkten City Bikes. City Bikes erbjuder låncyklar på en mängd olika platser i Stockholms innerstad. I Stockholm finns ungefär 1000 cyklar att låna. Samarbetsavtalet innebär att SL tillhandahåller försäljning av lånekort på SL Center för att bidra till användningen av cyklarna. City Bikes driver utvecklingen av tillgänglighet och utvidgning av systemet med låncyklar.

#### Cykel på fordon

Att ta med cykel i SL-trafiken är ett annat sätt att kombinera cykel med kollektivtrafik. Detta har bedömts speciellt intressant för fritidscyklning. Utöver detta försök tillåts idag cykeltransport på pendeltåg och Saltsjöbanan, högtrafik vardagar undantaget. Det är alltid tillåtet med sparkcykel och hopfällbar cykel som förvaras i skyddsöverdrag. Samverkan har även inletts med Cykelfrämjandet.

#### Beteendepåverkan

SL arbetar med åtgärder för att påverka resenärer att resa mer hållbart, och där kombinationen cykel och kollektivtrafik är en viktig del. I rådgivningen som företagsförsäljningen erbjuder företag och organisationer i länet undersöks alltid möjligheterna att få fler att cykla. I samarbete med Trafikverket får företag som intresserar sig för frågan stöd och hjälp av cykelkonsulter.

#### Reseplanering

På webbplatsen Trafiken.nu – som är ett samarbete mellan SL, Trafikverket och Stockholms stad – finns en reseplanerare där det är möjligt att jämföra olika transportsätt med varandra. Här redovisas bilresande, kollektivtrafik, cykel och olika kombinationer däremellan. Reseplaneraren visar tex möjligheter att cykla en del av sträckan och åka kollektivtrafik en del. Det går även att söka på resor där man får ta med cykeln (stöd finns för pendeltåget



Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

och Saltsjöbanan). Utvecklingsarbete pågår för att förbättra tjänsten ytterligare.

#### Regional cykelstrategi

SL ska under 2010-2012 delta i projektet "Regional cykelstrategi" inom SATSA II, vilket är ett samverkansprojekt mellan SL och regionens aktörer Regionplanekontoret, Trafikverket, Länsstyrelsen och Kommunförbundet i Stockholms län. Syftet med cykelstrategin är att skapa en regional plattform för cykel frågan i Stockholms län. En inventering av cykelstråken ska genomföras, det utpekade nätet av regionala cykelstråk ska revideras och parallellt med detta ska en regional cykelplan arbetas fram. Delprojektet syftar också till att hitta lösningar för billigare cykelinfrastruktur samt att lyfta frågan om rekreations- och fritidscyklism i Stockholms län. I arbetspaketet ingår utpekande av ett regionalt nät av cykelvägar för rekreations- och fritidsändamål samt att titta på möjligheterna för kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik.

Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

### 3 Cykelförsökets upplägg och genomförande

#### 3.1 Tidsperiod

Försöket genomfördes mellan 17 maj och 30 september. Cykeltransport var ej tillåten under högtrafik på vardagar kl 6-9 och 15-18. Påbörjades resan före klockan 6 eller före klockan 15 fick den slutföras. För den speciella Cykelbussen mot Stavsån gällde ingen tidsbegränsning.

#### 3.2 Valda linjer och hållplatser

Försöket omfattade 37 olika linjer i länet.

Område	Linje
Ösmo – Muskö * (Busslinje)	849
Brommaplan – Mälaröarna (Arriva)	311, 312, 317, 318 176 och 177
Södertälje * (Nobina)	780, 785 och 787
Roslagen (Nobina)	621, 625, 630–632, 631–631X, 634, 636–638, 641–649, 652–655
Stockholm – Norrtälje (Busslinje)	676
Norrtälje – Uppsala (Busslinje)	677
Stockholm – Hallstavik * (Busslinje)	639
City – Stavsån (Nobina)	433C

*Linjer som ingick i försöket med cykel på buss.*

*\* = linjen ingick även i försöket 2009*

Valet av linjer gjordes utifrån en bedömning att områdena är intressanta för fritidscyklning och att här saknas andra alternativ när det gäller att transportera cykel inom SL-trafiken. Avstånden är också stora.

Några linjer som förtjänar en särskild kommentar följer nedan.

Linje 849 till Muskö var del av försöket eftersom det idag inte är tillåtet att gå eller cykla genom tunneln till Muskö. Genom att tillåta cykel på buss blir det möjligt för cyklister att nå detta område utan att behöva transportera cykeln med bil.

Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

I Norrtälje glesbygd tilläts cykeltransport på alla linjer. Syftet var bland annat att testa effekten av att erbjuda tjänsten brett och inte bara på vissa specifika linjer i ett område.

I samråd med entreprenörerna fastställdes vilka hållplatser som skulle vara tillåtna för cykeltransport, se bilaga 1. Utformningen av hållplatserna måste t ex möjliggöra lastning och lossning av cyklar utan att äventyra trafiksäkerheten och framkomligheten.

### **3.3 Ingen justering av körtider 2010**

Under försöket 2009 justerades körtiderna på berörda avgångar för att ta höjd för tidsåtgången för hantering av cyklar. Tesen var att en generell justering av körtider kan vara motiverad där busslinjen har passning till annan trafik och en försening därigenom kan innebära att resenärer missar bytet. En körtidsjustering gjordes med tre minuter på berörda avgångar. Detta utgick från ett antagande om att en buss kan lasta två cyklar och att dessa båda platser utnyttjas under samma avgång. Tidsåtgången för lastning och lossning plus lastsäkring (den tid föraren måste lämna förarplatsen) bedömdes till maximalt 4x45 sek, dvs totalt tre minuter.

Under 2010 beslutades att ingen justering av körtiderna skulle ske. Skälet var att cykeltransporterna inte hade gett den negativa påverkan på tidhållningen som befarades. Av det totala antalet turer var det mycket få som transporterat cykel och inga problem hade rapporterats.

Datum  
2010-10-27 2010-11-10

Identitet

### 3.4 Två varianter för cykeltransport i SL:s busstrafik

#### 3.4.1 Cykelhållare baktill på bussen

Av utrymmes- och säkerhetsskäl kan normala cyklar inte tillåtas inne i bussarna om inte särskilda lastutrymmen finns. Den vanliga lösningen är då att montera cykelhållaren baktill på bussen. Detta genomfördes för alla linjer utom cykelbussen 433C. SL:s krav var att cykelhållaren skulle ha plats för minst två cyklar.



*Bild vänster: Ihopfälld cykelhållare på buss där reklamskylten kunnat vara kvar. Bild höger: Utfälld cykelhållare.*

Eftersom bussar idag går i komplicerade omlopp på ett flertal linjer har det varit nödvändigt att utrusta relativt många bussar med cykelhållare. Att istället destinerade bussar med cykelhållare till en viss linje bedömdes bli en dyrare lösning. Totalt utrustades ca 285 bussar med cykelhållare.

På vissa busstyper har monteringen av cykelställ inneburit att reklamskylten baktill inte har kunnat vara kvar.

En lösning med cykelställ monterade fram på bussen har valts bort eftersom det skulle kunna förvärra skadan vid en påkörandeolycka. Trafiksäkerhetsregler förbjuder konstruktioner och last som kan förvärra konsekvenserna vid olyckor.

Datum  
2010-10-27/2010-11-10

Identitet

### **3.4.2 Cykelbussen 433C – test av ett nytt koncept**

Mellan Cityterminalen och Stavsån i Värmdö testades ett helt nytt koncept med en särskild cykelbuss. Cyklar lastades i ett speciellt utrymme och bussen hade en egen identitet.



*Cykelbussen på Cityterminalen*

Cykelbussen 433C trafikerade Cityterminalen-Stavsån med 12 avgångar per vardag och 8 avgångar per lördag och söndag.

### **3.5 Hantering av cykel**

Innan pålastning ska resenären meddela bussföraren om transporten. Resenären ska också tala om var avlastning ska ske. Lastning och lossning görs av resenären medan föraren ansvarar för att cykeln är säkrad.

Det finns ett straffrättsligt ansvar för förare att förankra last etc, enligt trafikförordningen. I praktiken innebär det att föraren måste kliva ut och säkerställa att cykeln är rätt lastad och säkrad.

Föraren har säkrat cykeln med spännband, som antingen tagits med separat eller suttit fast på cykelstället.

Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

### 3.6 Information och marknadsföring

SL har genomfört en omfattande informations- och marknadsföringskampanj av försöket.

#### Annonsering

I samband med att försöket startade annonserades i Metro samt i lokaltidningarna i de områden försöket gällde. SL annonserade lokalt för respektive område och även med övergripande annonsering om hela försöket. Annonsering skedde i Metro (där utnyttjade vi vår gratissida och annonserade i helsidesformat vid flera tillfällen), Norrtälje tidning, Mitt i Södra Roslagen, Nynäshamnsposten, Södertälje tidning, Länstidningen Södertälje (sommarbilaga), Nacka/Värmdöposten, Mitt i Bromma och Mitt i Nacka.

#### Information till bussentreprenörerna

En folder distribuerades till bussentreprenörerna, med information om vad som gäller för att ta med cykeln, vilka linjer och hållplatser som är aktuella framgår.

#### Information i SL:s tidtabeller

Ett uppslag i SL:s tidtabeller innehöll information om cykelförsöket.

#### Information på sl.se

På sl.se fanns information med allt resenären behöver veta om att ta med cykel på bussen. Resenären hittade till sidan via en banner på förstasidan.

#### Information från Waxholmsbolaget

En mindre folder, typ flygblad, med mer övergripande information spreds bland annat på Waxholmsbolagets terminaler. Waxholmsbolaget hade även en nyhet på sin förstasida där man hänvisar till sl.se.

#### Information från kommuner

Även Värmdö kommun har skrivit om försöket på sin hemsida.

#### Fönsterskyltar

SL har haft in- och utvändiga fönsterskyltar på bussarna i de aktuella områdena samt i mån av plats på innerstadsbussarna.

#### Anslag på hållplatser och pendeltågsstationer

Anslag har suttit både på SL-Center och på pendeltågsstationerna i Nynäshamn och Södertälje. På alla berörda hållplatser längs de aktuella linjerna har hållplatsanslag funnits, som talar om att man kan ta med cykel på bussen.

#### Pressutskick

Datum  
2010-10-272010-11-10

Identitet

Pressavdelningen gjorde ett pressmeddelande och skickade ut till sina mediekontakter. Bland annat Nynäshamnsposten, Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och Webfinansier.com skrev om försöket.

#### SL-dagen och Stockholmspaviljongen

Under SL-dagen den 12 juni delades en mindre folder med mer övergripande information ut i Stockholmspaviljongen och i SL-tältet i Kungsträdgården. Dessutom var det en temadag om cykling i Stockholmspaviljongen i juni, då foldern delades ut. Foldern distribuerades också via de cykelbutiker som närvarade i Stockholmspaviljongen under dagen.

#### Marknadsföring via Cykelfrämjandet mm

Broschyrer och annan information har också spridits via en marknadsförare på Cykelfrämjandet till organisationens medlemmar. Folderar har även spridits via några sportaffärer.

### **3.7 Utvärderingsmetoder**

Utvärdering har skett genom flera metoder.

#### Räkning av transporterade cyklar

Respektive entreprenör ansvarade för att sammanställa uppgifter om cykeltransporter. Insamlade uppgifter var: linje, datum, avgångstid och hållplatser för av- och påstigning.

#### SL Kundtjänst

Analys av synpunkter som inkommit via SL Kundtjänst.

#### Erfarenheter från entreprenörer

Entreprenörernas erfarenheter fångades upp kontinuerligt genom bland annat möten.

De kundundersökningar som genomfördes 2009 bedömdes vara tillräckliga för att ge svar på vad resenärerna tycker om cykeltransport i SL:s busstrafik.

Datum  
2010-10-27 2010-11-10

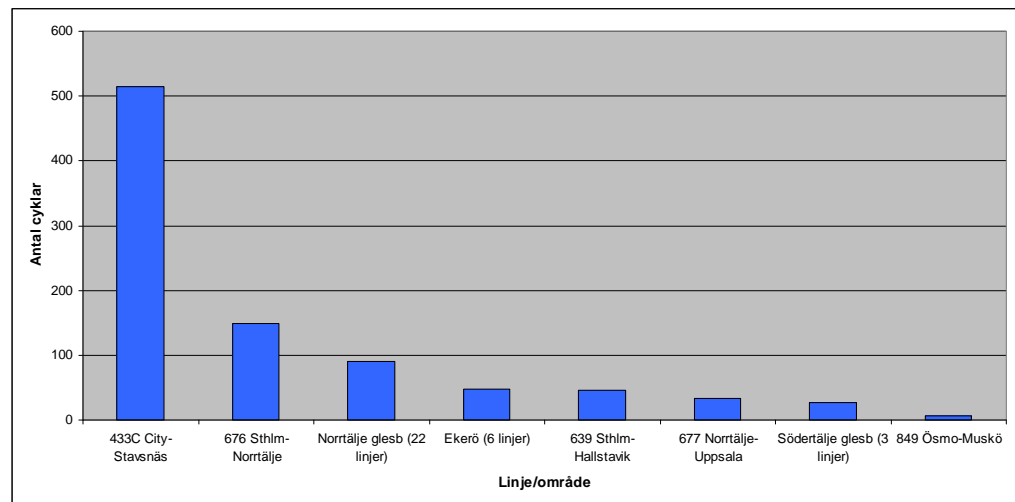
Identitet

## 4 Utvärdering

### 4.1 Stor variation i antal cykeltransporter mellan linjerna

#### Totalt

Under försöket transporterades totalt ca 900 cyklar. Populärast var cykelbussen 433C som stod för mer än hälften av transportererna, drygt 500. Andra linjer som utmärkte sig var 639 Stockholm-Hallstavik och stomlinjerna 676 Stockholm-Norrtälje och 677 Norrtälje-Uppsala. Linjerna av glesbygdskaraktär hade avsevärt färre transporter.



*Antal cykeltransporter under hela försöksperioden 2010 från 17 maj till 30 september.*

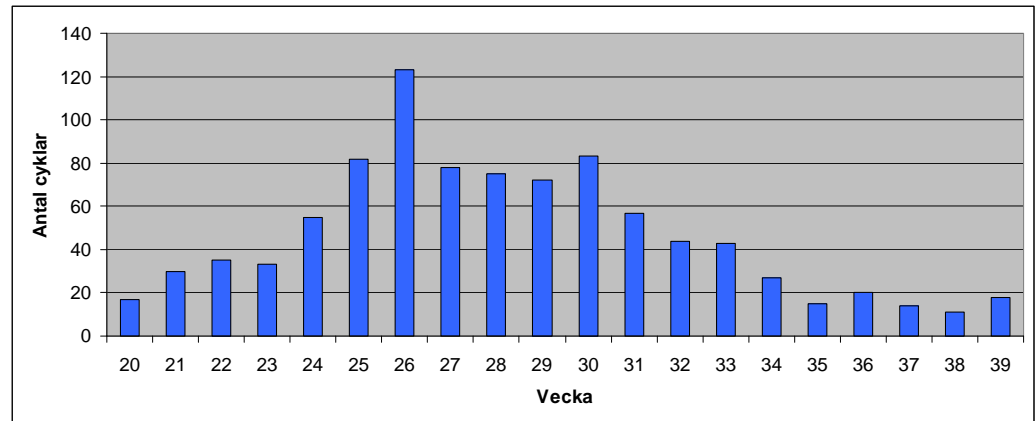
Sett till totala utbudet av avgångar med möjlighet att transportera cykel är det en mycket liten del som har nyttjats. En illustration av detta är att linje 433C, som trots att den hade överlägset flest cykeltransporter, inte transporterade cykel oftare än var fjärde tur i genomsnitt. På övriga linjer var frekvensen betydligt lägre och cykeltransport skedde på färre än en procent av turerna.

Störst andel av transportererna skedde väntat under högsommaren vecka 25-30.

Datum

2010-10-27 2010-11-10

Identitet

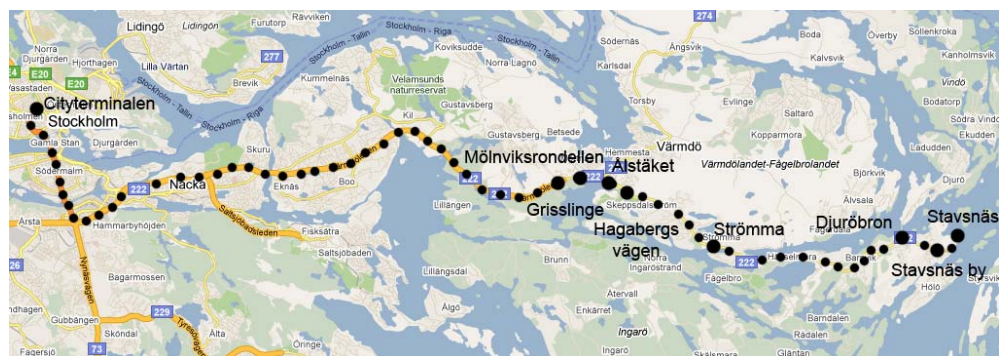


*Cykeltransporternas fördelning under försöksperioden.*

### Cykelbussen 433C

Konceptet med en speciell cykelbuss svarade för fler än hälften av alla cykeltransporter under försöket. Hur stor del av populariteten som beror på destinationen (Värmdö) och hur stor del som beror på konceptet kan inte avgöras. Troligen har den tydliga identiteten och enkelheten betytt att antalet cykeltransporter blivit fler än vad det skulle ha blivit med en vanlig buss med cykelhållare.

433C trafikerade Cityterminalen-Stavsnäs och ett urval av hållplatser på Värmdö. Urvalet av hållplatser styrdes av vad som bedömdes som lämpligt med tanke på upptagningsområden och hållplatser där cykelhantering kunde ske på ett trafiksäkert sätt.



*Linje 433C och hållplatser.*

Under måndag-fredag gick sex turer per dag i vardera riktning och under lördag-söndag fyra turer.

Datum  
2010-10-27/2010-11-10

Identitet

Under perioden transporterades drygt 500 cyklar. Linjen var även öppen för resenärer utan cykel och ca 10 000 resenärer reste med linjen. I genomsnitt hade linjen fem resenärer per avgång och en cykel var fjärde avgång. De mest populära avgångarna hade ca 10-12 resenärer.



*Cykelbussen hade ett stort lastutrymme där cyklarna kunde transporteras.*

Entreprenören Nobina rapporterar att cykelbussen även nyttjades av resenärer som hade behov av att transportera skrymmande bagage som kan vara svårt att få med i en vanlig buss.

Under försöksperioden blev det nödvändigt att sluta trafikera hållplatsen i Strömma på grund av skyddsstopp. Hållplatsfickan på väg mot Stockholm upplevdes för kort och man blev tvungen att stå ute i vägbanan för att ta emot cyklar på lastbryggan. Problemet löstes genom att flytta uppehållet till nästföljande hållplats Västerängen.

Cykelbussen kunde inte trafikera under tio dagar i början av juli och då sattes en vanlig busstyp in. Denna anpassades dock inuti så att cyklar kunde tas med smidigt.

Kostnad för Cykelbussen under perioden var ca 1,3 Mkr, varav 100 tkr var lackeringskostnad.

#### **Linjerna 639, 676 och 677**

Linje 639 Stockholm-Rimbo-Hallstavik hade något färre cyklar i år, trots längre tidsperiod. En trolig förklaring är att resenärer i stället nyttjade 676 mellan Stockholm och Norrtälje för att ta sig till/från Roslagen.

Linje 676 mellan Stockholm och Norrtälje var den av de vanliga busslinjerna som hade flest cykeltransporter. Resultatet var väntat då stomlinjen har tät trafik och går till ett område där det kan förväntas att många vill transportera sin cykel under sommaren för fritidscykling. Även stomlinje 677 mellan Uppsala och Norrtälje hade relativt många cyklar.

Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

### **Norrtälje glesbygd**

De 22 linjerna i Norrtälje glesbygd hade totalt ungefär en tiondel av alla cykeltransporter under försöket. Variationen var stor. Hälften av linjerna hade inga eller endast en registrerad cykel under perioden. De fem glesbygdslinjer som hade flest transporter ligger i storleksordningen ca 10-15 cyklar.

### **Mälardöarna**

För att lösa cykeltransport till Mälardöarna blev det nödvändigt att montera cykelhållare på linjerna 311/312 på Munsö/Adelsö och 317/318 på Färingsö. Eftersom dessa linjer oftast inte går till Brommaplan under lågtrafik, då cykeltransport är tillåten, infördes cykeltransport även på stamlinjerna 176/177 på sträckan Brommaplan-Ekerö-Solbacka/Skärvik. Cykeltransport kunde därför kräva byta från stombuss till någon av de lokala linjerna för att genomföra hela resan. Att tvingas till sådana byten ger inte goda förutsättning för en smidig cykeltransport, statistiken visar också att detta inte skedde.

Sammantaget hade linjerna ca 50 cykeltransporter under perioden. Inga transporter finns registrerade för september vilket verkar osannolikt jämfört med övriga linjer i försöket. Vad detta beror på är oklart.

### **Södertälje**

De tre linjerna i Södertälje – 780, 785 och 787 – hade relativt litet resande med cykel även i år. Totalt 27 cyklar.

### **Linje 849 Ösmo-Muskö**

Linje 849 mellan Ösmo och Muskö hade endast nio registrerade cykeltransporter och fick minskat resande 2010 jämfört med 2009. En möjlig förklaring är att pendeltåget mot Nynäshamn var avstängt en stor del av perioden, från 5 juli till 22 augusti. Linjen är intressant för cykeltransport eftersom det är förbjudet att gå eller cykla i tunneln som förbinder Muskö med fastlandet.

## **4.2 Marginell påverkan på körtider**

Hantering av cyklar innebär normalt förlängda uppehållstider på de hållplatser där på- och avlastning sker. Om cykelhanteringen sker på en hållplats där bussen har planerad uppehållstid (ofta start- och sluthållplats) behöver dock hanteringen inte innebära förlängd uppehållstid då den ryms inom tidtabellen.

Under försöket 2010 skedde ingen förlängning av körtiderna för att ta hänsyn till cykelhanteringen. Entreprenörerna rapporterar inte om några problem på grund av detta. En slutsats från försöket är att cykelhanteringen normalt kan rymmas inom ordinarie tidtabell, på samma sätt som hantering av barnvagnar, rullstolar mm.

Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

### 4.3 Kostnader

Försöket 2010 har kostat cirka 5,8 Mkr att genomföra. Detta innebär en ungefärlig kostnad på ca 6000 kronor per transporterad cykel.

Den dominerande kostnadsposten var inköp, montering och demontering av cykelhållare. Totalt utrustades ca 285 bussar med cykelhållare. För 2010 krävdes ytterligare ca 200 cykelhållare än de som redan fanns. Utöver detta ersattes entreprenörerna under försöket med 15 kr per avgång med möjlig cykeltransport som en ersättning för införande, administration, uppföljning mm.

Cykelbussen 433C kostade totalt ca 1,3 Mkr under perioden.

En kostnad som ej ingår ovan är bortfall av reklamintäkter på bussens baksida som en följd av cykelställen. Reklamintäkten för denna plats kan uppskattas till ca 10 tkr per buss och år.

### 4.4 Kundsynpunkter

Totalt har SL tagit emot 27 kundsynpunkter i år gällande försöket med cykel på buss. Kundsynpunkterna består till största delen av beröm och av önskemål om utvidgning av försöket med cykel på buss. 15 av synpunkterna är positiva och endast fyra negativa synpunkter har kommit in.

De linjer som nämns bland de positiva synpunkterna är 433C (tre synpunkter), 676, 787 och 849.

Ingen av de negativa synpunkterna handlar om att själva cykelförsöket skulle vara dåligt utan om att delar av det inte har fungerat. En avgång saknade cykelställ, det fanns en osäkerhet kring om busschauffören är uppmärksam på cykelhanteringen.

Önskemål om utvidgning av försöket gäller följande linjer: 670 (fyra kundsynpunkter), 783 (för att komma till Gotlandsfärjan från Södertälje), 682, 35C, 559, 729 och 750. Tre synpunkter handlar om att cykeltransport bör vara möjligt för arbetspendling, dvs i högtrafik (linje 474 och Vaxholm).

Övriga önskemål handlar om att möjligheten till cykel på buss bör gälla året runt, på fler hållplatser (linje 317), även innerstadsbussar och i lågtrafik samt att det ska vara flexibla tider och tillåtet i till exempel motrusningen.

Det är otydlig information om vilka hållplatser man får ta med sig cykeln från.

Ytterligare synpunkter från 2009 finns redovisade i PM "Cykel på buss – Utvärdering av försök sommaren 2009", SL, 2009-10-29.



Datum  
2010-10-272010-11-10

Identitet

Datum  
 2010-10-27/2010-11-10

Identitet

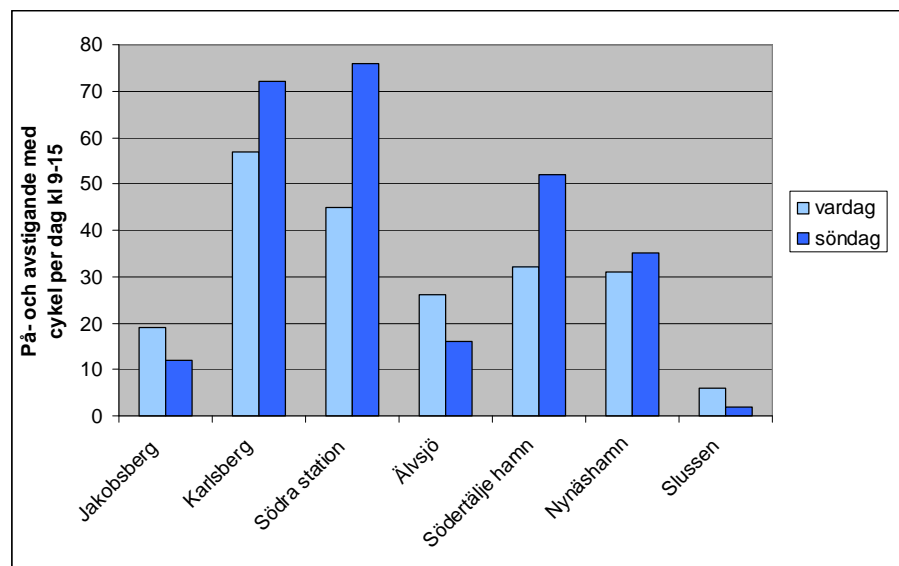
#### 4.5 Cykeltransport på pendeltåg och Saltsjöbanan

Cykeltransport är permanent tillåtet på pendeltåg och Saltsjöbanan. De begränsningar som gäller är:

- Cykel får aldrig tas med på pendeltåg till eller från Stockholms central.
- I rusningstrafik, klockan 6-9 och 15-18, får cykeln inte följa med på Saltsjöbanan, eller på pendeltågen som trafikerar Jakobsberg - Västerhaninge och Upplands Väsby - Tumba. Under helger gäller inga tidsbegränsningar.

Under sommaren 2010 genomfördes en enklare räkning av antalet cyklar på pendeltåg och Saltsjöbanan. Räkningen kan användas för att få en bild av storleksordningen på dessa transporter. De pendeltågsstationer som ingick i studien var Jakobsberg, Karlberg, Södra station, Älvsjö, Södertälje hamn och Nynäshamn. För Saltsjöbanan ingick Slussen. Antalet cyklar räknades i anslutning till stationens plattform. Varje station mättes under en vardag och en söndag mellan kl 9 och 15 (olika dagar på varje station).

Under vardagar kl 9-15 var antalet cyklar ca 220 och under söndagar 9-15 ca 270. Fördelningen mellan stationerna framgår i diagrammet nedan.



Observerade cykeltransporter på ett urval av pendeltågsstationer och Saltsjöbanans station Slussen under en vardag och en söndag i juli kl 9-15. Det var uppehållsväder vid alla mätillfällen utom söndagsmätningen på Jakobsbergs station då det förekom viss nederbörd.

För att sätta dessa cykeltransporter i relation till de som skett i busstrafiken kan man göra en enkel räkneövning. Låt oss anta att cykeltransporterna på pendeltåg och Saltsjöbanan följer samma säsongsvariation som cykel på buss. Vidare antas att cykeltransporterna kl 9-15 motsvarar drygt hälften av de som sker hela dygnet. Man kan vidare tänka sig att de utvalda sju stationerna

Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

fångar upp en stor del av de cykeltransporter som sker, här antas 90 procent. Omräknat för hela perioden 17 maj till 30 september skulle då antalet cykeltransporter i SL:s spårtrafik överslagsmässigt bli ca 35 000. En siffra som kan jämföras med de 900 cyklar som transporterades i busstrafiken.

Att fler cykeltransporter sker med spårtrafiken, och framförallt med pendeltågen, kan ha flera förklaringar.

- Pendeltåg och Saltsjöbanan täcker upp en mycket stor del av länet där det också finns en stor befolkningkoncentration. Flera av de valda busslinjerna är mer av glesbygdskaraktär (stombusslinjerna undantagna).
- Spårsystemet har en tydlighet som många av de mer lokala busslinjerna saknar. Det är tydligt var stationen ligger och vilka delar av länet man kan nå. För busslinjerna har cykeltransport endast varit tillåtet från vissa hållplatser.
- Cykel på tåg har varit tillåtet en längre tid och resenärerna har hunnit lära sig hur det fungerar och kunnat anpassa resvanorna. Cykel i busstrafiken är ett nytt koncept som resenärer kan uppleva en tröskel att utnyttja.
- Lösningen med vanliga cykelställ baktill på bussen har en begränsning om två cyklar per tur. Det kan göra att resenärer tvekar eftersom det inte kan garanteras att man kommer med på sin önskade tur.
- Det är enklare för resenären att ta med cykel på tåg. Vid cykeltransport på buss måste resenären lyfta upp cykeln själv på cykelhållaren och ha en kontakt med föraren både vid på- och avstigning.

Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

## 5 Slutsatser

Under försöket transporterades totalt ca 900 cyklar. Störst andel av transportererna skedde väntat under högsommaren vecka 25-30.

Populärast av busslinjerna var Cykelbussen 433C som stod för mer än hälften av transportererna, drygt 500. Andra linjer som utmärkte sig var 639 Stockholm-Hallstavik och stomlinjerna 676 Stockholm-Norrtälje och 677 Norrtälje-Uppsala. Linjerna av glesbygdskaraktär hade avsevärt färre transporter.

Jämför man de fem linjer som ingick både 2009 och 2010 ses ingen större skillnad i antalet cykeltransporter mellan de båda åren. En tes var att resandet skulle öka med tiden när resenärerna lär sig att hitta linjen och tjänsten. Men tar man hänsyn till att försöksperioden var längre 2010 har antalet transporter istället minskat något. En möjlig förklaring för linje 849 Ösmo-Muskö (minskning från 20 till 9 cyklar) är att pendeltåget som ansluter till Ösmo var avstängt en stor del av sommaren. För linje 639 mot Rimbo och Hallstavik (minskning från 55 till 45 cyklar) uppkom 2010 ett alternativ i form av cykeltransport på linje 676 mellan Stockholm och Norrtälje. I Södertälje skedde en marginell ökning från 20 till 27 transporterade cyklar.

Principen för vilka områden och linjer som eventuellt ska erbjuda cykeltransport i framtiden bör diskuteras. Ska cykeltransport vara en grundläggande tjänst som erbjuds där det saknas alternativ i form av tex pendeltåg, eller ska cykeltransport erbjudas i vissa relationer där efterfrågan bedöms speciellt hög?

Jämfört med antalet cyklar i pendeltågstrafiken och på Saltsjöbanan är det relativt få som transporterats i busstrafiken.

Sett till totala utbudet av avgångar med möjlighet att transportera cykel är det en mycket liten del som har nyttjats. En illustration av detta är att linje 433C, som trots att den hade överlägset flest cykeltransporter, inte transporterade cykel oftare än var fjärde tur i genomsnitt. På övriga linjer var frekvensen betydligt lägre och cykeltransport skedde på färre än en procent av turerna.

Motiven för att införa cykeltransport i busstrafiken beror naturligtvis på vilken kostnad det innebär i förhållande till nyttan. Under försöken 2009 och 2010 har entreprenörerna ersatts med en summa för de avgångar där resenären haft möjlighet att transportera cykel, och utöver detta har kostnad uppstått för inköp, montering och demontering av cykelställ. Försöksverksamheten har haft kostnader som kan undvikas om tjänsten införs permanent. Till exempel kan årlig kostnad för montering och demontering av cykelställ utgå. Vilken kostnad som i övrigt uppstår i relationen till entreprenörerna är en förhandlingsfråga som inte kan anges i detta läge. Genom att införa cykeltransport som en option i framtida trafikupphandlingar torde förutsättningarna för en kostnadseffektiv lösning öka. En delvis dold kostnad

Datum

2010-10-27/2010-11-10

Identitet

har varit bortfall av reklamintäkter som en följd av att cykelställen monterats baktill på bussen, denna kostnad bedöms dock kunna undvikas fortsatt med andra lösningar för reklamen.

För 433C kan konstateras att resandet trots allt var ganska begränsat och att trafiken kan vara svår att motivera i konkurrens med SL:s övriga möjliga trafikförändringar. Genom att se över trafikupplägget skulle möjligen det samhällsekonomiska utfallet av linjen kunna förbättras.

Under försöket har cykeltransport haft vissa tidsmässiga begränsningar. Cykel har endast varit tillåtet under en del av sommaren och högtrafik vardagar har varit undantaget. Vid ett permanent införande bör dessa begränsningar ses över. Om cykelställen redan finns monterade på bussarna ligger det nära till hands att tillåta transporter under hela året.

De marknadsundersökningar som gjorts och inkomna kundsynpunkter visar att resenärerna ser positivt på möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken. Endast i undantagsfall har cykeltransporten inburit något problem. Även trafikentreprenörerna rapporterar att försöken har fungerat bra.

De försök som nu genomförts 2009 och 2010 ger en god grund att stå på för att bedöma hur cykel på buss kan utvecklas. En eventuell fortsättning bör därför kunna ske i form av att tjänsten införs permanent. Ytterligare försök bedöms inte ge mycket djupare kunskap än den som redan vunnits.

Datum 2010-10-27 2010-11-10  
Identitet

## Bilaga 1 – Linjer och hållplatser

### Ösmo - Muskö

**Linje 849** Ösmo centrum, Ösmo station, Södra Muskö, Muskö kyrka, Hyttan.

### City - Stavnäs

**Linje 433C** Cityterminalen, Mölnviks rondellen, Grisslinge, Ålstäket, Hagabergsvägen, Strömma, Djuröbron, Stavnäs by, Stavnäs vinterhamn.

### Södertälje

**Linje 780** Södertälje centrum, Almnäs vägskäl, Värsta backe, Nykvarns station, Bärvägen.

**Linje 785** Södertälje centrum, Tvetaberget, Järna station, Stensta, Skilleby, Åby, Norrvrå, Hölö station, Pårsundsvägen, Börnhagen, Grönbrink, Skansundet.

**Linje 787** Södertälje centrum, Kakelvägen, Malmsjöbadsvägen vändslingan, Lillängsvägen, Sandvikens brygga, Valla, Lill-Ahl, Överenhörna kyrka.

### Brommaplan - Mälaröarna

**Linje 176** Brommaplan, Stenhamra (utväg), Solbacka (inväg). Ekerö C får endast användas vid övergång till/från 311 och 312.

**Linje 177** Brommaplan, Skärvik. Ekebyhov får endast användas vid övergång till/från 311 och 312.

**Linje 311** Brommaplan, Nyckelby, Sjöängen, Sluts hage, Ekebyvägen.

**Linje 312** Brommaplan, Nyckelby, Sjöängen, Adelsö kyrka, Ekebyvägen.

**Linje 317** Brommaplan, Stenhamra (utväg), Solbacka (inväg), Färentuna kyrka, Björkvik.

**Linje 318** Brommaplan, Stenhamra (utväg), Solbacka (inväg), Färentuna kyrka, Jäsängen.

### Norrtälje

**Linje 621** Danderyds sjukhus, Åkersberga station, Roslagskulla kyrka, Mora vägskäl, Penningby slott, Norrtälje busstation.

**Linje 625** Norrtälje busstation, Rösa, Finsta station, Rimbo station, Söderhalls trafikplats, Stora Karby, Danderyds sjukhus.

**Linje 630** Norrtälje busstation, Vreta västra, Spillersboda brygga.

**Linje 631/631X** Norrtälje busstation, Vreta västra, Spillersboda brygga, Söderviks affär, Rådmanby by, Råfsnäs brygga, Kapellskär, Åkerö affär.

**Linje 632** Norrtälje busstation, Vreta västra, Solö brygga, Furusunds färjeläge, Vagnsunda.

**Linje 634** Norrtälje busstation, Penningby slott, Solö brygga, Furusunds färjeläge, Bromskärs brygga, Glyxnäs.

**Linje 636** Norrtälje busstation, Svanberga affär, Älmsta busstation, Marums brygga, Simpnäs brygga, Östersjö brygga.

**Linje 637** Norrtälje busstation, Svanberga affär, Älmsta busstation, Grisslehamns färjeläge, Singö kyrka, Ellan.

**Linje 638** Norrtälje busstation, Byle vägskäl, Marsbacken, Norrvikens brygga, Håknäs brygga.

**Linje 639** Tekniska högskolan, Rimbo station, Skebobruk norra, Hallstavik station.

**Linje 641** Norrtälje busstation, Svanberga affär, Unungehöjden östra, Skebobruk norra, Hallstavik station.

**Linje 642** Hallstavik station, Herrängs bruk.

**Linje 643** Hallstavik station, Lindris vägskäl, Trästa tavla, Älmsta busstation.

**Linje 644** Mora vägskäl, Riala kyrka, Ledinge trafikplats, Kilen (Finsta vägskäl), Väsbylund, Söderhalls trafikplats.

**Linje 645** Norrtälje busstation, Drottningdal.

**Linje 646** Rimbo station, Eklunda, Malmby, Närtuna skola, Abrahamsby.

**Linje 647** Norrtälje busstation, Finsta station, Rimbo station.

**Linje 648** Rimbo station, Rånäs Långsjö torg, Ubby.

**Linje 649** Rimbo station, Väsbylund, Beateberg.

**Linje 652** Norrtälje busstation, Brogården, Harö brygga, Byle vägskäl.

**Linje 653** Norrtälje busstation, Syninge by, Lohärads klockstapel, Länna kyrka.

**Linje 654** Norrtälje busstation, Svanberga affär, Vik västra, Undra, Degarö vägskäl.

**Linje 655** Norrtälje busstation, Kilen (Finsta vägskäl), Väsbylund, Söderhalls trafikplats.

**Linje 676** Norrtälje busstation, Ledinge trafikplats, Söderhalls trafikplats, Tekniska högskolan.

**Linje 677** Norrtälje busstation, Finsta station, Rimbo station, Långhundra Åby vägskäl, Knivsta-Ar terminalen, Uppsala Centralstation.