

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2023-10-12

Ärende
TN 2020-0032

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2023-11-21, punkt 20

Utökning av påstigning i alla dörrar till alla innerstadens stadsexpressbusslinjer

Ärendebeskrivning

Detta beslut avser genomförande av utökning av påstigning på samtliga dörrar till alla Stockholms innerstads stadsexpressbusslinjer¹.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Tillåta påstigning vid alla dörrar på samtliga Stockholms innerstads stadsexpressbusslinjer. Införandet sker under 2024.

Förvaltningens motivering till förslaget

Bakgrund

I "Budget 2023 för Region Stockholm", RS 2022-0123, framgår att trafiknämnden uppdras att förbereda en expanderingspilotprojektet vid busslinje 4 till att efter avslut omfatta fler lämpliga stombusslinjer för påstigning genom bussens alla dörrar.

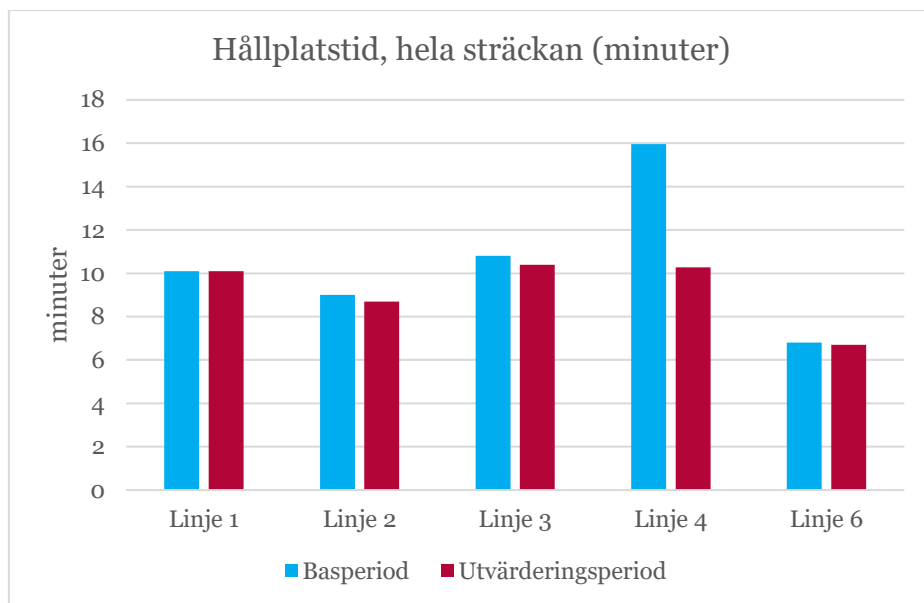
¹ Tidigare benämnda stombusslinjer

Expressbusslinjer är en viktig del av Stockholms kollektivtrafiksystem. Expressbusslinjerna ska kännetecknas av hög turtäthet, god regularitet och hög framkomlighet samt hållplatser med enkel av- och påstigning. Ett sätt för stadsexpressbusstrafiken i Stockholm att nå kortare restider och förbättrad regularitet är att minska tiden och variationen i tid, som bussarna står stilla vid hållplats. Av stor vikt är dock att framkomligheten samtidigt är god.

Att endast tillåta påstigning i alla dörrar är inte tillräckligt för att nå målen för stadsexpressbusslinjerna. Parallellt med planeringen inför utökning till fler linjer bör därför en överenskommelse upprättas med Stockholms stad om nödvändiga framkomlighetsåtgärder. Målsättningen är att korta resenärernas restid.

Överväganden

Från augusti 2022 har påstigning i alla dörrar tillåtits på linje 4 och utvärderingen har visat, att hållplatstiden i högtrafik minskat med nästan 6 minuter per avgång, motsvarande 36 %, se figur 1. Hållplatstiden på linje 4 utgör numera en femtedel av den totala restiden istället för en tredjedel.



Figur 1 Förändring i hållplatstid, innan och under pilotprojekt med påstigning på alla dörrar på linje 4

Utvärderingen visade att hållplatstiden har minskat betydligt på linje 4 jämfört med övriga stadsexpressbusslinjer. Linje 1 hade en konstant hållplatstid. För linje 2, 3 och 6 noteras en minskning om 1 - 4 % mellan basperiod och utvärderingsperiod.

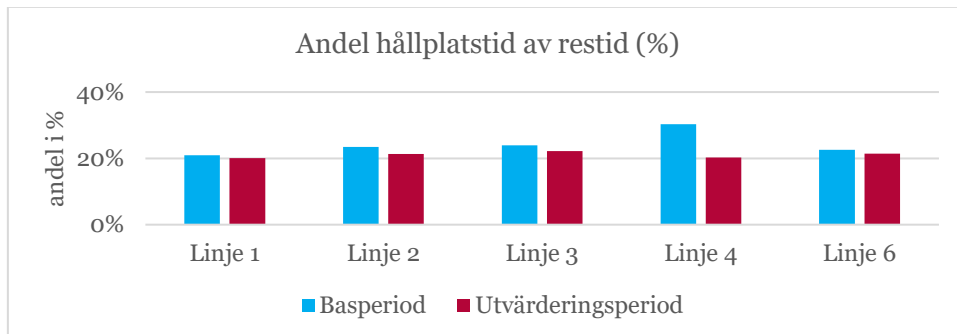
Restiden på linje 4 har dock inte minskat i samma utsträckning då framkomligheten under pilotprojektet försämrades något. För att få bättre effekt av påstigning i alla dörrar för hela restiden och inte enbart kortare tid vid hållplats så behöver även framkomlighetsåtgärder i gatan genomföras.

Biljettfusket ökade i början av pilotprojektet men låg vid tiden för utvärdering på lägre nivåer än innan pilotprojektet startade. Troligtvis berodde detta på ökade och riktade biljettkontroller på linje 4.

Under mars 2023 genomfördes kvalitativa intervjuer med resenärer vid hållplats eller ombord på linje 4. Samtliga intervjuade resenärer uppfattade försöket som positivt, främst på grund av snabbare påstigningstid, mindre trängsel och minskade köer. Några av resenärerna uppgav också att resan gick snabbare. Inkomna kundsynpunkter har framförallt handlat om de hållplatser som hoppades över av linjen.

Innan pilotprojektet med påstigning i alla dörrar utmärkte sig linje 4 med en hög andel hållplatstid av restiden. Övriga stadsexpressbusslinjer har en lägre andel hållplatstid, se figur 2. Det bör dock framhållas att resandet på de övriga stadsexpressbusslinjerna också är högt, om motsvarande förbättring skulle uppnås på linjerna skulle det innebära betydande restidsminskningar för över 60 000² resenärer per dag.

² Stadsexpressbusslinjerna i Stockholms innerstad hade i genomsnitt 102 000 påstigande en vintervardag år 2022 varav 39 000 reste med linje 4.



Figur 2 Andel hållplatstid av restid.

En utökning av påstigning på samtliga dörrar till alla innerstadens stadsexpressbusslinjer skulle innebära en ökad tydlighet gentemot resenär då alla blå ledbussar skulle tillåta påstigning i alla dörrar och ta ett steg närmare det som stombussarna ursprungligen var tänkta att vara, ”tänk spår – kör buss”. Dock saknas fortfarande den prioritet spårtrafik oftast ges i gatuutrymmet. För att nå full potential i det som ursprungligen var idén med stombusstrafiken behöver stadsexpressbusslinjerna i betydligt större utsträckning ges högre prioritet i gaturummet.

Tidigare utredningars omvärldsanalyser har visat att kommunikation till resenärerna inför ett införande av påstigning i alla dörrar är av stor vikt för resultatet. Genomförande enligt detta ärende innefattar därför kommunikationsinsatser i olika kanaler och på de fordon som trafikerar stadsexpressbusslinjerna. Det behöver tydligt visas på bussarna att alla dörrar är öppna för påstigning.

Valideringsmaskiner ska installeras vid samtliga dörrpar för att resenärerna ska kunna validera sina biljetter och för att kunna följa valideringsgraden. I dagsläget nyttjas 97 blå ledbussar till linjerna i innerstaden, varav 27 till linje 4. Valideringsutrustning behöver beställas till övriga 70 fordon. Vid eventuellt framtida byte av trafikutövare kan utrustningen föras över till den tillträdande trafikutövaren.

Under första halvan av pilotprojektet på linje 4 fanns fortfarande möjlighet att resa med reskassa på accesskort. Eftersom accesskortet under pilotprojektet på linje 4 fasades ut installerades inte läsare för accesskort i de bakre dörrparen. Det innebär att resenärer med till exempel barnvagn eller rollator med accesskort inte kunde validera sin biljett. Därför gjordes ett undantag för dessa resenärer så att de inte behövde betala för sin resa. Sedan april 2023 är det inte

längre möjligt att resa med accesskort och om kortläsare (VAL100) installeras i samtliga dörrpar föreligger inte längre något skäl att undanta dessa resenärer från kravet att ha en giltig biljett. Undantaget bör därför sluta gälla vid en utökning av påstigning i alla dörrar till fler stadsexpressbusslinjer.

Hållplatsavståndet för linjerna ska i samband med utökningen anpassas till målstandard enligt Kollektivtrafikplan 2050. Detta innebär att några enstaka hållplatser inte kommer att trafikeras av stadsexpressbusslinjerna. En översyn vilka hållplatser som kan vara aktuella pågår och bestäms inför trafikstart. Resenärerna vid dessa hållplatser hänvisas istället till andra busslinjer som trafikerar samma hållplats alternativt att ta sig till närmaste hållplats där stadsexpressbusslinjerna stannar.

En låst fordonsflotta för linje 4 innebär att fler fordon krävdes som fordonsreserv. Denna kostnad (10,7 miljoner kronor) var endast förknippad med att det fanns två separata fordonsflottor av typen blå ledbuss inom avtalet, där den ena hade extra valideringsutrustning ombord. Vid en utökning till enstaka fler linjer behöver driftkostnaden beräknas om för nya förutsättningar. Förslaget är därför att en utökning bör göras till alla stadsexpressbusslinjer i innerstaden så att inga extra kostnader uppstår, de extra driftkostnaderna för att ha två separata fordonsflottor kan då antas gå från 10,7 miljoner kronor/år till 0 kronor.

Projektledningen innefattar såväl förberedelsearbete som utredning och analyser. Projektledningskostnaden antas bli ungefär samma som för linje 4. Även om alla stadsexpressbusslinjer involveras i ett nästa steg påverkas inte tiden för projektledning nämnvärt.

Marknadsföringskampanjen för pilotprojektet på linje 4 var relativt omfattande. Skulle samma kampanj användas för en eventuell utökning kan en del av framtagandekostnaden minskas, men den utgör en liten andel. Ju fler fordon och fler resenärer som ska informeras, desto högre blir marknadsföringskostnaden. En reducering av kampanjens omfattning kan dock minimera denna utökning.

En minskad restid skulle innebära en minskad driftskostnad i och med att utbudstimmarna minskar. I längden finns möjligheten att då kunna minska antalet fordon i omlopp om restidsvinsterna blir tillräckligt stora. Minskade utbudstimmar leder till bland annat minskade personalkostnader (förare). Det kan finnas kostnadsbesparingar som i teorin kommer direkt men i praktiken

kommer först under nästa avtalsperiod. Exempelvis kan den fordonsflotta som redan finns, utifrån de förutsättningar som gavs vid avtalets start, göra att kostnadsbesparingarna i realiteten blir mindre. Av stor vikt för trafikeringskostnaderna är dock att Stockholms stad samtidigt som en eventuell utökning av påstigning i alla dörrar till fler stadsexpressbusslinjer arbetar för förbättrad framkomlighet och kortare restid mellan hållplatserna. En försämrad framkomlighet och längre körtider kommer i längden landa på trafikförvaltningen i form av dyrare trafikavtal för Stockholms innerstad.

Ekonomi påverkas även av attraktiviteten. När restiden minskar för en linje blir det generellt attraktivare att resa med linjen på längre sikt vilket ökar intäkter.

Utvärdering

Bedömd effekt är att medelhastigheten kommer öka något, hållplatstiden kommer minska samt en ökad pålitlighet och en mer attraktiv trafiking. Pilotprojektet med påstigning i alla dörrar på linje 4 föregicks av en utredning som visade på potential till förbättring om 7 procent på högt belastade turer. Motsvarande utredning har inte tagits fram inför utökningen till fler stadsexpressbusslinjer, dock är trafikförvaltningens bedömning att påstigning i alla dörrar ger en restidsvinst även för dessa linjer. Vilken storleksordning är dock svår att uppskatta utan djupare utredning och beräkningar. Trafikförvaltningen förordar därför att en utvärdering görs efter ett år. Trafikförvaltningen föreslår att följande parametrar ska vara en del av utvärderingen:

- Körtid
- Restid per resenär och antal resenärer som påverkas
- Förändring i antal resenärer
- Regularitet – förändring: före och under försök
- Variation i restid och väntetid – förändring i snabbaste och långsammaste 10 %
- Påstigningstid, förändring i tid och förändring i andel av restid
- Belastning ombord
- Fuskåkande, andel och antal samt eventuellt intäktsbortfall
- Kostnad för försöket
- Samhällsekonomisk effekt
- Kundnöjdhet
- Påverkan på bussförarnas arbetsmiljö

Utvärderingen kan användas som en första indikation på om en eventuell framtida expansion av påstigning alla dörrar för fler expressbussar ska studeras.

Ekonomiska konsekvenser

I längden finns möjlighet att kunna minska antalet fordon i omlopp om restidsvinsterna blir tillräckligt stora och därmed bland annat även minskade kostnader för förare. Det kan finnas kostnadsbesparingar som i teorin kommer direkt men i praktiken kommer först under nästa avtalsperiod. Exempelvis kan den fordonsflotta som redan finns, utifrån de förutsättningar som gavs vid avtalets start, göra att kostnadsbesparingar i realiteten blir mindre.

Inköp och installation av valideringsutrustning kostar cirka 35 000 – 45 000 kronor per fordon, beroende på antal dörrar. I dagsläget nyttjas 97 blå ledbussar till stadsexpresslinjerna i innerstaden, varav 27 stycken till linje 4. En utökning till alla innebär att ytterligare 70 fordon ska utrustas, vilket innebär en kostnad om 2,5 - 3,2 miljoner kronor. Därtill tillkommer kostnader för utökade biljettkontroller. Kostnaden för dessa bedöms vara i spannet 4-14 miljoner kronor beroende på omfattning av biljettkontroller samt avtal för det.

Kostnad för projektledning uppskattas till 2 miljoner kronor.

Kostnad för marknadsföring och kommunikation beror på önskad omfattning.

Riskbedömning

Kommunikation

Kommunikation är av stor vikt för att utökningen till fler linjer ska bli framgångsrikt. Exempel från Köpenhamn visar att de fick ned fuskåkandet i nivå med andra linjer som inte har påstigning vid alla dörrar via goda kommunikationsinsatser.

Det finns också en risk att det inte upplevs som en tydlig förbättring för kollektivtrafikresenärerna där kopplingen mellan deras betalning för biljett och en förbättrad kollektivtrafik inte görs utan att det tolkas som om att det bara rör sig om utökade kontroller. Tydlig kommunikation så att det upplevs som en vinst för resenärerna att fortsätta betala är av största vikt för ett lyckat försök.

Fuskåkande

Omvärldsanalyser har visat att det är vanligt att fuskåkande går upp vid påstigning i alla dörrar. Det är enligt ovan viktigt med bland annat god kommunikation och förstärkt biljettkontroll vid utvalda tidpunkter för att stävja

det. På linje 4 ökade biljettfusket i början av pilotprojektet men ligger nu på lägre nivåer än innan pilotprojektet startade, ca 1 %, troligen tack vare utökade och riktade biljettkontroller på linjen. Det finns en risk att linje 4 särskiljer sig mot övriga stadsexpressbusslinjer eftersom linje 4 trafikerar många av innerstadens större knutpunkter. Många resenärer på linje 4 reser även med andra trafikslag, vilket kan vara en del av förklaringen till det låga biljettfusket. Andra stadsexpressbusslinjer kan alltså ha andra förutsättningar vilket gör att det kan krävas än mer synlighet och biljettkontroller för att säkerställa intäktssäkring även på dessa linjer.

Säkerhetskonskvenser

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade säkerhetskonskvenser.

Konskvenser för miljön

En mer konkurrenskraftig kollektivtrafik lockar fler resenärer och bidrar till minskade emissioner från biltrafiken. Kortare hållplatsuppehåll och därmed effektivare busstrafik ger även möjlighet att minska tiden som bussarna behöver köra samtidigt som de kan transportera resenärerna snabbare.

Sociala konskvenser

En snabb och attraktiv kollektivtrafik gynnar inte bara de resenärer som reser med kollektivtrafiken utan bidrar även till bättre framkomlighet för övriga trafikantgrupper om fler reser med kollektivtrafiken. Det är viktigt att alla åtgärder som görs i kollektivtrafiken tar alla grupper i beaktande. Genom att korta onödigt långa uppehållstider vid hållplatser och minska trängseln vid ombordstigning kan resan för personer med funktionsnedsättning underlättas. Det är viktigt att kortare hållplatsstopp inte sker på bekostnad av den tid personer som har svårare att röra sig behöver.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling