Trafikförvaltningen
Strategisk Utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2022-03-29

Ärende
TN 2020-0032

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2022-04-26, punkt 18

Information om att genomföra en pilotstudie med påstigning alla dörrar på stomlinje 4

Ärendebeskrivning

Detta är ett informationsärende inför ett genomförande av en pilotstudie med påstigning alla dörrar för stomlinje 4 under ett år 2022/2023. Piloten genomförs som en del av avsiktsförklaringen[1] mellan Region Stockholm och Stockholms stad som skrevs under år 2019. Arbetet för att öka framkomligheten är gemensamt och piloten förutsätter att även åtgärder som ligger under Stockholms stads rådighet prövas. Stockholms stads trafikkontor föreslår för sin del av piloten att på delsträckor av Valhallavägen, Sankt Eriksgatan, Rosenlundsgatan/Hornsgatan och Ringvägen måla upp sammanlagt cirka 1000 meter nya kollektivtrafikkörfält samt se över trimning av trafiksignalerna.

Bakgrund

Stombussar är en viktig del av Stockholms kollektivtrafiksystem. 2019 skedde varje dag nästan 325 000 resor med stombussarna i Stockholm. Stombusslinjerna ska kännetecknas av hög turtäthet, god regularitet och framkomlighet samt hållplatser med enkel av- och påstigning. År 2019 hade stomlinje 4 över 60 000 påstigande per dygn samtidigt som snitthastigheten minskat. Hållplatstiden är drygt 30 % av restiden för linjen.

Mellan Region Stockholm och Stockholms stad finns en avsiktsförklaring från 2019 gällande gemensamt arbete för bättre framkomlighet, effektivare hållplatsstopp och förbättrad regularitet på stomlinje 4. Stockholms stad har under 2020/2021 genomfört framkomlighetsåtgärder på två sträckor utmed

[1] TN 2020-0032, daterad 2019-12-13

stomlinje 4, Hornsgatan och Odengatan. Stockholms stad planerar för att genomföra fler framkomlighetsåtgärder under år 2022 utmed delar av övrig sträcka för linje 4. Åtgärderna är bl. a. fler kollektivtrafikkörfält och reglering av gaturummet för en förbättrad framkomlighet för busstrafiken. Ett ärende med förslag till genomförande kommer att lyftas i Stockholm stads trafiknämnd i april 2022. Piloten står med i beslutad ”Budget 2022 för Region Stockholm”, RS 2020-0755.

Underlag

Rapport Effektivare hållplatsstopp – Påstigning vid alla dörrar på stomlinje 4
Rapport Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 del 1 och 2

Påstigning alla dörrar

Tidigare utredningar visar på en möjlig tidseffektivisering för högt belastade turer om 7 % vid påstigning alla dörrar. De visar även att åtgärden ger störst effekt i samband med andra åtgärder så som fysiska framkomlighetsåtgärder i gatan, optimering av trafiksignaler och trafikstyrning för bl. a. ökad regularitet. Det bedöms ge restidsvinster i form av förbättrad regularitet, det vill säga minskade väntetider för resenärer vid hållplats. Minskade restider och förbättrad regularitet kan i samverkan med påstigning vid alla dörrar ge minskad trängsel ombord och en mer positiv resenärsupplevelse. En jämnare beläggning ombord gör också att det praktiska kapacitetsutnyttjandet i fordonen ökar. På stombusslinje 4 är genomsnittsbeläggningen i det mest belastade snittet år 2018 ca 55 personer i maxtimmen. Det vill säga, i genomsnitt erbjöds sittplats till alla på den mest belastade sträckan under maxtimmen. Men belastningen, som följd av den bristande regulariteten, varierade mellan 10 och 100 personer/buss. Resultatet är att i genomsnitt erbjuds en överstandard i stråket samtidigt som de flesta resenärer upplever en orimlig trängsel. En jämnare belastning ombord skulle i sin tur bidra ytterligare till minskad hållplatstid eftersom att det tar längre tid för resenärer att gå på och av om det är trångt ombord. Regularitetsproblematik med kolonnkörning kommer fortsatt att finnas kvar om inga samordnade åtgärder för effektivare hållplatsstopp genomförs.

Trafikförvaltningen har tagit fram ett förslag till utformning av en pilotstudie för påstigning alla dörrar för stombusslinje 4. Tidigare utredningars omvärldsanalyser har visat att kommunikation till resenärerna inför och under piloten är av stor vikt för resultatet. Förslaget innefattar kommunikationsinsatser i olika kanaler och på de bussar som trafikerar

stomlinje 4. Det behöver tydligt visas på bussarna att alla dörrar är öppna för påstigning. Det innebär att de bussarna behöver låsas till att enbart trafikera linje 4 under piloten. Valideringsmaskiner ska installeras vid alla dörrpar för att kunna följa valideringsgraden under piloten. Större delen av valideringsutrustningen finns redan och utöver installation blir det därför ingen extra anskaffningskostnad. Styrning av biljettkontroller kommer ske inom befintligt avtal så att det blir fler på linje 4. Nytt IT-system för bussarna ska enligt gällande trafikavtal vara på plats till augusti 2022. Det finns flera fördelar med att genomföra piloten när det nya IT-systemet finns installerat för bussarna. Det ger en god möjlighet för insamling av data inför uppföljning och utvärdering av piloten. Exempelvis kommer det att vara möjligt att i realtid se hur hög valideringsgraden är på enskilda bussar och därmed kunna rikta biljettkontroller. Det nya IT-systemet förbättrar även förutsättningarna för trafikledningen att aktivt arbeta med att förbättra regulariteten. Då installation av det nya systemet påverkas av komponentbrist på grund av pandemin så skulle det kunna innebära att trafik-IT fullt ut är på plats först 2023. Trafikförvaltningen ser dock ändå fördelar med att starta piloten i augusti 2022 utan att alla delar är på plats för att då kunna utvärdera enskilda åtgärder för sig allt eftersom de är på plats under första halvåret av piloten för att under 2023 utvärdera effekten av alla åtgärder samlade. Hållplatsavståndet ska anpassas till riktlinjer enligt stomnätsplan. Detta innebär för pilotprojektet att några enstaka hållplatser inte kommer att trafikeras av stomlinje 4. Resenärerna vid dessa hållplatser hänvisas istället till andra busslinjer som trafikerar samma hållplats alternativt att ta sig till närmaste hållplats där stomlinje 4 stannar.

Utvärdering

De med Stockholms stad gemensamma utredningarna visar att medelhastigheten är möjlig att öka från dagen 12-15 km/timme till cirka 20 km/timme med de olika förslag till åtgärder som presenteras i rapporterna. Rapporterna visar även på en ökad regularitet genom bättre trafikstyrning och ökad framkomlighet. Då denna pilot inte kommer genomföras som ett fullskaligt test utan med ett antal valda åtgärder från rapporterna kommer utvärdering av piloten visa på vad just dessa åtgärder ger i effekt. Bedömd effekt är att medelhastigheten kommer öka något, hållplatstiden kommer minska från dagens cirka 30% av restiden men att den största effekten är en ökad regularitet vilket bidrar till en jämnare fördelning av resenärer på fordonen, en ökad

pålitlighet och en mer attraktiv trafikering. Trafikförvaltningen föreslår att följande parametrar ska vara en del av utvärderingen av pilotprojektet:

- 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 intäktsbortfall.
- Kostnad för försöket
- Samhällsekonomisk effekt
- Kundnöjdhet

Ekonomiska konsekvenser

Genomförande av en pilot mellan tidtabellsskiften i augusti 2022 och juni 2023 har en uppskattad driftskostnad på cirka 12-15 miljoner kronor. I kostnaden ligger bl. a. kommunikationsinsatser för cirka 2 miljoner, låsa bussar till linje 4, installationskostnader för valideringsmaskiner, ett uppskattat intäktstapp på 2 miljoner kronor på grund av fuskåkande, projektledning för genomförande och uppföljning av piloten.

I andra städer (till exempel Malmö) sågs en tydlig ökning av resandet på linjer vid införandet av påstigning vid alla dörrar. Påstigning i alla dörrar har dock oftast införts tillsammans med andra åtgärder vilket gör det svårt att uppskatta elasticiteten för nya resor som enbart beror på förändrad påstigningspolicy. Restidsförbättringarna bör dock leda till att fler resenärer lockas till linje 4.

Riskbedömning

Kommunikation
Det finns en risk kring att det blir otydligt för resenärerna om att man får gå på vid alla dörrar på linje 4 och att det enbart gäller för linje 4. Eventuellt att det kan upplevas extra otydligt i spåren av pandemin då resenärerna inte fick kliva på fram utan endast vid övriga dörrpar och det fanns inga valideringsmaskiner vid de dörrparen. Kommunikation är väldigt viktigt. 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 försöket 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 alla dörrar. Det är enligt ovan viktigt med bland annat god kommunikation och förstärkt biljettkontroll vid utvalda tidpunkter för att stävja det.

Tidplan och leverans av alla komponenter
Pandemin har orsakat ett globalt problem med leverans av olika komponenter. Tidplan för när olika åtgärder är på plats, t ex nytt IT-system för att utvärderas under piloten är osäker. Det kan även påverka viss data för uppföljning.

Västerbron
Stockholms stad ska under kvartal 2 till kvartal 4 år 2022 genomföra cykelåtgärder i gaturummet i anslutning och på Västerbron. Det riskerar att påverka framkomligheten negativt för trafiken i närområdet och över Västerbron under denna tid.

Uppföljning
Det är viktigt med uppföljning av piloten för att kunna utvärdera effekter av piloten samt för att kunna ta ställning till fortsatt hantering efter piloten. Viss osäkerhet råder kring vilken data som kommer finnas tillgänglig under piloten. Ombyggnation av Västerbron kommer påverka resultatet under 2022 och därför ser trafikförvaltningen att piloten bör pågå fram till sommaren 2023 för att kunna jämföra och särskilja data under byggnation och efter. Oplanerade händelser i trafikmiljön (trafikolycka, tillfällig avstängning av väg sträcka vid t ex vattenläcka) kan vara svåra att få reda på och även analysera hur de påverkar resultatet av piloten.

Konsekvenser 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 det kan transportera resenärerna snabbare.

Sociala konsekvenser

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.

Fortsatt arbete

Trafikförvaltningen planerar för ett genomförande och uppföljning av piloten med start i augusti 2022 tillsammans med trafikutövaren och i samordning med Stockholms stad.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling