Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-10-21

Ärende
TN 2019-1212

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2020-11-24, punkt 18

Svar på skrivelse angående införandet av ett bonussystem vid högtrafik för att minska trängseln och plana ut topparna och dipparna i kollektivtrafiken (SD)

Ärendebeskrivning

I skrivelsen påtalas vikten av att motverka den växande trängseln i kollektivtrafiksystemet. För att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv för Region Stockholms resenärer föreslås att trafikförvaltningen utreder förutsättningarna och kostnaderna för att införa ett bonussystem för att minska trängseln och öka resandet under lågtrafik.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelsen *”Införandet av ett bonussystem vid högtrafik för att minska trängseln och plana ut topparna och dipparna i kollektivtrafiken”* daterad 2019-10-22 från Sverigedemokraterna.

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

Förslag och motivering

Resandemönstret i Stockholms kollektivtrafik ger idag en högre belastning under morgonens och eftermiddagens rusningstrafik än under övriga tider av dygnet. Detta får till följd att systemet[1] måste dimensioneras för dessa resandetoppar, för att kunna möta resandebehovets skiftningar. Då systemet dimensioneras för dygnets resandetoppar skapar det outnyttjad kapacitet under resterande timmar av dygnet. Antingen används detta utbud i trafiken, vilket resulterar i en överkapacitet utanför rusningstrafiken, eller så ställs dessa fordon av under lågtrafik.[2] I båda fallen har investeringar i kapacitet som fyller behovet för rusningstrafiken genomförts.

I en växande region med stora behov och begränsade resurser behöver resurseffektiva åtgärder prioriteras. Det befintliga utbudet behöver kontinuerligt ses över och balanseras i förhållande till efterfrågan och tillgängliga resurser. Både kostnader och intäkter ska beaktas inför trafik- och taxeförändringar. Till exempel kan regionala och lokala satsningar tillsammans öka attraktiviteten i kollektivtrafiken och därmed öka kollektivtrafikens intäkter.

Det mest övergripande och heltäckande måttet på resenärernas upplevelse av kvaliteten i kollektivtrafiken är andelen nöjda resenärer. Måltalen för indikatorerna om nöjdhet utgår från att den redan höga nivån för andelen nöjda resenärer ska bibehållas, givet utmaningen att befolkningen ökar kraftigt i regionen och att flera utbyggnadsprojekt kommer att pågå fram till år 2030.

Under den pandemi som råder bör dock tidigare erfarenheter bedömas med försiktighet. Styrande för resenärers villighet att byta starttid för sin resa är i vanliga fall för det första den grad av flexibilitet de har gällande andra aktiviteter (när man t.ex. behöver vara på sin arbetsplats). För det andra den nackdel som en resa i högtrafik, med dess trängsel i kombination med ett relativt högre pris, innebär. I Covid-19 tider är det rimligt att tro att dessa förutsättningar är annorlunda. Vissa arbetstagare kan ha högre flexibilitet gällande vilken tid de ska vara på sina arbetsplatser genom att till exempel

[1] Med systemet menas hela kollektivtrafiksystemet och dess kostnader för att ta hand om resandeefterfrågan i dygnets samtliga timmar. Kostnader kopplat till detta är till exempel utbyggda spår, optimerade signalsystem för maximalt utnyttjande av lagda spår och antal fordon.
[2] Underhåll på fordon utförs under den tid de inte är i drift.

arbeta en del av dagen hemifrån, andra inte. Samtidigt som trängseln upplevs som en akut risk snarare än en minskad komfort.

Omvärld
En sammanställning gjord av UITP[3] visar på olika tillvägagångssätt för att minska trängsel. Tillvägagångssätten att förändra resenärens val av tid för genomförandet av en kollektivtrafikresa och därmed möjligheten att resa med mindre trängsel. De olika tillvägagångssätten som redovisas är:

- *Förändring av pris* - en rabatt ges för den som väljer att resa utanför högtrafik, främst på tidig morgon.
- *Bonussystem* – resenären ges en bonus i samband med resa i lågtrafik, bonusen kan bytas mot ex. lotter eller enklare mat.
- *En bättre resa i lågtrafik* – resenären erbjuds information om stadens sevärdheter eller information om beläggning i fordon.
- *Andra initiativ* – som att ta bort sittplatser för att få mer plats, kräva bokning av plats för att få åka med eller andra, större, fordon.

I en studie[4] och tillhörande forskningsöversikt rapporteras erfarenheter från prisdifferentiering i Hong Kong, Beijing, Nederländerna, Singapore, Melbourne, Denver (Colorado USA) och Trenton (New Jersey USA). En samlad erfarenhet tycks vara att små överflyttningar (<10%) sker från rusningstid till tid utanför rusningen vid prisdifferentiering. Undantaget är de fall där resa i lågtrafik blir helt kostnadsfri för resenären (Denver och Trenton) där uppemot en femtedel bytte starttidpunkt.

Inom ramen för trafikförvaltningens uppdrag bevakas forskningen och utveckling av tidsdifferentierad taxa och bonussystem, varvid någon egen utredning inom området inte bedöms vara nödvändig inom en förestående framtid.

[3] UITP - Union Internationale des Transports Publics – ett världsomspännande nätverk som sammanför intressenter inom kollektivtrafik och andra hållbara transportslag.
[4] Graham, Daniel J., et al ”Quantifying the ex-post causal impact of differential pricing on commuter trip scheduling in Hong Kong” Transportation Research Part A: Policy and Practice 141 (2020): 16-34

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-10-21

Ärende
TN 2019-1212

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Region Stockholm

1 (1)

SKRIVELSE
2019-10-22

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Införandet av ett bonussystem vid högtrafik för att minska trängseln och plana ut topparna och dipparna i kollektivtrafiken

En av kollektivtrafikens största utmaningar är att aktivt motverka den växande trängseln i kollektivtrafiken. Det är även en del av arbetet i att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv för Region Stockholms resenärer. Dagens trängsel i kollektivtrafiken koncentrerar sig främst till högtrafik då antalet resenärer är som störst under dygnets rusningstider. Det finns således potential för att införa åtgärder som bidrar till att öka resandet under lågtrafik som ligger utanför rusningstiderna.
Utbyggnad av kollektivtrafiken i syfte att minska trängseln och öka tillgängligheten är en resurs- och tidskrävande åtgärd, men också nödvändig för en växande och expansiv region. På längre sikt kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken bidra till att bemöta framtidens utmaningar och behov. Men för att åstadkomma förändring i dagens kollektivtrafik behövs åtgärder som påverkar resmönstret under högtrafik och som gör kollektivtrafiken mer attraktiv under lågtrafik. Detta kan åstadkommas genom ett flertal åtgärder så som lägre taxor eller bonussystem för de som väljer att resa under lågtrafik. Den typen av åtgärder kan även verka för att öka antalet resenärer som väljer kollektivtrafiken framför bilen.
Det finns även en tydlig politisk majoritet bland partierna representerade i Region Stockholm för att utreda eventuella förutsättningar och kostnader i Stockholms kollektivtrafik för att aktivt minska trängseln i högtrafik.
Därför anser vi att trafikförvaltningen bör utreda förutsättningarna för lägre biljettpriser samt eventuella bonussystem, lämpliga tider, kostnader för dessa åtgärder i syfte att få fler att resa under lågtrafik. Utredning ska presenteras i trafiknämnden.

Förslag till beslut:

att Trafikförvaltningen utreder förutsättningarna och kostnaderna för att införa ett bonussystem för att minska trängseln och öka resandet under lågtrafik.

Roland Johansson
Sverigedemokraterna