Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-25

Ärende
TN 2020-0161

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 27

Svar på skrivelse från (S) angående pilotprojekt med påstigning vid alla dörrar på bussar

Ärendebeskrivning

Skrivelsen lyfter att dagens och framtidens teknik möjliggör för passagerarna att validera sin biljett själv före resan och därmed är behovet av att kliva på bussen i framdörren för att passera chaufförens för biljettvalidering borta. Med utgång från detta ställs ett antal frågor.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt ”Skrivelse angående pilotprojekt med påstigning vid alla dörrar på bussar” daterad 2020-01-28 från Socialdemokraterna.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

Förslag och motivering

Nedan följer trafikförvaltningens svar på skrivelsens frågeställningar.

- *Vad finns det för erfarenheter av påstigning på buss vid alla dörrar i andra län? Exempelvis rörande uppmätta tidsvinster, hotbilder mot chaufförerna och påverkan på andelen biljettvalideringar.*

Trafikförvaltningen har tagit del av resultatet från några andra städer som genomfört påstigning vid alla dörrar. Linje 5 Malmöexpressen invigdes 2014 och då med påstigning vid alla dörrar i samband med andra åtgärder för ökad framkomlighet. Resandet ökade kraftigt trots att inte restiderna minskade. Regulariteten förbättrades, vilket gav en bättre fördelning av resenärerna på bussarna och därmed förbättrad kapacitet. Liknande erfarenheter finns även i Göteborg. Både i Malmö och i Göteborg är det en ökad andel som reser utan giltig biljett vid påstigning vid alla dörrar. I Göteborg kommer Västtrafik införa nya direktiv med påstigning fram och avstigning bak. En av anledningarna är att få fler att köpa biljett. Det kommer dock vara undantag för nio busslinjer i centrum samt alla spårvagnslinjer då de bedömer att endast påstigning fram skulle innebära att de behöver stanna för länge på varje hållplats. I Köpenhamn har riktade insatser med biljettkontroller genomförts, vilket ledde till att nivån av fuskåkande på linjer med påstigande i alla dörrar hade samma nivå som linjer med visering av biljett hos föraren.
Gällande hotbild mot chaufförerna har inget lyfts specifikt i dessa uppföljningar.

Påstigning vid flera dörrpar finns delvis idag i Stockholms innerstad. Under rusningstid vid hållplatser med många resenärer, t.ex. vid Hornstull där bland annat stombusslinje 4 passerar, finns möjlighet att gå på utan att passera den främre dörren. Upplägget innebär att trafikutövaren har personal vid hållplatsen som validerar biljetter innan resenärerna kliver på vilket möjliggör påstigning i flera dörrpar samtidigt som intäktssäkring kan upprätthållas.

- *Vilken linje skulle vara bäst att genomföra en pilotstudie på?*

Linje 4 bedöms vara den busslinje som har potential för att genomföra en pilotstudie. Linje 4 utmärker sig med högst andel hållplatstid av Stockholms stomlinjer, strax under 30 % av restiden[1]. Regularitet är viktig för busstrafiken och kan förbättras om påstigningen blir effektivare. Det kan också ge mindre trängsel ombord. Som förhållandena ser ut på linje 4 skulle sannolikt påstigning vid alla dörrar bidra till kortare hållplatstider.

Under det senaste året har busstrafiken på grund av Corona-pandemin tillämpat påstigning i bakdörrarna med stängd framdörr utan möjlighet att stiga på vid framdörren och validera biljetter. Erfarenheten och kunskapen insamlad från denna tillfälliga förändring i påstigningspolicy ger indikationer om vilken effekt ett pilotförsök skulle kunna tänkas ge. Det finns dock flera faktorer som gör att erfarenheten inte ger svar på vilken effekt ett införande skulle ge under normala trafikförhållanden. De viktigaste faktorerna är att trafiksituationen och

[1] Stombussbokslut 2019.

framkomligheten för busstrafiken ser avsevärt annorlunda ut, belastningen ombord är betydligt lägre och påstigning sker inte genom alla dörrar utan genom två av tre dörrpar.

Busslinje 676, Stockholm-Norrtälje, har haft valideringsmöjlighet vid alla dörrar från 2012, primärt sker påstigning vid framdörren och bakdörren nyttjas vid trängsel i högtrafik. Under februari 2020, före pandemin, var valideringsgraden 92%. Under juni 2020, d.v.s. under pandemin var valideringsgraden 52%. Under februari 2021, då skyddsglas var monterat och man åter kunde nyttja framdörren, var valideringsgraden 90%. Utfallet visar att färre rest med validerad biljett vid enbart påstigning bak. Det finns ingen framtagen data som visar hur många som haft giltig biljett exempelvis årskort, månadskort eller annan biljett men inte validerat den vid sin resa.

Effekt av positiv, riktad kommunikation samt styrning av när och var biljettkontroller utförs har inte genomförts och kan därför inte heller följas upp utifrån pandemins effekter på beteende att resa med eller utan giltig biljett. Dessa aktiviteter har en positiv effekt på valideringsgraden och är vid en lösning med påstigning vid alla dörrar viktigt att arbeta med för att upprätthålla en hög betalningsmoral vilket i sig är en förutsättning.

- *Vilka fördelar och nackdelar ser förvaltningen med att genomföra ett pilotprojekt?*

Rapporten *Effektivisering av hållplatsstopp, påstigning alla dörrar på stombusslinje 4* (TN 2020-0032) som tagits fram tillsammans med Stockholms stad har studerat vad som påverkar hållplatsstoppens effektivitet längs stomlinje 4.

Fördelarna med att genomföra ett pilotprojekt är att få möjlighet att kunna testa och utvärdera rapportens antaganden och kunskap från andras erfarenheter tillämpad i Stockholms innerstad. Exempel på nackdelarna med ett pilotprojekt är utmaningar inom ekonomisk reglering inom befintligt trafikavtal och eventuell påverkan på biljettintäkter. För- och nackdelar påverkas också av längden på tidsperioden för ett pilotprojekt.

Flertalet förutsättningar behöver finnas på plats för att ett pilotprojekt ska kunna ske under ordnade former, inklusive utvärdering och effektmätning.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-25

Ärende
TN 2020-0161

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-25

Ärende
TN 2020-0161

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

SKRIVELSE
2020-01-28

Trafiknämnden

Skrivelse angående pilotprojekt med påstigning vid alla dörrar på bussar

I Sverige har vi en norm rörande busspåstigning att vi går på längst fram och stiger av i de bakre dörrarna. Innan Access-systemet infördes krävdes fortfarande stämpling av remsor eller visuell inspektion av månadskort av bussföraren. Nu behövs detta inte längre då passagerarna kan validera sig själva. Behovet av att passera föraren för biljettvalidering är därmed borta.
I den nära framtidens busstrafik där mobiler eller bankomat kan vara bärare av biljetter och det räcker med att bäraren befinner sig inom en meter från avläsaren för att läsa av biljetten kommer behovet av att ens passera invid en avläsare att minska.
Därtill kommer frågan om effektivisering av påstigningsprocessen och bussars framkomlighet, här finns förmodligen stora tidsvinster att göra. Därutöver handlar det om bussförarnas arbetssituation – i biljettvalideringen uppstår en stor andel av hotfulla situationer och att införa inpassering vid alla dörrpar skulle helt ta bort denna situation.
Det finns därmed all anledning att närmare undersöka frågan genom exempelvis ett pilotprojekt på någon eller några vältrafikerade linjer i Stockholms län. Farhågor såsom minskad biljettvalidering bör utredas ordentligt, inklusive möjliga åtgärder (såsom ökade kontroller vid behov) för att se hur man uppnår bästa nytta och effektivitet inom systemet.

Mot bakgrund av ovanstående vill Socialdemokraterna ställa följande frågor:

- Vad finns det för erfarenheter av påstigning på buss vid alla dörrar i andra län? Exempelvis rörande uppmätta tidsvinster, hotbilder mot chaufförerna och påverkan på andelen biljettvalideringar.
- Vilken linje skulle vara bäst att genomföra en pilotstudie på?

- Vilka fördelar och nackdelar ser förvaltningen med att genomföra ett pilotprojekt?