

FÄRRE HÅLLPLATSER – FLER RESANDE

I de flesta städer runt om i Sverige kan kollektivtrafiken beskrivas som i första hand yttäckande, d v s fokus ligger på många linjer och korta gångavstånd till hållplatserna. Kunderna upplever produkten som relativt långsam .Konsekvensen är att stadsbussarna har svårt att attrahera nya kundgrupper. Anledningen till att det är såhär, är att många beslutsfattare – tjänstemän och politiker – sitter kvar i den sociala dimensionen, det vill säga jobbar i första hand gentemot de som saknar bil. Applicerar vi även den hållbara aspekten, som vi pratar om, så attraheras nya kundgrupper.

Vad är då lösningen?

En lösning är helt enkelt att glesa ut antalet hållplatser. En ny studie som vi på Urbanet Analys gjort visar att om antalet hållplatser reduceras, så kan resandet öka samtidigt som finansieringsbehovet minskar. Färre hållplatser ökar resandet eftersom resenärens vinst av kortare restid är större än ”obehaget” av den något förlängda gångtiden till hållplatsen. Den ökade hastigheten minskar också kostnader knutna till fordonet.

Analyser i Oslo och Stavanger visar att om hållplatsavstånden kan optimeras, ökar resandet med cirka 3 - 4 procent, vilket är positivt. Den stora vinsten uppstår dock av att skatteunderskottet kan reduceras med 25 – 50 procent (!) utifrån hur effektiviseringen anpassas till resenärernas värdesättning av tid (läs resenärens behov).

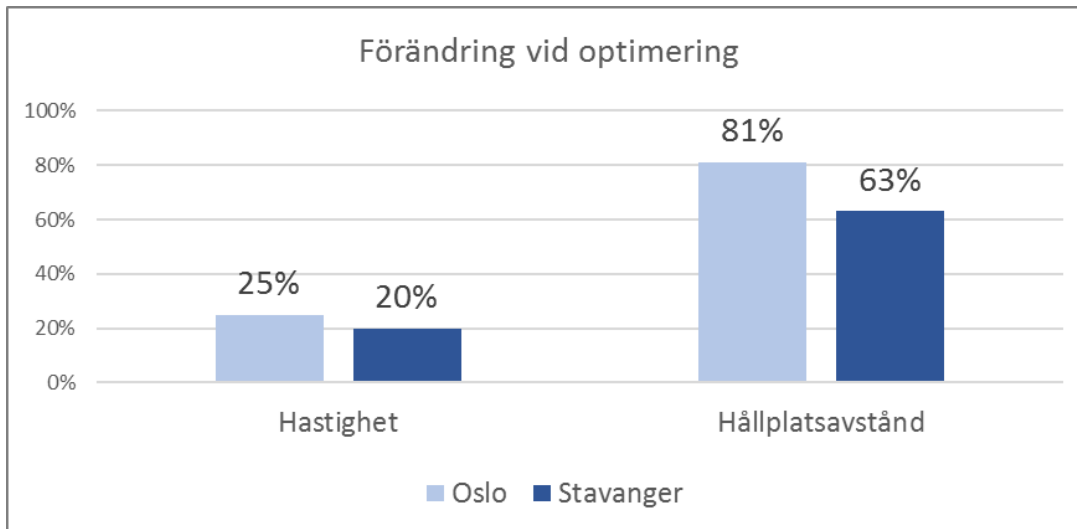
Vad gör vi? I en egenutvecklad modell, beräknas det optimala avståndet mellan hållplatserna längs linjen eller i ett område. Begreppet optimalt definieras utifrån hur mycket det är möjligt att minska kundernas så kallade ”resuppoiffring” (vilket är en mix av gång-/ vänte-/ restider, förseningar, bytesmotstånd och biljettpris).

Ökat avstånd mellan hållplatserna ökar hastigheten och bidrar till kortare restid ombord för kunden. Ökade avstånd innebär att gångtiden till hållplatsen ökar något. För de flesta kan det tenkes at det ökade gångavståndet dock knappt märkbart eftersom det bara är de som i dag bor riktigt nära en hållplats som får det märkbart sämre. De som bor ”lite längre bort” från hållplatsen kan välja en alternativ väg till den nya hållplatsen, det vill säga knappt någon skillnad. Optimeringsmodellen arbetar med att balansera individens vinst av kortare restid gentemot obehaget av längre gångtid.

Viktigt är dock att analysera och förstå vilka hållplatser som inte skall röras respektive förändras och ”slås ihop”. En intressant erfarenhet vi sett under arbetet är hur många hållplatser som har låg andel påstigande men som inte ifrågasätts.

Resultaten från såväl Oslo som Stavanger visade att hållplatsavstånden bör ökas

I nedan figur ser vi hur längre hållplatsavstånd i de två städerna bidrar till ökad hastighet for bussen.



Figur – Effekt på hastighet och genomsnittligt hållplatsavstånd av att optimera hållplatser i Oslo och Stavanger.

I Oslo visade analyserna att resenärens nytta maximerades av ett genomsnittligt hållplatsavstånd på 780 meter. En ökning från 432 till 781 meter (81 %) innebär att hastigheten ökar från 22 till 28 km/timmen, vilket motsvarar en hastighetshöjning med ca 25 procent.

I Stavanger visade analysen att hållplatsavståndet borde höjas med 63 procent (från 455 till 741 meter) vilket ger en höjning av hastigheten från 23 till 27 km/timmen, det vill säga 20 procent förbättring. De två städerna har många likheter, en tydlig skillnad var dock att resenärerna i Stavanger inte fullt önskar sig ett lika långt gångavstånd som Osloborna, som är beredda att gå nästan upp till 800 meter.

Små effekter ger stora resultat

Den totala effekten på efterfrågan innebär att resandet ökar med 3,7 procent i Oslo och i Stavanger med 2,7 %. I Oslo motsvarar det 3,4 miljoner resor och i Stavanger 636 000 fler resor. Detta har givetvis en effekt på intäkterna som bara i Oslo ökar med ca 32 miljoner kr och i Stavanger med 9,7 miljoner kr.

I nedan tabell sammanfattas resultaten från Oslo och Stavanger,

	Oslo	Stavanger
Kortare restid ombord	4 min	4,4 min
Längre gångtid	2 min	1,7 min
Ökat resande	3,7 %	2,7 %
Ökade intäkter (bussresor)	32 milj kr	9,7 milj kr
Effektivare fordonsansvändning *)	11 – 22 %	9 – 18 %
Minskad skattesubvention (intäkter – kostnader)	24 – 50 %	10 – 23 %

*) den exakta effekten är svår att beräkna eftersom operatörens regleringstider och olika fordonsomlopp inverkar på resultatet. Vi har därför valt att redovisa gapet mellan minimi- respektive maximalt utfall.

Längre hållplatsavstånd ökar inte bara resandet utan bidrar även till en minskning av skattesubventionen.

Det exakta kostnadsminskningen har inte beräknats eftersom vi inte haft tillgång till operatörernas trafikproduktion avseende fordonsomlopp m.m. Från tidigare studier vet vi att ca 10 procent ökad

hastighet reducerar operatörens kostnad med omkring 9 procent eftersom fordonets effektivitet ökar (Kjørstad mfl. 2014).

I ovan två exempel beräknas den minskade produktionskostnaden till någonstans mellan 11 – 22 procent i Oslo respektive 9 – 18 procent i Stavanger. Vi redovisar värdet mellan 50 – 100 procent av hastighetsökningen för att inte framstå som alltför positiva.

Totalt sett ger detta stora effekter på det totala skattebidraget. När effekten av ökade intäkter och minskade produktionskostnaderna summeras ger det en effekt i Oslo på någonstans mellan 24 – 51 procent i minskade skattesubventioner för busstrafiken. I Stavanger kan skattebidraget reduceras mellan 10 – 23 procent.

Sammanfattningsvis

En översyn, en optimering av hållplatsavstånd skapar stora positiva effekter, på resandet, på ekonomin. För den Regionala Kollektivtrafik Myndigheten innebär det möjligheter att antingen frigöra resurser till exempelvis andra trafikområden där behov av utvecklad trafik identifierats eller helt enkelt spara resurser.

En översyn av hållplatsavstånd är med andra ord en viktig åtgärd som bidrar till att öka såväl kollektivtrafikens attraktionskraft som marknadsandel inom givna budgetramar oavsett vi pratar fördubbling eller liknande mål på såväl regional som nationell nivå.

I projektet har vi dock inte räknat på vad det kostar att flytta hållplatser eller själva hållplatsens kvalitet. En annan viktig faktor som också skall vägas in är att det finns grupper med funktionshinder och är beroende av kosta gångavstånd. Dessa grupper behov skall också vägas in i analyserna och alternativa möjligheter skall därför inkluderas.

Kristine Wika Haraldsen & Torbjörn Eriksson

PS för den som vill veta mer om teori och referenser m.m. – gå gärna in vår hemsida www.urbanet.se och titta på publikationer / tidskrifter där vi publicerat rapporter eller artiklar.