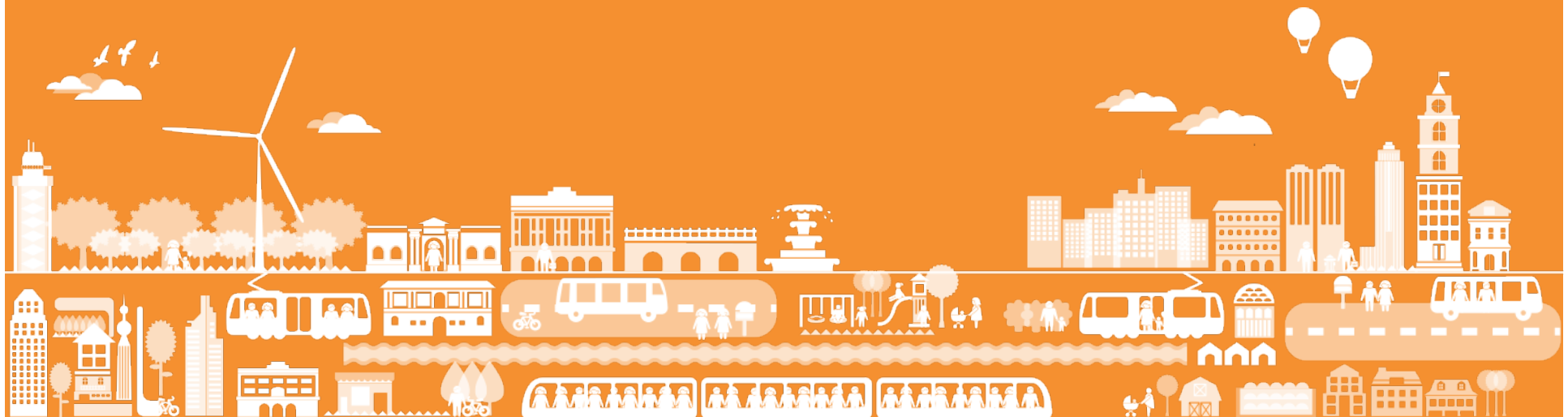


Uppföljning av E20-avtalen

Hanna Lindgren VTI (med projektledare Roger Pyddoke VTI)
K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik



”Fler reser när bussbolaget får ökat inflytande”

- ”De största drivkrafterna i den avtalsmodellen är ökat resande och ökad kundnöjdhet, vilket också visar sig i resultaten. Mellan 2013 och 2015 har resandet i området ökat med sex procent och från 2010 till 2015 har kundnöjdheten ökat med tolv procent. Bidragande orsaker till den stora ökningen av bussresenärer är nya trafiklösningar som gynnar och passar fler människor.”
- Bussmagasinet 17 okt 2016 om ”Västtrafikmodellen” i Trollhättan och Vänersborg. Avtalet startade i december 2012.

Översikt

- Inledning
- Uppdrag
- Data
- Hypoteser
- Uppföljning
 - Avgångar
 - Inställda avgångar
 - Punktlighet
 - Upplevd kvalitet
 - Påstigande
 - Kostnader
- Slutsatser
- Tänkbara förklaringar

Inledning

- E20-avtalen är de första SL-avtalen där all ersättning till operatören baseras på antalet resenärer. Ett så kallat 100 % resandeincitamentsavtal. Trafikstart 2012 och 2013.
- ”Övergripande mål för uppdraget är att öka antalet resenärer och öka kollektivtrafikens marknadsandel inom avtalsområdet, driva och utveckla en buss- och spårtrafik som ger fler och nöjdare resenärer, planera trafiken så den blir mer effektiv.” (SLL 2014)

Uppdrag

- Denna studie har genomförts på uppdrag av Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting inom kollektivtrafikforskningscentret K2. Uppdraget innebär:
- ”att beskriva utfallen i tabeller och diagram”
- ”att diskutera tänkbara förklaringar till skillnader mellan förväntningar och utfall”
- För att kunna jämföra utfallen i E20-avtalen ställer vi dessa mot utvecklingen i E13-avtalen som är produktionsavtal med inslag av incitament. Data finns för åren 2009-2015.

Data

- Bussområden E20: Bromma (Stockholms Västerort), Sollentuna, Solna/Sundbyberg och Norrort (Täby, Åkersberga, Vaxholm)
- Bussområden E13: Södertälje (inkl. Nykvarn) och Järfälla/Upplands-Bro
- Månadsvisa data 2009-2015 på bussområdesnivå: Antal påstigande (vardagsmedelvärde), utbud: avgångar, km och timmar, SL:s utgifter, Nöjd kundindex.
- Ingen data på linjenivå.

Hypoteser

- Ökade incitament för att transportera resande leder till ett ökat utbud, förutsatt att betalningen för en VBP (verifierad betalande påstigande) är tillräckligt hög för att täcka kostnaden för att tillhandahålla en ytterligare avgång.
- Ökade incitament leder till en omfördelning av utbudet, i den utsträckning som avtalen tillåter det, till områden där hög efterfrågan finns.
- Ökade incitament kan ge utrymme för kvalitetsförbättringar om efterfrågan är tillräckligt känslig med avseende på kvalitet. Då kan ökade incitament leda till högre kvalitet.

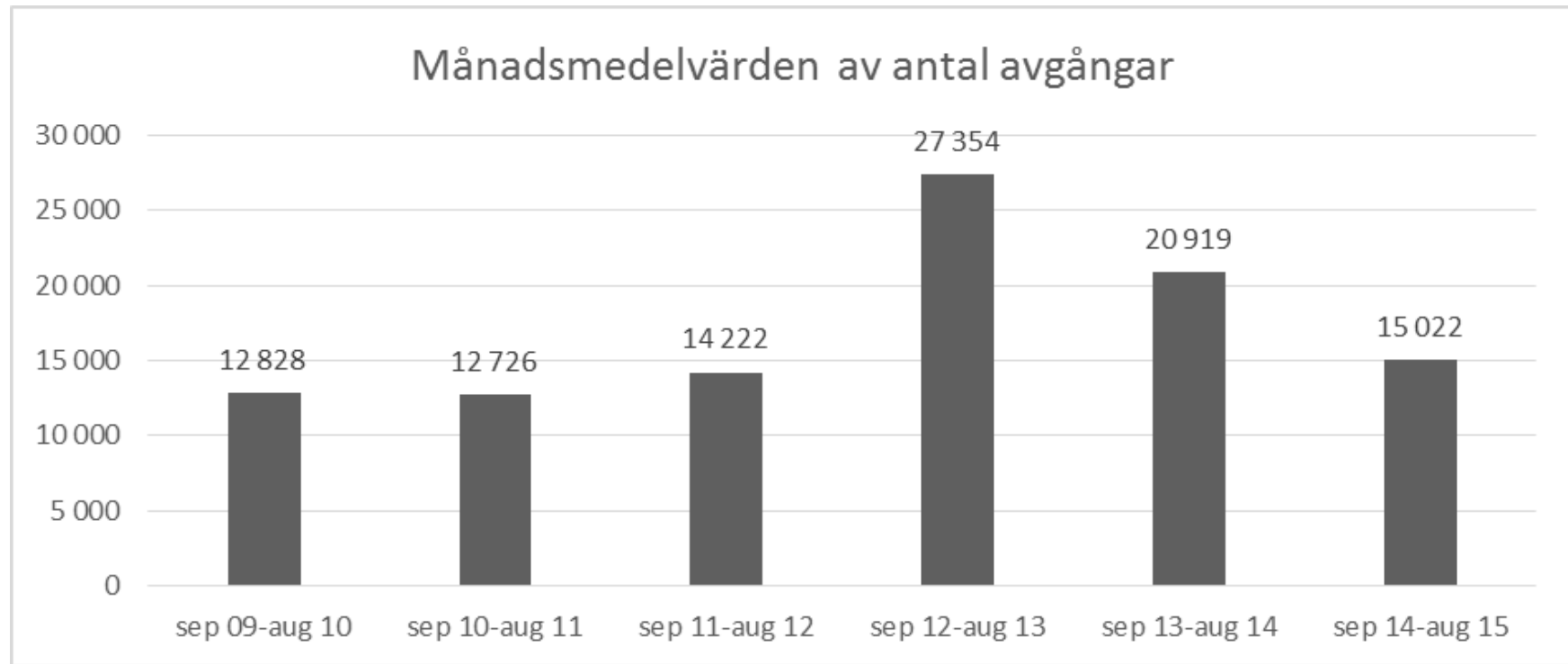
Hypoteser

- E20-avtalen kommer att ha en större ökning av påstigande än jämförelseområdena.
- I E20-avtalen kommer ökningen av utbudet att variera mellan områden och i genomsnitt vara större än i jämförelseområdena.
- E20-avtalen kommer att ha en bättre utveckling av kundnöjdhet och punktlighet än jämförelseområdena.

Avgångar

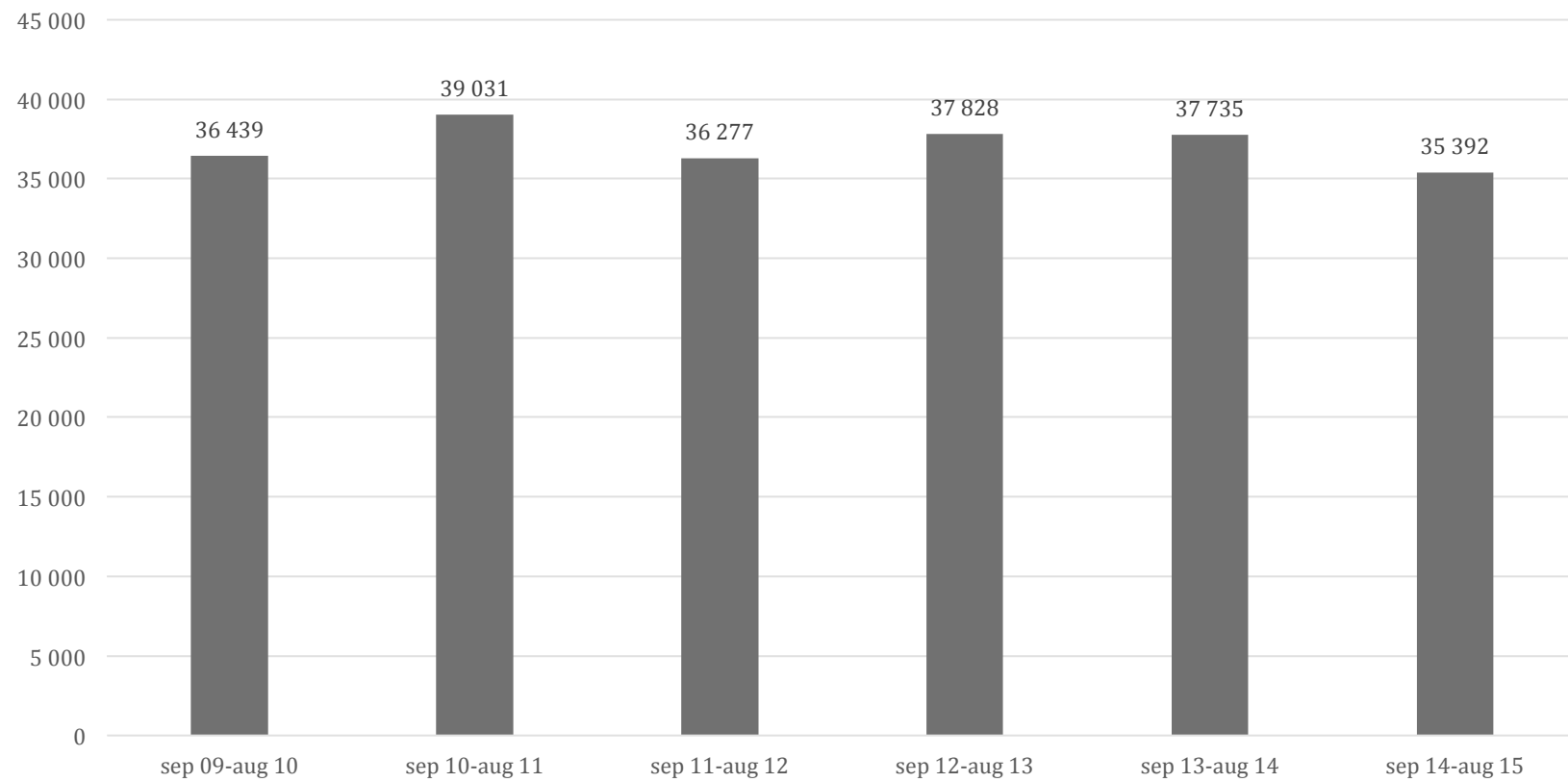
- Antal avgångar i E20 områdena har hittills ökat med i genomsnitt 17 procent.
- I jämförelseområdena sammantagna ökade utbudet med 15 procent.
- I stort sett alla utbudsförändringar har skett i turtäthet och inte i linjeförändringar.
- Variationen mellan E20-områdena och över tid i områdena är dock stor.

Sollentuna

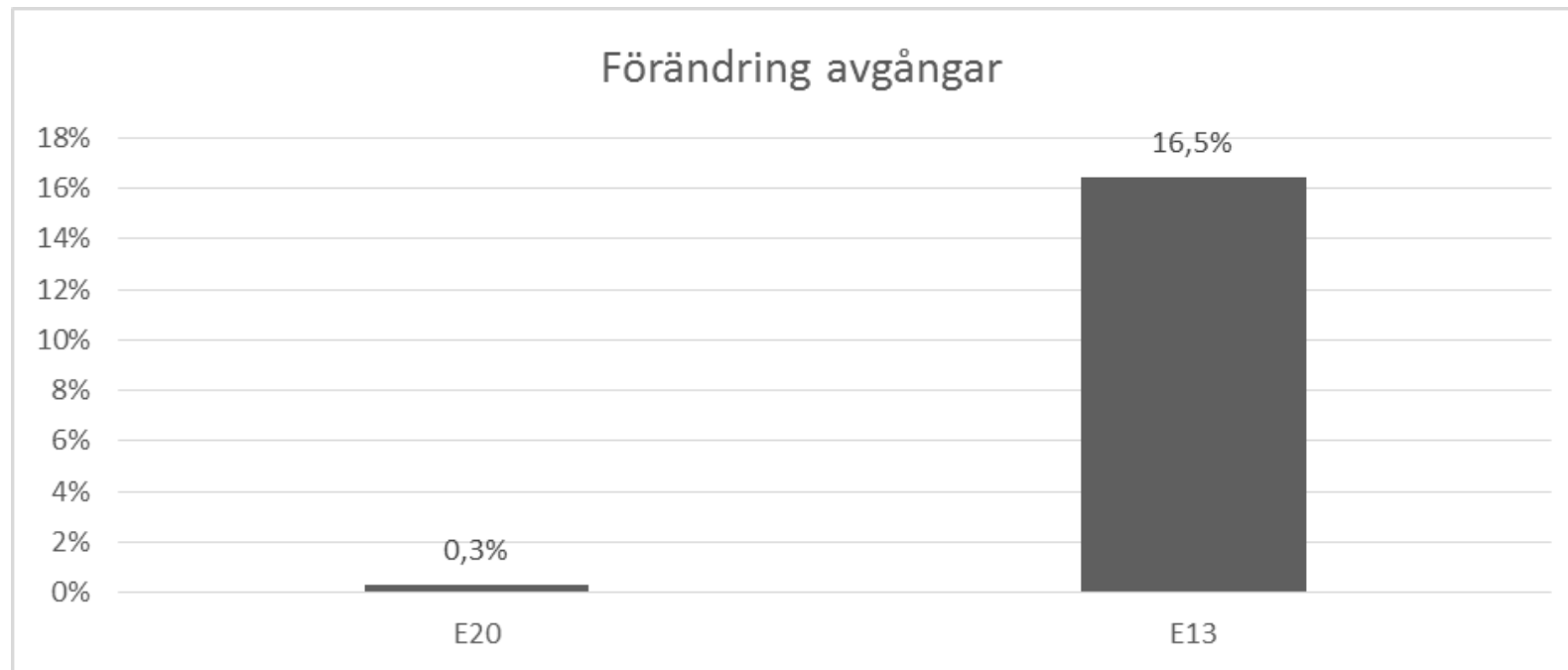


Bromma

Månadsmedelvärden av antal avgångar

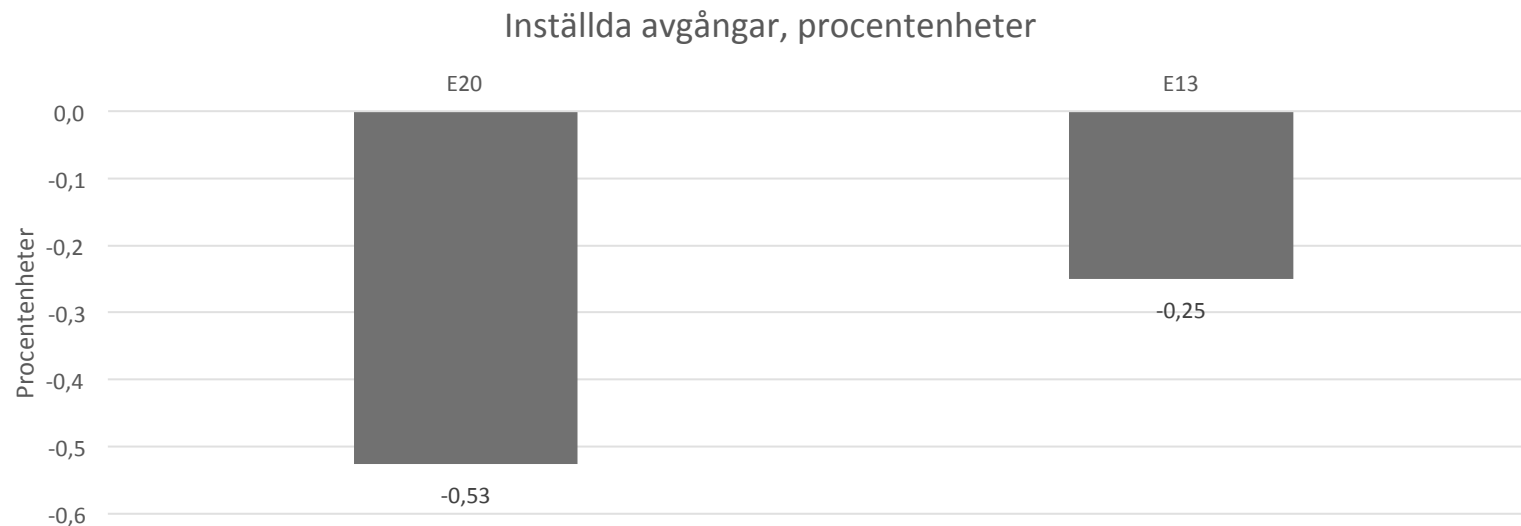


Förändringen av antalet avgångar 2011 jämfört med 2015



Inställda avgångar

Större minskning i E20 avtalen än i jämförelseområdena

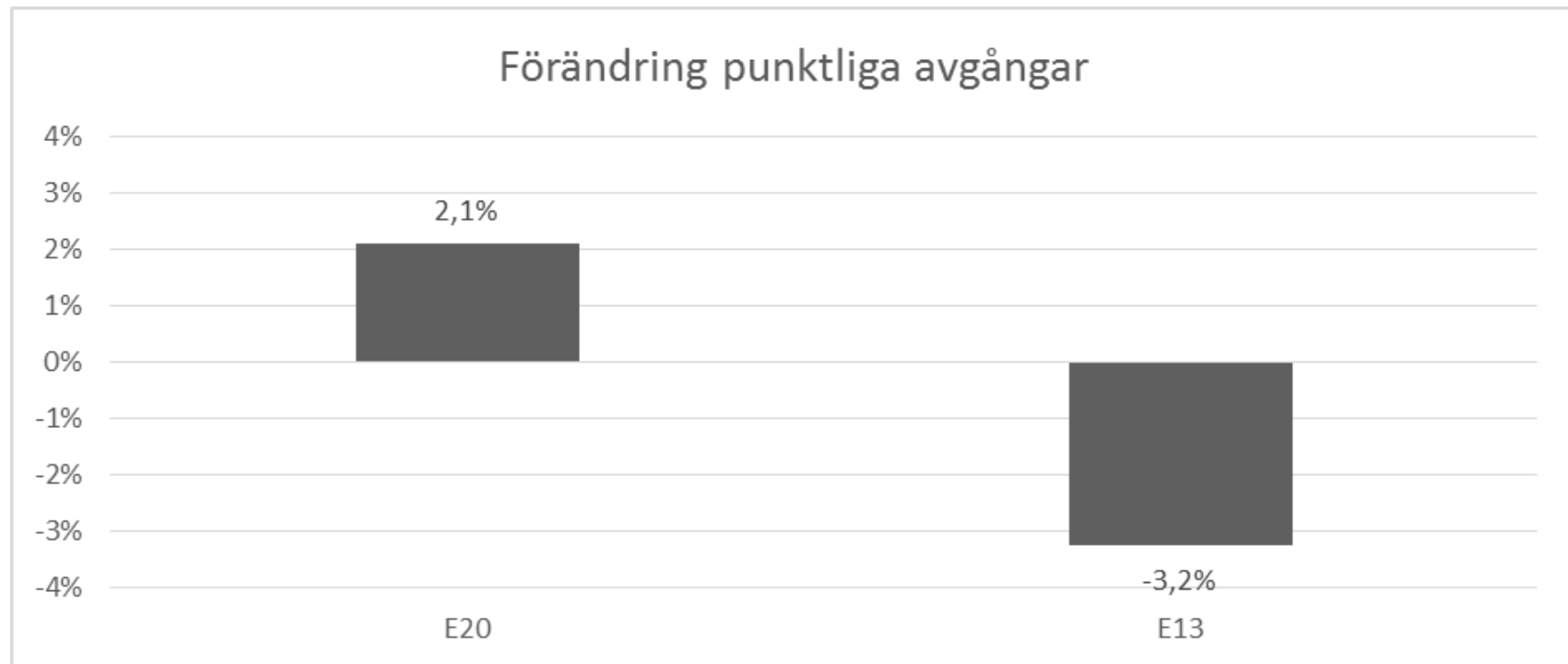


2011 jämfört med 2015



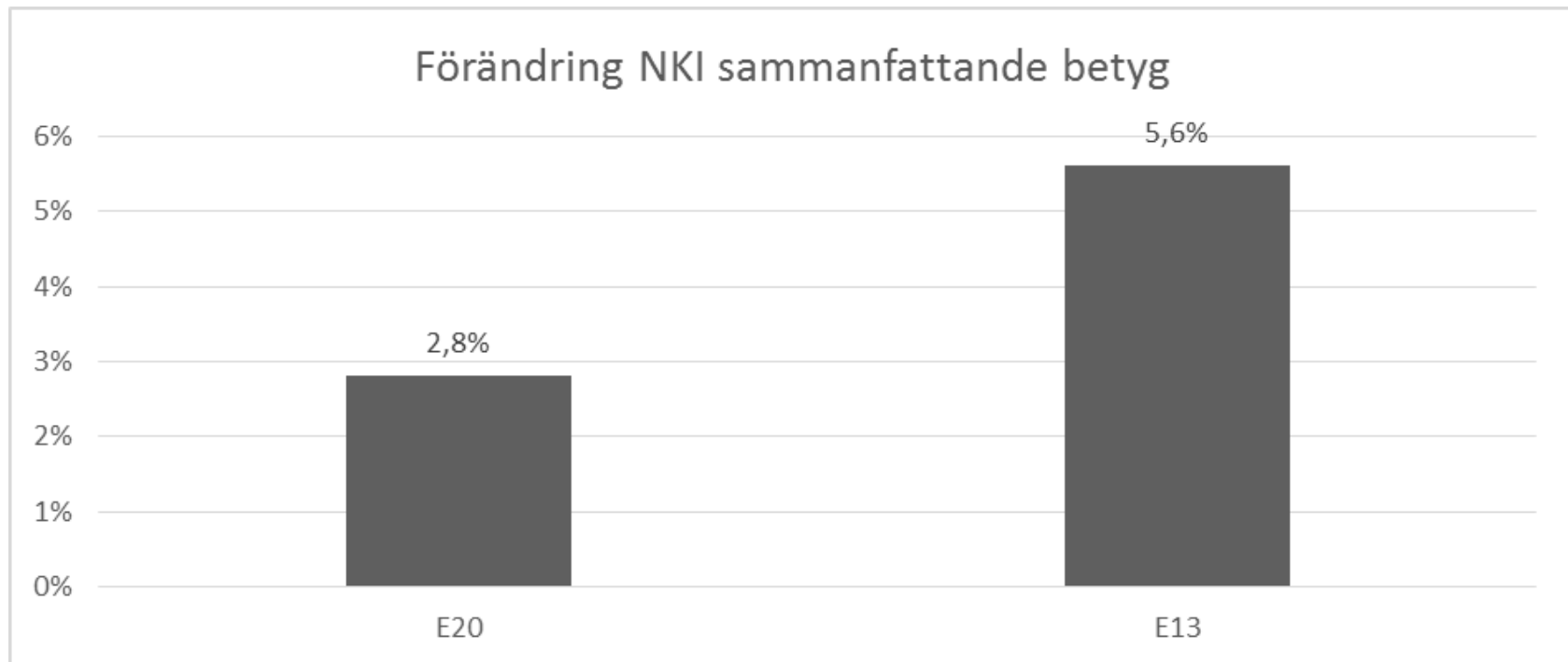
Punktlighet

Förbättras i E20 områdena 2011 till 2015



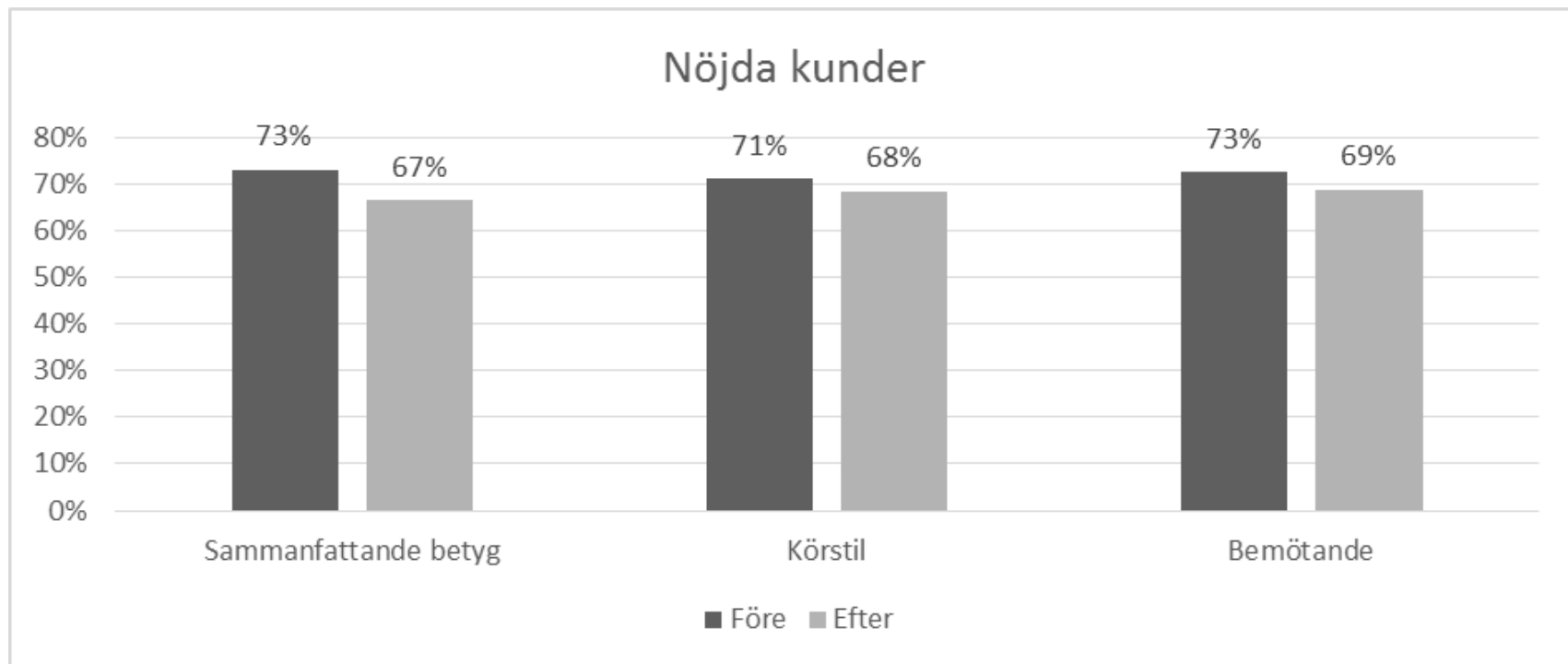
Kvalitet

- Effekterna på kvalitet är små



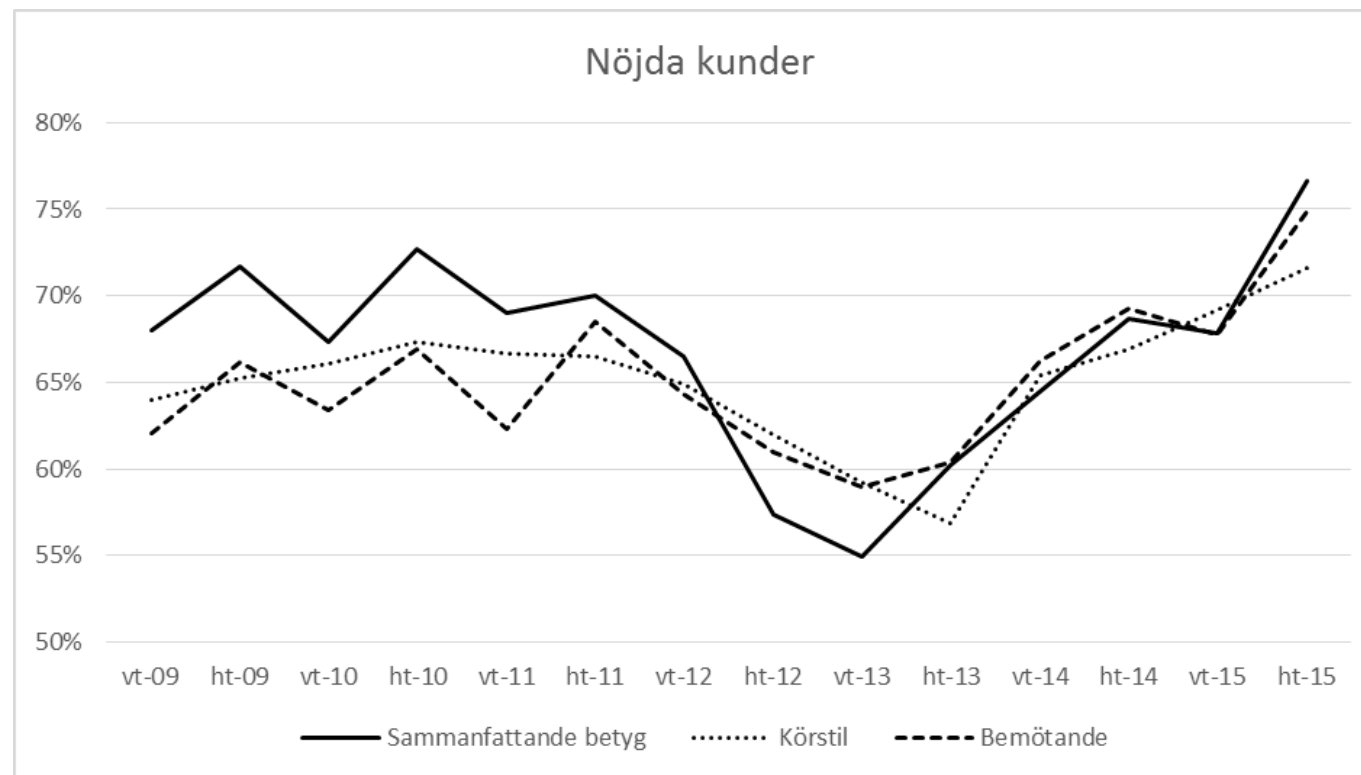
Norrort

- Sämre upplevd kvalitet perioden efter.



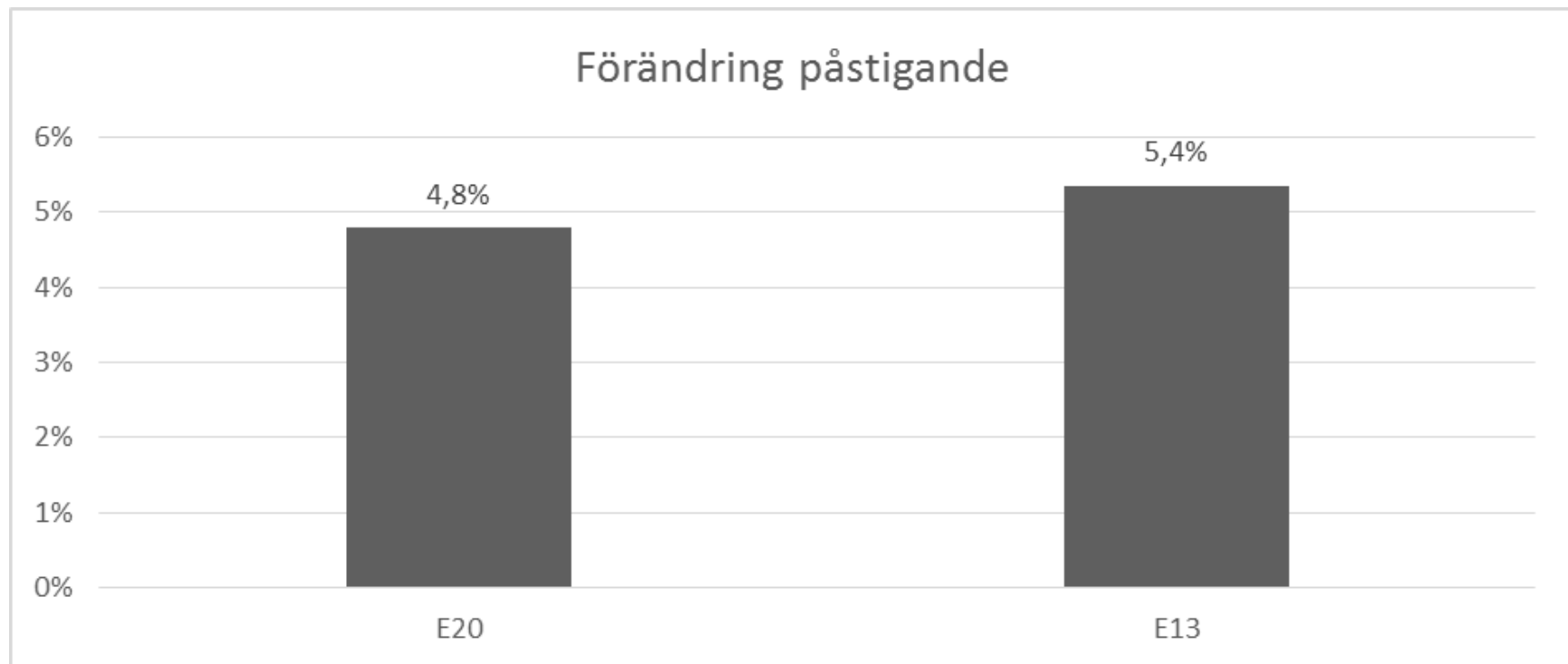
Sollentuna

- Men varierar också över tid och ökar eftersom.



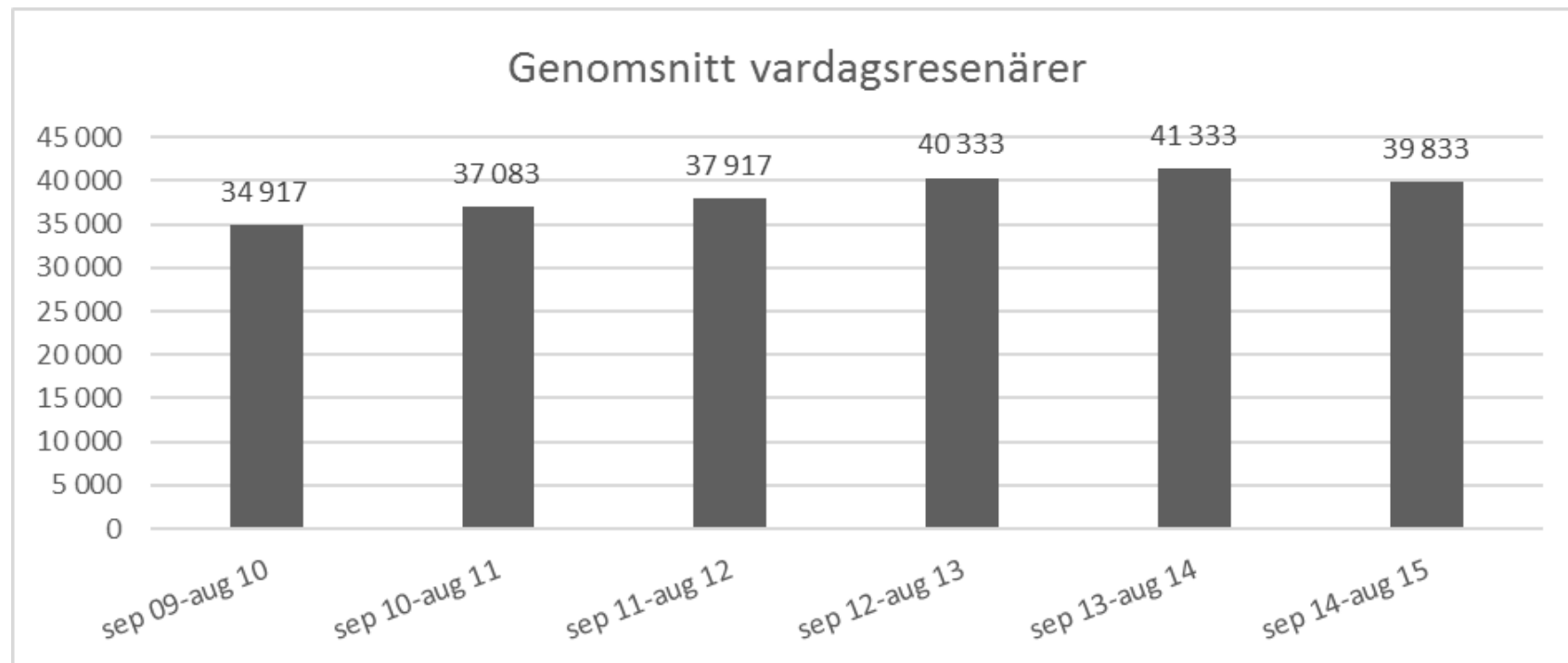
Påstigande

- Ökar mindre i E20 områdena från 2011 till 2015



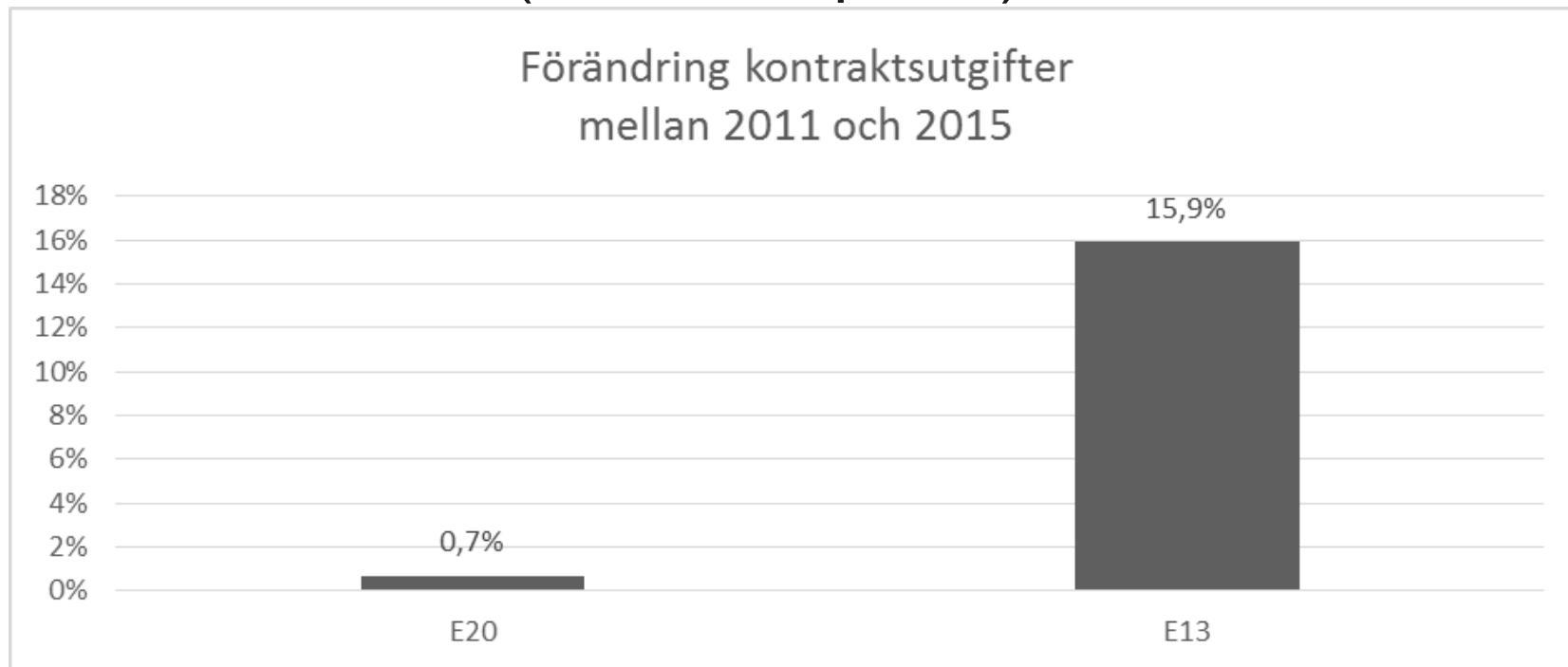
Bromma

Antalet påstigande minskar det senaste året



Kostnader

- Kostnaderna ökar mindre i E20 områdena mellan 2011 och 2015 (nominella priser)



Slutsatser

- De uttalade målen är att öka resandet och kundnöjdheten samt att öka effektiviteten
- Med de använda måtten presterar E20 avtalen bättre än produktionsavtalen beträffande
 - Kostnader
 - Inledningsvis sämre men allt bättre kundnöjdhet
 - Punktlighet
 - Inställda avgångar
- ..men sämre beträffande
 - Avgångar
 - Påstigande (liten skillnad)

Slutsatser

- Hypotesen om att E20-avtalen skulle ha en större ökning av påstigande stämmer inte.
- Ökningen av utbudet har varierat i olika E20-områden men har i genomsnitt inte varit större än i jämförelseområdena.
- Utvecklingen i kundnöjdhet har varit bra (från låga nivåer) och E20-områdena har bättre punktlighet än jämförelseområdena.

-
- Högre kvalitet – en billig åtgärd med förhoppning om att det ökar resandet? Eller hot om viten?
 - Kostnaderna hålls nere, men vi vet ingenting om produktionskostnaderna. Går det ekonomiskt ihop för operatören? Om inte finns det risk för att kostnadsminskningen per påstigande inte blir bestående i framtida avtal.
 - Incitamenten verkar inte tillräckligt höga för att genom innovation öka resandet.

“Det är svårt att göra förändringar som på kort sikt upplevs som negativa för resenärerna men som på lång sikt kan vara bra.”

*“I produktionsavtalen ökar vi
utbudet reaktivt, men missar att
samtidigt ta bort avgångar där
efterfrågan är låg.”*

Tack!
Frågor?

