

Förändringen av andelen resande under rusningstid i Skånes tågtrafik

Kollektivtrafiken är en viktig faktor för att Sverige ska kunna uppfylla sina transportpolitiska mål om tillgänglighet, säkerhet och hållbarhet. I Sverige är det viktigt att alla medborgare har tillgänglighet till service av olika slag och kollektivtrafiken har till uppgift att ge alla Sveriges invånare möjligheten till mobilitet. Ett av kollektivtrafikens största problem är trängsel på fordonen under rusningstid. Därför har det nu undersökts hur andelen resenärer i Skånes regionala tågtrafik har förändrats under maxtimmen på morgonen och eftermiddagen.

Trängsel i kollektivtrafiken leder till att resenärerna upplever stress och känner sig obekväma. Dessutom är det problematiskt på de längre tågresor som genomförs, då många resenärer vill använda restiden till antingen att kunna arbeta eller rekreation. Trängsel i kollektivtrafiken leder alltså till att upplevelsen av att resa försämras. Forskning visar också att just trängsel är en av de viktigaste faktorerna när en individ väljer vilket färdmedel de ska använda sig av när de reser. Dessutom inkommer det rapporter om att trängsel i kollektivtrafiken påverkar dess punktlighet då den ökade mängden människor som ska på och av fordonen ökar påstigningstiderna. Resandet i Skåne, men även i Sverige, ökar stadigt och fler och fler reser längre sträckor.

En genomsnittlig skånsk medborgare reser ca. 60 km per dag. Trots det är fördelningen på vilket färdmedel som resenären väljer ungefär den samma som tidigare. Det innebär alltså att det finns fler bilar ute i vårt trafiksystem än tidigare, vilket är problematiskt om Sverige ska kunna uppfylla sina transportpolitiska mål. På något vis måste alltså dessa biltrafikanter flyttas över till något annat hållbart transportslag såsom cykel eller kollektivtrafik.

Årtal	Morgon	Eftermiddag	Totalt
2001	2 536	2 710	19 845
2015	4 830	5 670	44 312
Ökning	90%	109%	123%

Hur antalet resenärer har ökat mellan 2001 och 2015 i Skåne regionala tågtrafik för de undersökta stationerna



Karta över Skånes järnvägsnät och vilka stationer som undersökts. Bildkälla: Region Skåne 2018

Totalt är det åtta olika stationer i Skåne där antalet resenärer har räknats. Ser man till hur resandet i rusningstid har förändrats i Skånes regionala tågtrafik så har andelen resenärer minskat under maxtimmen, det vill säga den timmen då flest personer befinner sig i trafiksystemet. Denna timme infaller mellan 7:00 – 8:00 på morgonen och 16:00 – 17:00 på eftermiddagen. Trenden visar att andelen resande under morgontimmen har minskat med 18% och på eftermiddagen har andelen minskat med 12%. Sedan så varierar denna förändring mellan de olika stationerna och för vissa stationer har till och med andelen resenärer ökat något på eftermiddagen, men då är denna ökning oftast liten eller näst intill icke existerande.

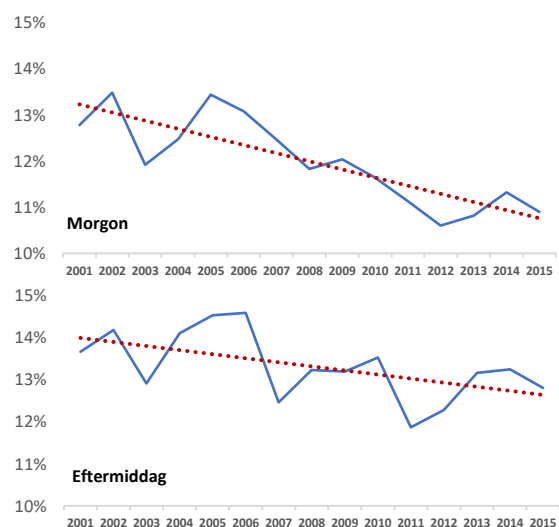
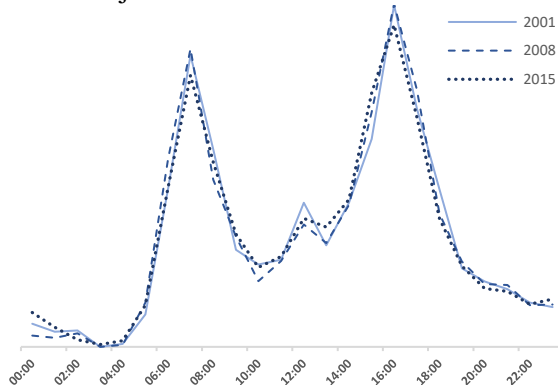


Diagram som visar förändringen i andelen resande under maxtimmen för morgon och eftermiddag i Skånes tågtrafik

Detta resultat blir tydligare om en jämförelse över hela dygnet genomförs. En jämförelse över dygnsfördelningen av andelen resande genomfördes mellan åren 2001, 2008 och 2015. Där framkommer det att mellan 2001 och 2015 så har andelen resande minskat med ca 2 procentenheter för peaken på både morgonen och på eftermiddagen. Dock så är peaken nästan oförändrad om de två åren 2001 och 2008 jämförs.



Jämförelse av dygnsvariationen mellan 2001, 2008 och 2015

Av grafen framkommer det även att andelen resande sjunker både innan och efter peakens topp på morgonen om en jämförelse mellan 2001 och 2015 görs. Däremot så ökar andelen resande innan peaken på eftermiddagen för att sedan minska igen. En annan aspekt som undersökts är hur resandet har förändrats över pendlingsstid. Denna tid har definierats som 05:00 – 9:00 på morgonen och 13:00 – 19:00 på eftermiddagen. Där framkommer det att andelen resande under denna tid på dygnet står på ungefär samma värden. Detta tyder på att andelen resande under har förflyttat sig till timmarna före och efter peaken under maxtimmen.

En faktor som skulle kunna ligga bakom denna förändring är att det har blivit fler avgångar över hela dygnet. Det ger folk en större möjlighet att välja när på dygnet de ska resa. Samtidigt som **antalet** avgångar ökar så minskar samtidigt **andelen** avgångar under maxtimmen på både morgon och eftermiddag. Detta innebär att det finns färre avgångar att välja på under maxtimmen, vilket i sin tur kan ha påverkat resenärerna att resa andra tider.

En annan aspekt som skulle kunna ligga till grund för det förändrade resebeteende är det faktum att fler och fler arbetare har börjat jobba med flexibla arbetstider, så kallad flexitid. Detta innebär att fler arbetare har möjlighet att påbörja resan till och från jobbet på andra tider än vad de gjort innan. Det kan även vara denna skiftning i arbetstid som lett till att en större andel reser på innan peaken på eftermiddagen. Nu har arbetaren en möjlighet att avsluta sin arbetsdag tidigare och kan därmed resa hem tidigare än vad de har gjort innan.

Om det faktum att planeringen av avgångarna skulle kunna ligga bakom en skiftning av när på dygnet resenärerna väljer att påbörja sin resa så innebär det att det finns möjligheter att med mjuka metoder få resenärerna att sprida ut sig över dygnet. Andra möjligheter som diskuteras som skulle kunna sprida ut resenärerna mer över dygnet är att ha varierande priser på biljetterna beroende på när på dygnet resan sker. Ett exempel finns i Melbourne där de resenärer som avslutade sin resa innan 7:00 på morgonen fick resan gratis. Detta ledde till att 23% av resenärerna började resa tidigare på dygnet istället för i rusningstid. Liknande försök har gjorts i flera städer ute i världen med varierande resultat.

Denna metod leder dock till ett dilemma om detta verkligen är rättvist, då alla inte har möjligheter att välja när de startar sin arbetsdag. Innan den nya fyrspårsbanan mellan Malmö och Lund är färdigutbyggd så måste denna typ av mjuka åtgärder användas eftersom järnvägsnätet idag är överbelastat i Skåne. Därför är vidare forskning som leder till att vi finner andra faktorer som påverkar dygnsvariationen viktigt, eftersom det kan leda till fler möjligheter att med mjuka åtgärder påverka folks val av tidpunkt för sin resa. Om inte kollektivtrafiken effektiviseras så kommer heller inte fler resenärer att se det som ett reellt alternativ när de pendlar vilket i sin tur att Sverige får det svårare att uppfylla sina transportpolitiska mål.