

## **Svar på interpellation 2007:26 av Raymond Wigg (mp) om bemanningen av stationer i kollektivtrafiken**

Raymond Wigg har ställt följande frågor till mig om bemanningen av stationer i kollektivtrafiken

1. Finns det en samlad konsekvensbeskrivning av de ekonomiska konsekvenserna av den genomförda avbemanningen av stationerna i kollektivtrafiksystemet?
2. Hur påverkas den upplevda kvalitén hos resenärerna av att vistas på obemannade stationer, speciellt hos handikappade och grupper som känner otrygghet?
3. Finns det någon sammanställning inom SL över alla de kostnader som ett dagens slutna spärrsystem innebär, långsammare påstigningar, övervaknings- och väktarkostnader m.m.?
4. Har SL studerat de öppna systemen som redan existerar runt om i Europa, vad gäller kvalitet och kostnader?
5. Finns det idag någon plan som visar hur den nya majoriteten i Stockholms läns landsting, avser att arbeta mot målet; en högre kvalitet i kollektivtrafiken?

Som svar vill jag anföra följande:

Interpellanten utgår felaktigt från att det har skett en avbemanning av stationerna inom SL-trafiken. Detta stämmer inte. Bemanningen har i stället ökat på både stationer med stort servicebehov och genom att även många av de småentréer som runt 1990 fick öppen spärrlinje och indragen bemanning nu åter fått stationspersonal. Skälet till att bemanningen återinfördes i de berörda entréerna var att betalningsmoralen visade sig vara mycket låg, med förlorade biljettintäkter till följd. Avsikten var också att öka service och trygghet.

I SL-trafiken finns det numera inga obemannade stationer, förutom de hållplatser utmed lokalbanorna och vissa pendeltågssträckor, som i stället har motsvarande personal ombord på tågen. Interpellanten har dock rätt i att otryggheten under den tidigare den rödgröna vänstermajoritetens ledning ökade och att framförallt kvinnor känner sig otrygga i kollektivtrafiken. Den nya Alliansmajoriteten tar dock detta på allvar och har påbörjat arbetet med att göra kollektivtrafiken tryggare för både resenärer och personal.

En automatisk inpasseringskontroll som tillämpas i spårtrafiken gör det möjligt för de resenärer som väljer att använda maskinellt avläsbara biljetter att passera in utan

tidsfördröjning. När vi senare i år börjar använda SL Access, det nya elektroniska biljettsystemet kommer alla resenärer att ha en möjlighet till en ännu snabbare inpassering. Ett helt öppet spärrsystem skulle heller inte minska personalkostnaderna, eftersom bemanning ändå skulle krävas vid varje station av både säkerhets- och serviceskäl. Stora resurser skulle också behöva läggas på en omfattande biljettkontrollsorganisation.

De mätningar som gjordes vid Slussen under försöken med öppen spärrlinje i den norra entrén, visade att många valde att resa utan biljett och SL drabbades av minskade intäkter.

Interpellanten frågar sig om jämförelser gjorts med andra öppna system i Europa, utan att närmare specificera vilka som avses. Förutsättningarna är dock olika och det är svårt att göra direkta jämförelser mellan olika länders system. En viktig faktor som påverkar betalningsmoralen är traditioner, det straffvärde betalningsfusk har och vilka resurser som är möjliga att lägga på biljettkontroller. I samband med diskussionerna om den öppna spärrlinjen i Slussen hämtade SL in erfarenheter från både Oslo och Wien. Erfarenheter från båda dessa städer visar att biljettfusk med ett öppet spärrsystem är högre än om inpasseringskontroll tillämpas.

Slutligen ber jag att få hänvisa till Alliansens utmärkta budget. Där beskrivs i stora drag de kvalitetshöjande åtgärder som Alliansen prioriterar. Genom att ta ansvar för både satsningar och finansieringen av dessa kan vi prioritera både tidspassning och de trygghetshöjande satsningar som interpellanten efterlyser.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 12 april 2007

Christer G Wennerholm