

## **Inför öppna spärmlinjer i kollektivtrafiken, motion av Yvonne Blombäck mfl (MP)**

Det ska vara enkelt att kunna köpa och visa biljetterna på Accesskort och sms. Samma biljettsystem ska gälla oavsett färdmedel. I och med den nya lagändringen där kontantkort för mobilen hindrar köp av sms-biljetter är det extra viktigt att påskynda satsningen på smarta biljettautomater utanför spårssystemen. Det är avgörande för att barn och unga ska kunna fortsätta resa med kollektivtrafiken och för att bussförare ska få en bättre arbetsmiljö.

Yngre människor i storstäder har inte körkort i samma utsträckning som tidigare generationer. Det gör att kollektivtrafiken blir allt viktigare färdmedel för alltfler människor i vår region. Ungdomar och studerande har dessutom ofta en sämre betalningsförmåga, och det är väsentligt att dessa grupper ej stängs ute från kollektivtrafiken.

Miljöpartiet de gröna anser att det är positivt att SL arbetar med olika åtgärder för att säkra intäkter. De höga spärrar som nu införs i tunnelbanan, bidrar istället till ökade kostnader på ett sätt som inte kan anses vara rätt använda skattemedel.

SL konstaterade i en rapport, maj 2008, att alltfler spärrar kräver bemanning dygnet runt, vilket leder till ineffektivt utnyttjande av personalresurser och kostnadsökningar som inte kan anses försvarbara ur intäktssynpunkt. Varje utökad heldygnsbemanning ökade kostnaderna med ca 2,5 miljoner kr per år.

Enligt den lägesrapport angående fusk och svinn som SL tog fram till styrelsen i september 2010, så uppgår kostnaden för fusk totalt i SL-trafiken till omkring 300 miljoner. En knapp fjärdedel av fusket genomförs enligt mätningarna på bussar och lokalbanor som inte påverkas av de höga spärclineinvesteringar som nu beslutas om. Återstår gör således fusk för omkring 230 miljoner i tunnelbana och på pendeltåg. Andelen fusk som skulle förhindras med skjutdörrspärrar i förhållande till vändkorsspärrar är osäkert, och den enda bedömning som finns tillgänglig bygger på enstaka mätningar på två enskilda stationer. Att underhålla spärrsystemet kostade år 2009 20 miljoner kr per år, kostnader som i dagsläget torde ha ökat.

Det är också särskilt intressant att i undersökningar visas tydligt att fusket är vanligast i åldersgruppen 20-29 år. Detta indikerar att ungdomar och studerande att prissättningen i den ålderskategorin behöver ses över. En utökad ungdomstaxa till 22 år och förbättrad studeranderabatt skulle sannolikt kunna bidra till ökade försäljningsintäkter och minska fusket avsevärt.

De höga skjutdörrspärrarna bidrar till att ge tunnelbanan och pendeltågen ett ogästvänligt och utestängande intryck gentemot resenärerna. Dessutom utgör spärrarna ett hinder för personer med funktionsnedsättningar. Samtidigt som plankningen kan fortsätta eftersom det finns många sätt att ta sig igenom även de nya spärrarna.

Vanligt är att "gå ryggsäck" på någon betalande, vilket leder till ökad otrygghet och minskar trivseln för alla de tusentals resenärer som vill göra rätt för sig.

Därför behöver vi andra lösningar på problemet. I många andra europeiska storstäder som exempelvis Wien, Bryssel, Helsingfors och Berlin har man inga spärrar utan istället en överträdslinje. Går man över denna linje och ertappas utan färdbevis får man betala en straffavgift.

En modern och attraktiv kollektivtrafik är välkomnande och tillgänglig med öppna spärmlinjer och många användarvänliga biljettautomater. Självservice och självscanning ska vara grunden, Accesskortet ska kunna laddas via Internet. Investering i attraktiva stationer och hållplatser, personal med trevligt bemötande och där kunden ges möjlighet att komma i kontakt med kundtjänst och entreprenörerna dygnet runt kommer att skapa en helt annan kultur inom kollektivtrafiken i Stockholm. En ökad fysisk personalnärvaro ute i trafiken bidrar till ökad tillgänglighet och trygghet, bättre service, minskat fusk och minskad skadegörelse. Vilket leder till bättre upplevd kvalitet, ökade intäkter och minskade kostnader för SL.

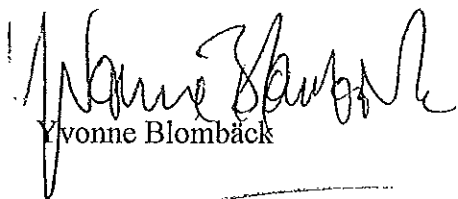
Miljöpartiet vill omgående avbryta installationerna av de höga spärrarna som är kostnadsdrivande både när det gäller inköp, drift och underhåll. Genom att satsa pengarna som idag läggs på spärmlinjen och personal kring den på biljettkontroller i lokaltrafiken och personal som kan hjälpa till med hur man köper färdbevis i de krångliga biljettautomaterna, kan vi minska fusk och göra livet lättare för stockholmarna. Tvärbanan, Nockebybanan och Roslagsbanan är alla bra exempel. Att ha fler biljettkontrollanter kan även vara en trygghet. Kommunikationen mellan resenärer, SL-personal och väktare kan med vårt system ges en möjlighet att utvecklas.

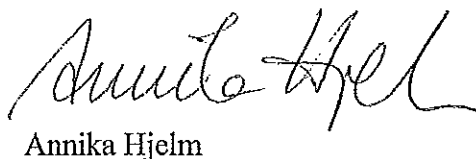
Det vore att föredra om beslut om fuskförebyggande åtgärder bygger på omfattande undersökningar och faktaunderlag kring olika strategier, istället för att som nu välja strategi först och sedan utföra utredningar för att stödja en redan vald inriktning. Därför begär MP en ordentlig och omfattande utredning av effekter av ett system med öppen spärmlinje och med hög personalnärvaro behöver tas fram som beslutsunderlag för hur vi bäst ska säkra intäkter till SL.

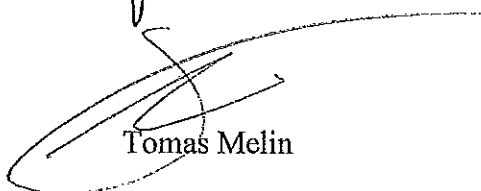
Runt om i Europa finns olika metoder att använda som inspiration och jämförelsestudier. Bland annat har man i Wien en metod där den som ertappas utan giltig biljett ges en möjlighet att istället för kontrollavgift köpa ett periodkort för motsvarande pris. Det vore intressant att undersöka om en sådan metod skulle kunna införas i Stockholm, förutsatt att kortet som erbjuds skulle kosta mer än om det skulle ha köpts från början för att ge tydligt incitament att fusk inte lönar sig.

Miljöpartiet de gröna föreslår därför landstingsfullmäktige besluta

- att uppdra åt SL att avbryta projektet med installation av nya skjutdörrsspärrar och istället satsa på fler biljettautomater och kortläsare för sms-biljetter
- att ge SL i uppdrag att utreda prissättningen i åldersgruppen 20-29 år i syfte att studera hur en förlängd ungdomsrabatt och förbättrad studeranderabatt påverkar betalningsviljan och fusket i denna grupp
- att ge SL i uppdrag att redovisa hur tillgängligheten påverkas av sluten respektive öppen spärmlinje
- att ge SL i uppdrag att genomföra en utredning som visar på möjliga åtgärder för att förhindra fusk med avseende på långsiktig kostnadseffektivitet och påverkan på kollektivtrafikens attraktivitet och trygghet för resenärer, där bland annat systemet i Wien skulle ingå som en del av utredningen.

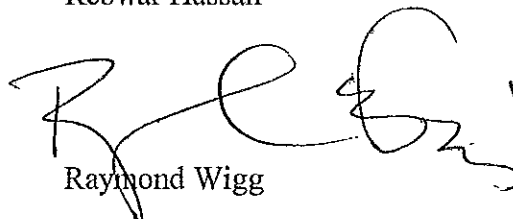
  
Yvonne Blombäck

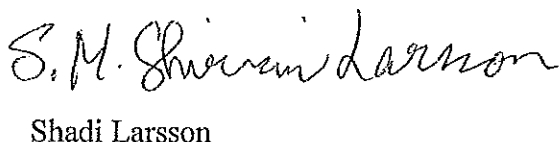
  
Annika Hjelm

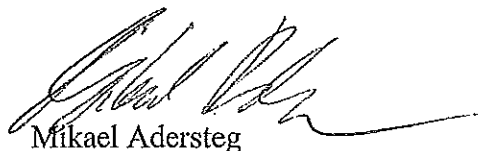
  
Tomas Melin

  
Rebwar Hassan

  
Vivianne Gunnarsson

  
Raymond Wigg

  
Shadi Larsson

  
Mikael Adersteg

  
Michel Silvestri

  
Marie Åkesdotter



Jenny Abrahamsson



Jakob Dencker

Erik Malm



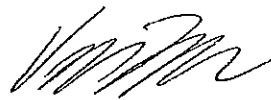
Helene Öberg

Agnetha Boström

Ann-Sofi Mathiessen



Tomas Eriksson



Veera Jokirinne

Peter Eller

Peter Eller