

LANDSTINGSSTYRELSEN

12-02-21 * 015

Landstingsstyrelsen

Motion 2011:13 av Yvonne Blombäck m.fl. (MP) om att införa öppna spärrlinjer i kollektivtrafiken

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendebeskrivning

Motionärerna föreslår att öppna spärrlinjer införs i kollektivtrafiken.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

*att avslå motionen.***Landstingsrådsberedningens motivering**

Stockholms län växer med cirka 40 000 personer per år. Det kräver en kraftigt utbyggd och upprustad kollektivtrafik de närmaste åren. Biljettintäkterna är avgörande för att möta kraven om en utbyggd och upprustad kollektivtrafik. Därför är det viktigt att motverka fusk och svinn.

Fusket i kollektivtrafiken har minskat 2011 jämfört med 2010. Minskningen har framförallt skett inom pendeltåg och tunnelbana, vilka är de trafikslag som omfattas av den pågående spärrlinjeutbyggnaden. Trafiknämndens förvaltning ser att orsaken till detta är dels de nya glasspärrensarna, och dels ett effektivare kontrollarbete för att minska fuskåkandet.

Den omfattande observationsstudien som genomfördes inför utbyggnaden av de nya glasspärrensarna visar att fusket har minskat med upp till 40-50 procent. Om man tar bort spärrarna skulle fusket öka.

Det ska jämföras med försöket med öppen spärrlinje som genomfördes 2004 vid Slussens entré mot Saltsjöbanan. Intäktsbortfallet enbart vid denna spärrlinje beräknades till cirka 5 miljoner kronor per år, vilket gjorde att försöket avbröts.

Underhålls- och driftskostnaderna för de nya glasspärrensarna var mycket riktigt 20 miljoner kronor 2009. Kostnaden har dock sjunkit under de senaste åren, och 2010 var kostnaden nere i 14,4 miljoner kronor. För årets sju första månader var kostnaden 6,9 miljoner kronor, vilket visar på en kraftigt minskad underhålls- och driftskostnad tillskillnad mot vad motionärerna antyder i sin motion.

Att helt öppna spärrlinjen men behålla samma servicenivå och bemanning på stationerna, i form av stationsvärdar i stället för spärrexpeditörer, ger endast besparingar i form av kostnaderna för drift, underhåll och avskrivningar på de fysiska spärrensarna. Ifall Trafiknämnden skulle lägga dessa pengar på ytterligare biljettkontroller skulle det inverka negativt på den uppskattade service som expeditörspersonalen idag ger i form av information och hjälp till resenärerna. Alliansen vill bidra till en bättre service gentemot resenärerna och inte till en sämre.

Stockholms läns landsting har rabatterade terminskort för ungdomar till det år man fyller 20 år, och studenter kan vid uppvisande av giltig studentlegitimation köpa ett rabatterat studentkort. De rabatterade terminskortet och studentkortet är mycket populära både bland ungdomar och studenter, som också har mindre eller obefintliga förvärvsinkomster. Stockholms läns landsting anser det vara viktigare att rabattera resandet för studenter snarare än vissa åldersgrupper, studietiden är inte åldersbegränsad.

Den senaste jämförelsen om fusknivåer gjordes 2008. Den visade att fusk i Stockholms län fortfarande ligger på en förhållandevis låg nivå. Flera städer uppvisade fusknivåer på mellan 4-7 procent. Vissa av städerna mäter också fusk enbart utifrån andel utskrivna tilläggsavgifter. I Stockholms läns kollektivtrafik räknas även de resenärer in som smiter från biljettkontrollerna. Det ger i regel betydligt högre och mer rättvisande fusknivåer. I de städer som motionärerna tar upp så har fuskåkandet trots det varit betydligt högre än i Stockholms län. I Lyon visade beräkningar i slutet av 1990-talet att nästan 20 procent av intäkterna försvann i fusk. Staden beslutade sig då för att bygga spärrlinjer och införa krav på biljettvalidering. Tre år senare hade antalet validerade biljetter ökat med 29 procent. I Bryssel har man infört glasdörsspärrensarna för att främst intäktssäkra resandet. I Wien, som fortfarande tillämpar öppen spärrlinje, är fuskåkandet mellan 5-7 procent. Det skulle för kollektivtrafiken i Stockholms län innebära ett intäktsbortfall på ytterligare 200 miljoner kronor per år. Det är oacceptabelt och högst orättvist mot merparten av alla resenärer som gör rätt för sig.

Självklart ska glasspärarna vara tillgänglighetsanpassade. Den så kallade barnvagnsgrinden är ett sådant exempel. Spärarna bör utvärderas utifrån ett helhetsperspektiv där man värderar tillgängligheten tillsammans med kostnaden, intäkterna, säkerheten och servicenivån.

I ett växande län och i en tid då Alliansen genomför historiska satsningar på kollektivtrafiken i länet är det inte acceptabelt att en del väljer att inte göra rätt för sig. Utbygganden och upprustningen av kollektivtrafiken ska även i fortsättningen bekostas med dels skattemedel, och dels med intäkterna från oss resenärer. De nya spärarna tillsammans med bättre kontroller är en viktig del i detta arbete.

Beslutsunderlag

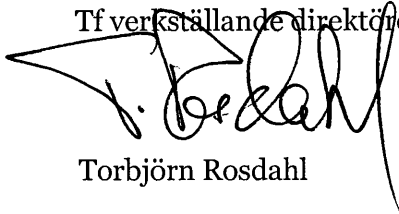
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 27 januari 2012

Motion

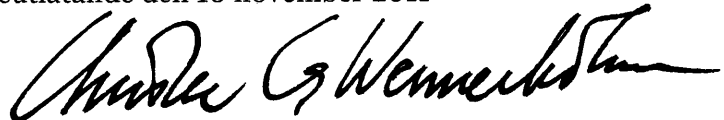
Trafiknämndens protokollsutdrag den 22 november 2011

MP- och V-ledamöternas reservation

Tf verkställande direktörens tjänsteutlåtande den 10 november 2011



Torbjörn Rosdahl



Christer G Wennerholm



Hans-Erik Malmros

Landstingsstyrelsens förvaltning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2012-01-27

LS 1105-0699

Landstingsstyrelsen

| |
|------------------------------------|
| Ankom Stockholms läns landsting |
| 2012 -01- 30 |
| Dnr. LS 1105-0699 |

Rote IIT

Yttrande över motion 2011:13 av Yvonne Blombäck m.fl. (S) om att införa öppna spärrlinjer i kollektivtrafiken**Ärendebeskrivning**

I motionen föreslås landstingsfullmäktige besluta att ge SL i uppdrag att avbryta pågående installationer av skjutdörrsspärrar, satsa på fler biljettautomater och kortläsare för sms-biljetter, utreda prissättningen i åldersgruppen 20-29 år, redovisa hur tillgängligheten påverkas av slutet respektive öppen spärrlinje samt att genomföra en utredning som visar på möjliga åtgärder för att förhindra fusk.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 27 januari 2012

Motion 2011:13

Tjänsteutlåtande och utdrag från protokoll Trafiknämnden 2011-11-22 § 174

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att anse motionen besvarad.***Förvaltningens förslag och motivering**

SL har i sitt yttrande redogjort för att fusket år 2011 har minskat jämfört med år 2010. SL:s bild är att de nya spärrarna tillsammans med ett effektivare kontrollarbete har en viktig del i denna minskning. Bedömningen som görs av SL är att avsaknaden av spärrar skulle ge ett ökat fusk.

Motionen föreslår att pengarna som satsas på spärrlinjen och personal kring den istället ska läggas på biljettkontroller och personal som hjälper till med att köpa färdbevis. I yttrandet från SL anges det att förutsättningarna för att denna typ av lösning ska bli ekonomisk hållbar är avhängig den lag som reglerar fuskåkning och kontrollanternas befogenheter.

I yttrandet påpekas det vidare att SL följer Svensk Kollektivtrafiks rekommendationer för priskategorier förutom när det gäller åldersgruppen 20-25 år.

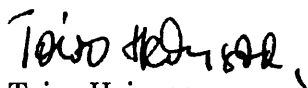
När det gäller jämförelser med hur kollektivtrafiken fungerar i andra länder redogör SL för att fusknivåerna i Storstockholms lokaltrafik är lägre än i exempelvis Wien. En fusknivå i Wiens storlek skulle innebära ett intäktsbortfall på ungefär 200 miljoner kronor per år.

Vidare menar SL att tillgängligheten är en viktig aspekt att ta hänsyn till vid spärmlinjelösningar. Spärrarna bör utvärderas ur ett helhetsperspektiv, där tillgängligheten är ett av perspektiven.

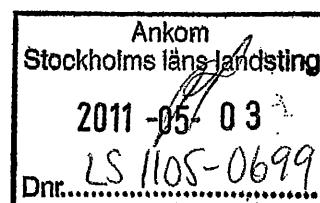
Med hänvisning till det yttrande som SL har lämnat anser förvaltningen att motionen ska anses besvarad.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets miljöpolitiska program Miljöutmaning 2016 har hänsyn till miljön beaktats och bedömningen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbeskrivning i detta ärende.



Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör



Inför öppna spärrlinjer i kollektivtrafiken, motion av Yvonne Blombäck mfl (MP)

Roket 2011:13

Det ska vara enkelt att kunna köpa och visera 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 spärrsystemen. 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 fusk genomförs enligt mätningarna på bussar och lokalbanor som inte påverkas av de höga spärrlinjeinvesteringar som nu beslutas om. Återstår gör således fusk för omkring 230 miljoner i tunnelbana och på pendeltåg. Andelen fusk som skulle förhindras med skjutdörrsspärrar 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 fusk 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 fusk avsevärt.

De höga skjutdörrsspärrarna 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 spärrlinjer 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.

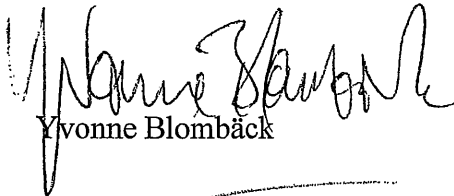
Miljöpartiet vill omgående avbryta installationerna av de höga spärrarna som är kostnadsdrivande både när det gäller inköp, drift och underhåll. Genom att satsa pengarna som idag läggs på spärrlinjen och personal kring den på biljettkontroller i lokaltrafiken och personal som kan hjälpa till med hur 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 biljettkontroller kan även vara en trygghet. Kommunikationen mellan resenärer, SL-personal och väktare kan med vårt system ges en möjlighet att utvecklas.

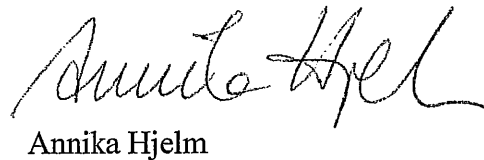
Det vore att föredra om beslut om fuskförebyggande åtgärder bygger på omfattande undersökningar och faktaunderlag kring olika strategier, istället för att som nu välja strategi först och sedan utföra utredningar för att stödja en redan vald inriktning. Därför begär MP en ordentlig och omfattande utredning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

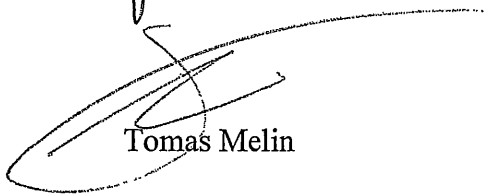
Runt om i Europa finns olika metoder att använda som inspiration och jämförelsestudier. Bland annat har man i Wien en metod där den som ertappas utan giltig biljett ges en möjlighet att istället för kontrollavgift köpa ett periodkort för motsvarande pris. Det vore intressant att undersöka om en sådan 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 slutna respektive öppna 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.

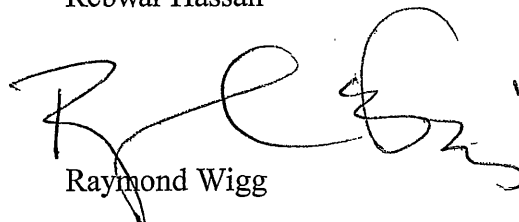

Yvonne Blombäck

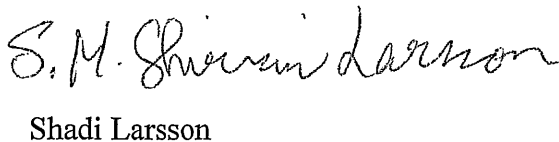

Annika Hjelm

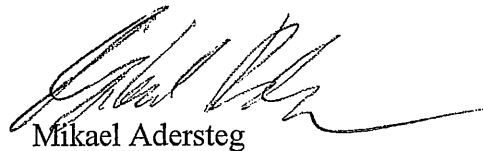

Tomas Melin


Rebwar Hassan


Vivianne Gunnarsson


Raymond Wigg


Shadi Larsson


Mikael Adersteg


Michel Silvestri


Marie Åkesdotter



Jenny Abrahamsson



Jakob Dencker

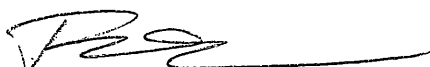
Erik Malm



Helene Öberg

Agnetha Boström

Ann-Sofi Mathiessen



Tomas Eriksson



Veera Jokirinne

Peter Eller

Peter Eller

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG
2011-11-22

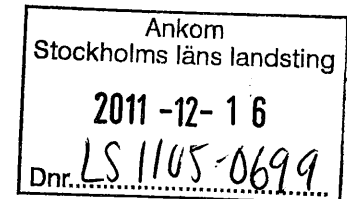
Nr 13/2011

KI 14.30 – 16.30

§§ 174-175

Trafiknämndens sammanträde 22 november 2011

Datum för justering:



Christer G Wennerholm

Erika Ullberg

Plats

SL:s kontor Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen

Närvarande**Ledamöter**

Christer G Wennerholm (M)
Lennart Rohdin (FP)
Erika Ullberg (S)
Carl Grufman (M)
Kristoffer Tamsons (M)
Cecilia Löfgreen (M)
Harry Bouveng (M)
Stella Fare (FP)
Nanna Wikholm (S)
Staffan Holmberg (S)
Curre Hansson (S)
Adnan Can (S) (§§ 164-165)
Yvonne Blombäck (MP)
Gunilla Roxby Cromvall (V)

Ordförande
1:e vice ordförande
2:e vice ordförande

Ersättare

Jan Holmberg (M) (tjänstgör)
Leif Gripestam (M)
Anette Hellström (M)
Frida Jacobsson (M)
Ninos Maraha (FP)
Christoffer Fagerberg (FP)
Karl Henriksson (KD) (tjänstgör)
Lukas Forslund (C) (tjänstgör)
Christina Brofalk (C)
Gun Eriksson (S) (tjänstgör § 166ff)
Susanne Lund (S)
Rolf Lindell (S)
Anita Johansson (S)
Annika Hjelm (MP)
Anna Sehlin (V)

Ej närvarande**ledamöter**

Lennart Kalderén (M)
Michael Stjernström (KD)
Lars Carlsson (C)

Ersättare

Pehr Granfalk (M)
Niklas Palmér (S)

2011-11-22

Nr 13/2011

Närvarande**Politiska tjänstemän**

Hannes Holmér
Kathrin Österlund
Jesper Svensson
Petri Salonen
Robertho Settergren
Manne Schmitz

Tjänstemän

Madeleine Raukas (SL)
Björn Holmberg (SL)
Sara Catoni (SL)
Ragna Forslund (SL)
Kristina Boström (WÅAB)

Övriga

Arne Grundberg
Martin Lindahl

§ 174**Yttrande över motion 2011:13 om öppna spärmlinjer i kollektivtrafiken
(TN 1105-133)**

I ärendet förelåg skrivelse 2011-11-10 från SL:s tf vd.

Yvonne Blombäcks (MP) yrkade bifall till eget förslag till beslut, Bilaga 1. Gunilla Roxby Cromvall (V) ställde sig bakom förslaget till beslut.

Ordföranden yrkade bifall till tf vd:s förslag till beslut.

Trafiknämnden beslöt att avslå Yvonne Blombäcks (MP) förslag till beslut.

Trafiknämnden beslöt

att som svar på motionen överlämna verkställande direktörens förslag till yttrande

Yvonne Blombäcks (MP) och Gunilla Roxby Cromvall (V) reserverade sig mot beslutet.



MILJÖPARTIET DE GRÖNA

FÖRSLAG TILL BESLUT

2011-11-22
Ärende nr 11

Yttrande på motion 2011:13 om öppna spärrlinjer i kollektivtrafiken

Miljöpartiet anser att öppen spärrlinje ska införas i alla trafikslag, vi vill inte skilja på resenärer i Tvärbanan och Tunnelbanan utan menar att alla ska behandlas lika.

Införandet av öppen spärrlinje ska ske samlat och strukturerat och antalet kontroller ute i trafiken ska ökas kraftigt, i synnerhet i början för att visa att det inte ska löna sig att planka. I svaret på motionen framgår att genom en omfördelning av befintlig personal som idag sitter i spärrar kan kontroller utföras så tätt att resenärer möter någon var 10-15:e resa mot idag var 130:e resa. Det är en ökning med 115 procent! Värdet av så täta kontroller utan någon som helst kostnadsökning för SL kan inte underskattas.

Slussenförsöket tas upp som ett dåligt exempel gång på gång. Miljöpartiet har vid varje tillfälle svarat att det var ett mycket dåligt genomfört försök eftersom det var enda stället i innerstaden där spärrarna togs bort, men antalet kontroller och stickprov inte ökades i nämnvärd omfattning på platsen. Det har varit ett försök som genomförts med stora kvalitetsbrister och som självklart inte ska göras om.

SL tillämnar sedan 2010 en ny metod för att mäta fusk och svinn inom kollektivtrafiken. Endast tre mätningar har genomförts och fler finns inte att jämföra med. Samtidigt har Securitas fått ansvar av SL att kontrollera biljetter. Företaget har lurat SL genom att på ett felaktigt sätt skriva upp antalet utförda kontroller. Det finns tveksamheter både när det gäller omfattningen av utfört arbete och antal personer anställda för att utföra kontrollerna. Det är intressanta att notera att det enligt SL:s senaste fördjupade kontroll, har visat sig att så många som 40 procent av de "smitit" genom spärrarna hade giltig biljett. Trots detta räknas varje "smitare" som en fuskåkare. Med anledning av ovanstående kan vi konstatera att det råder stor osäkerhet kring det faktiska intäktsbortfallet på grund av fusk.

Tidigare metoder för att mäta fusk har inte varit tillförlitliga. De har inte funnits tillräckligt underlag för att kunna bedöma om åtgärder satts in på rätt ställe och till rätt pris för att öka betalningsviljan och minska fuskåkningen. Trots dessa brister har beslut fattats av den moderatledda alliansen om mångmiljoninvesteringar att sätta in höga spärrar i tunnelbana och pendeltåg.

Det hade varit angelägnare att lägga dessa miljoner på att investera i fungerande biljettautomater så att människor runt om i hela länet - vanliga resenärer, tillfälliga besökare och sällanresenärer - skulle kunna köpa biljetter. Miljöpartiet anser att det är oacceptabelt att det inte går att köpa biljetter överallt i länet.

Antalet personsador i tunnelbanan har ökat med ca 6 procent vilket enligt SL antas bero på de höga spärrarna. Dagligen kläms någon, barn och vuxna har flera gånger hamnat på olika sidor om spärren och för en kort tid sedan fastnade en hund då spärren hakade upp sig. De höga spärrarna har skapat en barriär och bidrar till ökad otrygghet för många.

På många ställen i SL-trafiken finns öppen spärmlinje. Det gäller hela Tvärbanan, samtliga Lokaltåg, ett stort antal pendeltågsstationer och flera tunnelbaneuppgångar. Hur det kommer att bli med dessa i fortsättningen är oklart. Att såsom idag skilja på resenärer i olika färdslag finner Miljöpartiet högst ovärdigt en modern kollektivtrafik. Det är ologiskt att å ena sidan förkasta öppen spärmlinje som metod och å andra sidan bygga nya linjer där öppen spärmlinje anses självklart.

Förslag till beslut

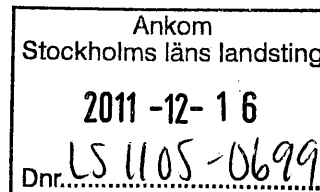
Trafiknämnden föreslås besluta att föreslå Landstingsfullmäktige

att bifalla motionen

Datum
2011-11-10

Identitet
TN 1105-133

Trafiknämnden



Yttrande på motion 2011:13 om öppna spärrlinjer i kollektivtrafiken

Inledning

Miljöpartiet de gröna (Yvonne Blombäck m. fl) har i motion 2011:13 om öppna spärrlinjer i kollektivtrafiken uttalat ståndpunkten att SL bör avbryta pågående installationer av skjutdörrsspärrar till förmån för en satsning på fler biljettautomater och kortläsare för sms-biljetter. Vidare formulerar man förslag att SL ska få i uppdrag att redovisa hur tillgängligheten påverkas av en sluten respektive öppen spärrlinje och att SL bör genomföra en utredning kring kollektivtrafikens långsiktiga effektivitet, attraktivitet och trygghet utifrån bl. a jämförelser med systemet i Wien. Man anser också att SL bör utreda prissättningen i åldersgruppen 20-29 år.

Spärrlinjeutbyggnadens effekter på fusket

SL:s mätningar visar att fusket år 2011 har minskat jämfört med år 2010. Minskningen har framförallt skett inom pendeltåg och tunnelbana, vilka är de trafikslag som omfattas av den pågående spärrlinjeutbyggnaden. SL:s bild är att de nya spärrarna tillsammans med ett effektivare kontrollarbete har en viktig del i denna minskning.

Den omfattande observationsstudie som SL genomförde inför utbyggnaden av spärrarna vid Slussen och Stockholms Södra visar att antalet otillåtna inpassager minskar kraftigt med de nya glasdörrsspärrarna. Studien visar på minskningar i storleksordningen 40-50 procent.

Osäkerhetsfaktorn i analysen gäller kopplingen till intäktsbortfallet. Vid tidigare undersökningar har det visat sig att en stor andel av dem som smiter förbi den äldre typen av spärrar, de s.k. vändkorsen, trots allt har en biljett. Den senaste fördjupade kontrollen som SL genomfört på de som hoppat över ett vändkors visade att drygt 40 procent trots allt hade giltigt färdbevis.

Om det i första hand är resenärer med detta beteende som i och med införandet av glasdörrsspärrarna väljer att använda sina kort så är effekterna på intäktsbortfallet mindre än effekten på antalet felaktiga inpassager. Det är dock värt att påpeka att SL ser ett värde även i minskningen av felaktiga inpassager, med den effekt det har på betalningsmoralen för passagerare som väljer att göra rätt för sig.

Spärrarnas underhållskostnad

Precis som motionärerna skriver var kostnaden för drift och underhåll år 2009 knappt 20 miljoner kronor. Kostnaden har dock sjunkit åren 2010 och 2011.

| År | Kostnad för drift och underhåll |
|--------------|---------------------------------|
| 2009 | 19,2 MSEK |
| 2010 | 14,4 MSEK |
| 2011 (7 mån) | 6,9 MSEK |

Effekten av alternativa spärrlösningar

Huvudfrågan, om det blir effektivare med fler kontrollanter och annan personal samt färre spärrar, är inte helt enkel att besvara och beror på vilka förutsättningar som ligger till grund för en jämförelse. En avgörande aspekt i beräkningarna är servicegraden. Att helt öppna spärrlinjen men behålla samma servicenivå och bemanning på stationerna, i form av stationsvärdar i stället för spärrexpeditörer, ger endast besparingar i form av kostnaderna för drift, underhåll och avskrivningar på de fysiska spärrarna. Att lägga dessa pengar på ytterligare biljettkontroller skulle ge ungefär en fördubbling av kontrollerna. SL:s bedömning är att trots denna åtgärd skulle fusket öka på grund av avsaknaden av spärrar.

Det är generellt sett lättare att fuska i ett system med öppen spärrlinje, eftersom detta gör fuskaren "osynlig" då denne passerar in i stationen precis som alla andra.

Att däremot kunna utnyttja personalen i spärrlinjen för att utföra kontroller skulle kunna ge en ökning av kontrollverksamheten. Detta skulle dock kunna innebära att den uppskattade service som Stockholm idag har med personal att fråga om biljetter etc. påverkas på ett oförmånligt sätt. En grov uppskattning är att kontrollverksamheten skulle kunna åtminstone tiodubblas om huvuddelen av stationspersonalen omskolades och fick utföra kontrollerande uppgifter. Då skulle resenärerna istället för var 130:e helresa idag bli kontrollerade på kanske var 10:e-15:e resa.

Förutsättningarna för att denna typ av lösning skall bli ekonomiskt hållbar beror också på gällande lag, både avseende fuskåkning i sig och de befogenheter som kontrollanterna har.

SL genomförde under år 2004 ett försök med öppen spärrlinje under ett knappt halvår. Försöket genomfördes vid Slussens entré mot Saltsjöbanan och bussarna från Nacka och Värmdö. Intäktsbortfallet enbart vid denna spärrlinje beräknades vid försöket till 5 mnkr per år, vilket ledde till att försöket avbröts.

Prissättning för ungdomar och studenter

I motionen föreslås en förändrad ungdomstaxa och studentrabatt. , Då åldersgruppen 20-25 år är den av Svensk Kollektivtrafik rekommenderade för sådana taxor och rabatter, så menar SL att det är lämpligare att fortsätta med denna åldersindelning snarare än indelningen 20-29 år, vilket föreslås i motionen. Svensk Kollektivtrafik arbetar för att alla kollektivtrafikbolag i Sverige skall ha samma ålderskategorier för biljetter. Om alla har samma ålderskategorier blir det enklare för resenärer som åker mellan länen och det möjliggör för kollektivtrafikbolagen att ha gemensamma biljetter med interoperabilitet. SL följer Svensk Kollektivtrafiks rekommendationer för priskategorier förutom när det gäller åldersgruppen 20-25 år.

Internationella erfarenheter

Fusknivåer internationellt

Den senaste jämförelsen som SL gjorde år 2008 av fusknivåerna i olika europeiska städer visade att fusk i Stockholm befinner sig på en förhållandevis låg nivå. Flera städer har fusknivåer på mellan 4 och 7 procent. Vissa av dessa mäter också fusk enbart utifrån andel utskrivna tilläggsavgifter. Att som SL även räkna in de resenärer som smiter från kontrollen ger i regel betydligt högre fusknivåer.

Lyon

Lyon har historiskt alltid haft öppna spärrlinjer i sin kollektivtrafik. Utifrån vad SL erfar visade beräkningar i slutet av 90-talet att nästan 20 procent av intäkterna från kollektivtrafiken försvann i fusk. Staden beslutade sig då för att bygga spärrlinjer och införa krav på biljettvalidering. Tre år senare hade antalet validerade biljetter ökat med 29 procent.

Bryssel

SL:s motsvarighet i Bryssel, STIB, har beslutat att tunnelbanesystemet i staden ska förses med glasdörrspärrar från att tidigare haft öppen spärrlinje. Skälet har främst varit att säkra intäkterna.

Wien

Wien har som motionären skriver en öppen spärrlinje. Mängden biljettkontroller är i relation till antalet resor likvärdig med Stockholm. Enligt SL:s senaste kartläggning ligger fusknivåerna i Wien på mellan 5 och 7 procent. Om Stockholm vid en öppen spärrlinje får dessa fusknivåer medför det ett ytterligare intäktsbortfall på ungefär 200 miljoner kronor per år.

Avslutningsvis anser SL att en fungerande kollektivtrafik kräver både att det är enkelt att göra rätt för sig och att det är svårt att inte göra rätt för sig. SL arbetar utifrån från förutsättningen att spärmlinjeutbyggnaden fortskrider utifrån styrelsebesluten den 4 november 2008 och den 22 september 2009 .

SL anser att tillgängligheten är en viktig aspekt i utformningen och utvärderingen av olika spärmlinjelösningar. Spärrarna bör utvärderas ur ett helhetsperspektiv, där tillgängligheten värderas tillsammans med kostnader, intäkter, säkerhet och servicenivå. SL ser ett begränsat värde av att utvärdera tillgängligheten separat från övriga aspekter.

SL ser positivt på nationellt och internationellt samarbete i intäktssäkringsfrågor. SL ställer sig också positivt till en långsiktig utredning med handlingsplan och mål inom området.

Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning

SL:s bedömning är att de nya glasdörrspärrarnas breda sektioner ur tillgänglighetssynpunkt är bättre än de gamla barnvagnsgrindarna.

Konsekvenser för miljön

Inga konsekvenser.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att som svar på motionen överlämna verkställande direktörens förslag till yttrande

Madeleine Raukas
Tf Verkställande direktör

Ragna Forslund
Trafikdirektör

Bilaga

Motion 2011:13 av (MP) om att införa öppna spärrlinjer i kollektivtrafiken