

Trafikavdelningen  
*Tunnelbana*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-10-26  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1225

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Sara Catoni  
08-686 1937  
sara.catoni@sll.se

Trafiknämnden  
2015-11-17, punkt 16

## **Svar på skrivelse från (V) angående konsekvenser för färdtjänstresenärer med stängda sekundäruppgångar**

### **Ärendebeskrivning**

Vänsterpartiet har i skrivelse till trafiknämnden den 8 september 2015 ställt frågor om konsekvenser för färdtjänstresenärer med stängda sekundäruppgångar.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 26 oktober 2015  
Skrivelse angående konsekvenser för färdtjänstresenärer med stängda sekundäruppgångar (TN 2015-1225).

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

*att* anse skrivelsen besvarad.

### **Förvaltningens förslag och motivering**

#### ***Har olika former av sekundäruppgångar diskuterats, obemannade spärrkurer, spärrlinjer, fysiskt stängda uppgångar?***

Andra former av stängda sekundärer har i princip inte diskuterats. På trafikförvaltningens förslag har MTR analyserat stängda sekundäruppgångar utifrån perspektiven säkerhet, tillgänglighet och service.

Att ha kompetent personal på plats ger också en högre trygghetsfaktor på stationen samt att vi samtidigt uppfyller kraven på säkerhet så att rulltrapporna kan vara i drift (allt enligt stationsinstruktion för tunnelbanan; STI TUB). Personalen ska vidare kunna bistå ur ett tillgänglighetsperspektiv med att - vid behov - tillkalla nödvändiga resurser för att en resenär ska kunna genomföra sin resa som tänkt.

Trafikavdelningen  
TunnelbanaTJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-10-26  
VersionÄrende/Dok. id.  
TN 2015-1225Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen (genom Storstockholms lokaltrafik) ställer i vår avtalade relation med tunnelbaneoperatören MTR krav på att kundservicen ska vara av hög kvalitet och den också är incitamentsgrundande för operatören. MTR ska alltid ha kompetenta medarbetare vid varje öppen stationsentré för att möta kundernas behov. Vid en bemannad entré ska resenären alltid kunna få muntlig och skriftlig information om våra biljetter, priser, taxebestämmelser samt trafikinformation.

Principen för varför station Globen (södra entrén) är obemannad bygger på tidigare bedömningar som gjorts, utifrån hur många resenärer som använder sig av den entrén (ett fåtal). Dessutom finns det på denna entré inga rulltrappor, vilket gör att dem säkerhetsbestämmelser rörande rulltrappor kopplat till krav på bemanning inte gör sig gällande här.

De beslutade åtgärderna bedöms också sammanfattningsvis ha mycket mindre kundpåverkan än att exempelvis dra ned på exempelvis trafikutbudet.

### ***Har det gjorts en analys över konsekvenserna för färdtjänstresenärer när sekundärängingar stängs?***

Det är med hänsyn till – exempelvis – förmågan att kunna gå/promenera sannolikt att det finns en viss högre påverkan för resenärgruppen färdtjänstresenärer i och med de förkortade öppettiderna i vissa sekundärentréer. De klockslag som gäller för förkortade öppettider (tidig morgon och sen kväll/natt) gör dock påverkan mindre med hänsyn till resenärslagets normalresande under ett trafikdygn. Detta gör att eventuella kostnadseffekter med ett eventuellt högre färdtjänstresande inte påverkar trafikförvaltningens kostnadsbesparingar negativt i ett helhetsperspektiv.

Att göra några närmare utredningar av färdtjänstresenärer boende nära stängda tunnelbaneentréer och dessa färdtjänstresenärers resande har inte skett med lämplighetshänsyn till sekretess och etik.

### ***Hur mycket sparas på att stänga sekundäruppgången i Hökarängen?***

Besparingen på Hökarängens station är 448 575 kr på helåret.

Ragna Forslund  
T.f. FörvaltningschefSara Catoni  
Trafikdirektör

VÄNSTERPARTIET

**SKRIVELSE**

2015-09-08

**Skrivelse angående konsekvenser för färdtjänstresenärer med stängda sekundäruppgångar**

Som ett led i en längre besparingsåtgärd från Trafikförvaltningen stängs successivt sekundäruppgångar till Tunnelbanan. De stängda uppgångarna innebär längre gångtider och minskad tillgänglighet för resenärerna. Det är en mycket olycklig åtgärd i en tid när resandet behöver öka och SL få in mer intäkter från biljetter. Vi är övertygade om att resenärer accepterar en obemannad spärrkur men i övrigt en spärrlinje där de kan dra sina kort och komma in. Station Globens södra ingång har exempelvis fungerat så under lång tid. Om en resenär däremot möts av en fysiskt stängd station där de tidigare kunde komma in är vi övertygade om att reaktionerna blir starkt negativa. Vi vill ha ett resonemang på obemannade spärrkurer men spärrlinjer där resenärerna kan dra sitt kort och fysiskt stängda uppgångar.

Vi vill även se en fördjupad studie av konsekvenserna för resenärer som beviljats färdtjänst. Målet för SL är att fler ska resa med den vanliga kollektivtrafiken och färre med färdtjänst. Har en konsekvensanalys av stängda sekundäruppgångar gjorts med hänseende till ökade kostnader för färdtjänst?

Vi vill därför ha svar på följande frågor:

- Har olika former av stängda sekundäruppgångar diskuterats, obemannade spärrkurer, spärrlinjer, fysiskt stängda uppgångar?
- Har det gjorts en analys över konsekvenserna för färdtjänstresenärer när sekundäruppgångar stängs?
- Hur mycket sparas på att stänga sekundäruppgången i Hökarängen?