



Till varje pris?

Kostnaderna för spärrsystemet i SL-trafiken och vinsterna med öppna spärrlinjer

Tidigare rapporter från Planka.nu:

2007:1 Highway to Hell?

2008:1 Att resa ska inte kosta hela världen

Samtliga rapporter finns att läsa på www.planka.nu/rapporter

Planka.nu arbetar för nolltaxa i kollektivtrafiken och organiserar avgiftsstrejkande kollektivtrafikanter i p-kassan, en bötesfond där medlemmarna betalar varandras böter.

Tel: 073-945 71 68

E-post: sthlm@planka.nu

<http://www.planka.nu/>

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING FÖR BESLUTSFATTARE	4
INTRODUKTION	6
SPÄRRAR	7
PERSONAL	8
KÖER	8
VÅLD OCH HOT	10
PLANKNING	10
TILLGÄNGLIGHET	11
SÅ TYCKER RESENÄRERNA	11
ÖPPNA STOCKHOLM	12
LITTERATURFÖRTECKNING	14

SAMMANFATTNING FÖR BESLUTSFATTARE

Ett stort antal europeiska storstäder har öppna spärmlinjer i kollektivtrafiken. I städer som Berlin, Helsingfors, Oslo, Wien och Göteborg sätter kollektivtrafikoperatörerna resenärerna i centrum för sin verksamhet. I Stockholm spenderar de ansvariga politikerna hundratals miljoner kronor varje år på att bygga större, fulare och dyrare spärrar samt placera ut skräckinjagande väktare på allt fler platser i kollektivtrafiken. Detta måste få ett slut.

I denna rapport går vi systematiskt igenom ett antal nyckelområden i SL-trafiken som har med spärrsystemet att göra. Vi krossar myter, sammanfattar tillgänglig forskning inom området, presenterar en rad nya siffror och gör en sammanställning av alla kostnader för spärrsystemet – och de vinster som öppna spärmlinjer skulle medföra.

- Spärrarna i SL-trafiken kostar minst 69 miljoner kronor om året. Dessutom upptar de mer än 2 700 kvadratmeter värdefullt stationsutrymme. Detta utrymme skulle kunna exploateras kommersiellt eller användas till konstutställningar och större personalutrymmen.
- Vi anser inte att någon anställd i SL-trafiken behöver bli av med sitt jobb vid övergången till öppna spärmlinjer. Däremot existerar det idag ett stort antal meningslösa arbetsuppgifter i SL-trafiken (betalvärdar, onödigt mycket spärrpersonal på varje station), dessa personer kan istället jobba som till exempel tågvärdar eller busschaufförer. För närvarande spenderar SL minst 156 miljoner kronor om året på meningslösa arbeten, istället för att öka servicen för resenärerna och kollektivtrafikens attraktivitet.
- Köer minskar kollektivtrafikens attraktivitet. Planka.nu har mätt köer på stomlinje 4 och Centralen. 35 procent av körtiden för stomlinje 4 består av stopp vid hållplats. På Centralen får den genomsnittlige resenären utan månadskort köa 46 sekunder, vilket innebär samhällsekonomiska förluster på 23 miljoner kronor per år. Bara på Centralen!
- Våld och hot är ett stort problem både för resenärer och personal i SL-trafiken. Nästan allt våld mot personal är relaterat till biljettvisering, och en stor del av våldet som riktas mot resenärer står SL:s betalvärdar för. Med öppna spärmlinjer kommer allt detta våld att försvinna.
- Trots att SL satsar hundratals miljoner kronor om året så minskar inte plankningen. Det finns en enkel förklaring till detta: plankningen har ekonomiska orsaker. Vill SL minska plankningen bör de sänka sina priser, vill de få bort den helt bör de införa avgiftsfri kollektivtrafik. Plankningen skulle inte öka med öppna spärmlinjer, detta styrks av alla försök med öppna spärmlinjer som ägt rum i andra städer.
- Stockholm har som mål att vara världens mest tillgängliga huvudstad år 2010. Vem som helst förstår att SL inte direkt hjälper till i detta arbete genom att installera enorma spärrsystem på

alla sina stationer. EU-projektet PTaccess lyfter på flera plan fram kollektivtrafiken i Berlin – med öppna spärrlinjer – som ett föredöme i arbetet för en tillgänglig kollektivtrafik.

- Planka.nu genomförde en resenärsundersökning på Liljeholmens kombinerade buss- och tunnelbanestation. Det är en unik plats i SL-trafiken som på ett föredömligt sätt visar de öppna spärrlinjernas fördelar. 94 procent av de tillfrågade upplevde lösningen på Liljeholmen positivt eller mycket positivt. 82 procent ansåg att en liknande lösning vore att föredra vid andra knutpunkter som Slussen och Gullmarsplan.

Stockholm är inte bara “The Capital of Scandinavia”, som våra politiker så fint uttrycker det. Vi är även den enda huvudstaden i Skandinavien med ett slutet spärrsystem. Vi hoppas att denna rapport kan bidra till att ändra på det.

Planka.nu
Stockholm, mars 2009

INTRODUKTION

SL planerar att inom de närmsta åren täppa igen de få öppna spärrlinjer som finns kvar i kollektivtrafiken. Genom allt högre och dyrare spärrar, fler och otrevligare betalvärdar vill politikerna i SL:s styrelse "stoppa fuskåkandet en gång för alla". Vad de inte förstår är att vi alltid hittar en väg runt deras system. För SL-politikerna har det blivit något av en prestigefråga att ha den mest kontraproduktiva taktiken för att komma tillrätta med plankningen. Istället för att satsa på en välutbyggd, billig och öppen kollektivtrafik satsar SL på en dyr, otrevlig och stängd.

I denna rapport går vi systematiskt igenom olika, ofta dolda, kostnader för spärrsystemet i kollektivtrafiken. Kostnader ska här inte enbart ses som direkta utgifter för SL; köer, missnöjda kunder och våld är också kostnader, även om de kan vara svåra att sätta en exakt prislapp på. Vi presenterar en rad nya siffror som varken SL själva eller något politiskt parti tidigare tagit del av. Alla siffror som saknar källhänvisning har vi tagit fram själva och av utrymmesskäl har vi valt att endast presentera resultaten av våra uträkningar. Är du intresserad av att ta del av vårt uträkningsmaterial går det alldeles utmärkt att kontakta oss så får du tillgång till det. Uträkningar likt de vi presenterar i denna rapport är till sin natur inte helt exakta, utan innehåller alltid ett mått av överslagsräkning. För att inte bygga några luftslott har vi konsekvent valt att inte räkna upp siffrorna till dagens prisnivå och räknat lågt i de uppskattningar vi gjort. Således ska resultaten i denna rapport ses som det allra minsta vi skulle vinna på att öppna spärrlinjerna.

Alla uträkningar i denna rapport bygger på att vi behåller avgifterna i kollektivtrafiken, men att vi inför öppna spärrlinjer. Detta skulle leda till en bättre kollektivtrafik och stora besparingar för SL. Vinsterna med öppna spärrlinjer är dock långt ifrån lika stora som vinsterna med avgiftsfri kollektivtrafik, men vi anser att öppna spärrlinjer är ett steg i rätt riktning.

Vår förhoppning med denna rapport är att politikerna i SL:s styrelse och Landstinget vågar inse att vägen de slagit in på inte leder någonstans. Vänsterpartiet och Miljöpartiet är i dagsläget positiva till öppna spärrlinjer och Socialdemokraterna har börjat diskutera frågan. De borgerliga politikerna har hittills under denna mandatperiod visat upp en förbluffande hård linje och satsat stort på att stänga SL-trafiken. Vi hoppas dock att även de är beredda att tänka om i denna fråga.

Medan andra europeiska storstäder som Berlin, Helsingfors, Oslo, Wien, Hamburg och Köpenhamn har öppna spärrlinjer ligger vi i Stockholm på efterkälken. Det räcker faktiskt att snekla åt Göteborg för att bli avundsjuk. Det är dags att inse att ett modernt kollektivtrafiksystem i en modern storstad kräver öppna spärrlinjer.

SPÄRRAR

Spärrarna utgör en stor kostnad för SL – och är skurken bakom alla de problem vi presenterar i denna rapport – dessutom är de extremt fula, tar upp mycket plats och avskräcker potentiella kollektivtrafikanter. Enligt SL är kostnaden för att investera i *en* ny glasdörrsspärr (inte en hel spärrlinje) mellan 200 000 och 400 000 kronor, exklusive kostnaden för eventuell ombyggnad av stationen om så krävs.

Spärrlinjerna i SL-trafiken kommer, när de planerade utbyggnaderna är färdiga, att uppta minst 2 700 kvadratmeter värdefull mark.

Vid införande av öppna spärrlinjer kommer vi alltså att utöka det lediga stationsutrymmet i SL-trafiken med 2 700 kvadratmeter, ett utrymme som kan användas till många saker. Genom att frigöra så mycket utrymme i mitten av stationsingångarna öppnar sig exempelvis möjligheten att exploatera stationernas sidoutrymmen kommersiellt.

Genomsnittet för lokalhyra i Stockholms kommun är drygt 2 200 kronor per kvadratmeter.¹ Det är svårt att säga exakt hur mycket av den nyvunna marken som skulle kunna exploateras kommersiellt, varför vi väljer att räkna med mellan en fjärdedel och allt. Detta innebär att SL:s hyresintäkter skulle öka med mellan en och en halv och sex miljoner kronor per år, vi använder oss av den lägsta siffran.

Däremot är det självklart inte nödvändigt att exploatera detta nyvunna utrymme kommersiellt, vi skulle till exempel kunna använda det för att utöka "världens längsta konstutställning", ge stationspersonalen större och trevligare fikarum eller sätta upp flera kulturanslagstavlorna bara för att nämna några exempel.

I en stor studie utförd av det amerikanska Transportation Research Board som är en del av deras National Research Council har ett antal kollektivtrafikoperatörer som har öppna spärrlinjer fått beskriva vad de anser vara fördelarna med detta system. 65 procent svarade att kostnadseffektiviteten var en av de stora anledningarna till att implementera öppna spärrlinjer, detta stämmer väl överens med siffrorna vi presenterar här.²

¹ Svenska Bostäder: *Strategisk inriktning med investeringar 2009-2011*, s. 3.

² TCRP: *A Toolkit for Self-Service, Barrier-Free Fare Collection*, s. B-4.

Genom att sluta investera i nya spärrar och slänga de vi redan har så kan vi göra följande vinster:

- Underhåll: 17,5 miljoner kronor per år.³
- Återinvesteringar: 50 miljoner kronor per år.⁴
- Exploatering av nyvunnen mark: 1,5 miljoner kronor per år.

Summa: 69 miljoner kronor per år.

PERSONAL

Planka.nu anser inte att någon personal i SL-trafiken behöver bli av med sina jobb vid en övergång till öppna spärrlinjer, däremot anser vi att vissa arbetsuppgifter är onödiga. Trots att personalen kommer finnas kvar, fast med andra arbetsuppgifter, väljer vi att se kostnaderna för de arbetsuppgifter som försvinner när spärrlinjerna öppnas som en vinst. Detta för att personalen går från ett, ur resenärernas synvinkel, fullkomligt meningslöst jobb (exempelvis betalvärdar, onödigt många spärrvakter på samma station) till viktiga jobb (exempelvis trafik- och tågvärdar, busschaufförer). Följande vinster kan vi göra på personalsidan:

- Minskad spärrpersonal: 110 miljoner kronor per år.⁵
- Inga betalvärdar: 46 miljoner kronor per år.⁶

Summa: 156 miljoner kronor per år.

KÖER

Spärrlinjerna i tunnelbanan och på pendeltågen samt viseringstvånget på bussar skapar onödiga köer och irritation samt gör SL-trafiken långsammare och dyrare. Det är svårt att räkna ut exakt hur mycket köerna kostar oss. Nedan följer två exempel där vi utfört egna mätningar som ger en föraning om vilka summor det rör sig om.

Enligt de mätningar vi utfört på stomlinje 4 så uppgår tiden för hållplatsstopp till sanslösa 35 procent av den totala körtiden. Räknar vi med stopp för rödljus och bilar – som moderna stomlinjer i andra länder slipper genom signalprioritering och egna körfält – så består 46

³ SL: *Fyra prisstrategier*, s. 53.

⁴ SL: *Fyra prisstrategier*, s. 53.

⁵ SL: *Fyra prisstrategier*, s. 53.

⁶ SL: *Redovisning av åtgärder, analys av fusk och svinn samt försäljningskostnader*, s. 9.

procent av körtiden av stopp.⁷ Om vi räknar lågt och säger att 20 procent av tiden för hållplatsstopp består av biljettvisering så skulle öppna spärmlinjer på stomlinje 4 till exempel kunna innebära att turtätheten var fyra minuter istället för fem, eller att driftkostnaderna skulle minska med 20 procent.

Våra mätningar på Centralen visar att en resenär utan månadskort måste köa i genomsnitt 46 sekunder för att få visa upp sin biljett, något som kanske inte låter så mycket, men betänk då att Centralen har över 200 000 påstigande resenärer varje dag.⁸

Vi kalkylerar med att en fjärdedel av dessa behöver stå i kö för att få sin biljett viserad, vilket blir 2 300 000 sekunder eller 638 timmar per dag i kötid. Bara på Centralen. När stora infrastruktursatsningar i transportsektorn görs så beräknas deras samhällsekonomiska lönsamhet bland annat utefter huruvida de bidrar till minskad restid. Enligt de senaste beräkningarna från KTH så ligger restidsvärdet för regionala privatresor i Stockholmsregionen på ungefär 100 kronor per timme.⁹ Räknat på detta sätt skulle öppna spärmlinjer, bara på Centralen, innebära en samhällsekonomisk vinst på 63 888 kronor per dag. Över 23 miljoner kronor per år. Den här typen av siffror skall tas med en stor nypa salt, men lyfts ofta fram av vägförespråkare för att visa på nödvändigheten i nya monstruösa vägprojekt. Vårt lilla räkneexempel kan förhoppningsvis bidra till en sund skepsis mot samhällsekonomiska restidsvinstkalkyler, men ska samtidigt tas som en intäkt för hur mycket vårt nuvarande slutna spärrsystem kostar samhället.

Det mest negativa köerna medför är dock inte själva tiden resenärerna blir tvungna att stå i dem, utan deras subjektiva upplevelse av köandet som sådant. För resenärer upplevs tiden i kö, oavsett hur lång tid det tar, som något negativt och starkt förknippat med kollektivtrafik. Bilister sitter längre tid i bilköer, men kollektivtrafikanter gör det ofta utomhus i eländigt väder. För att öka kollektivtrafikens attraktivitet krävs minskade köer. Enligt vår resenärsundersökning (läs mer om den i avsnittet "Så tycker resenärerna") på Liljeholmen anser 96 procent av resenärerna att den öppna spärmlinjen mellan buss och tunnelbana bidrar till smidigare byten och 72 procent anser att den bidrar till ökad trivsel på stationen.

I studien som utförts av Transportation Research Board anges minskade köer som det näst största skälet till att införa öppna spärmlinjer, av de kollektivtrafikoperatörer som gjort detta.¹⁰

⁷ Observation gjord på sträckan Radiohuset-Gullmarsplan 2007-11-16 15.43-16.46

⁸ Siffran är baserad på medeltal av mätningar vid alla (både vid tunnelbanan och pendeltågen) spärmlinjer på Centralen 2008-07-25 16.55-17.50

⁹ SvD: *Förbifarten mycket lönsam väg*

¹⁰ TCRP: *A Toolkit for Self-Service, Barrier-Free Fare Collection*, s. B-4.

VÅLD OCH HOT

Våld och hot är ett stort problem inom SL-trafiken som drabbar så väl resenärer som personal. Våldet som riktas mot resenärer förekommer ofta i samband med biljettkontroller, något som tyvärr kommer att fortgå oavsett om vi öppnar spärrarna eller ej. Enligt Kollektivtrafikombudsmannen, som tar emot minst en anmälan i veckan från resenärer som råkat illa ut i SL-trafiken, skulle öppna spärrlinjer med stor sannolikhet minska våld och hot mot resenärer avsevärt. Många anmälningar till Kollektivtrafikombudsmannen rör betalvärdarna och deras våldsamma ingripanden.

Enligt en enkätundersökning utförd av fackförbunden SEKO och Kommunal så utsätts cirka 30 procent av deras medlemmar inom kollektivtrafiken för hot varje år och så många som var tionde busschaufför utsätts för våld varje år. Sedan 2007 råder kontantstopp på bussarna i SL-trafiken, något som är positivt för arbetsmiljön. Men det är inte kontanthanteringen som är den största orsaken till oro för personalen. Enligt arbetarna i SL-trafiken är det diskussioner kring taxor och betalningsvägran som oftast leder till hot och våld.¹¹ Även spärrvakter i tunnelbanan och på pendeltågen utsätts för risker på grund av vårt slutna spärrsystem.

En stor del av detta onödiga våld i SL-trafiken skulle försvinna med öppna spärrlinjer. Våldet är dyrt för samhället i form av sjukskrivningar, vård och polisinsatser, men framförallt drabbar det människorna som jobbar och reser inom SL-trafiken. De vinster som skulle göras om våldet minskade är alldeles för stora för att kunna mätas i pengar.

PLANKNING

Trots att SL, som vi har visat i denna rapport, spenderar minst 225 miljoner kronor om året på att försöka stoppa plankningen så minskar den inte nämnvärt. Detta har en enkel förklaring: plankningen har ekonomiska orsaker, något SL vet om och vid vissa tillfällen även medger. Ju dyrare biljetter, desto fler plankare.¹² VD:n för Helsingfors stads trafikverk Matti Lahdenranta menar att spärrar inte är någon lösning på plankningsproblemet och även SL:s vice ordförande Lennart Rohdin har konstaterat att spärrar inte minskar plankningen nämnvärt.¹³ Trots att ett antal storstäder i Europa och USA har öppna spärrlinjer, men inte mer plankning än i Stockholm, hävdar fortfarande många av våra spärrvurmande politiker att spärrarna stoppar plankningen.¹⁴ Vi kan bjuda på ett enkelt tips för den som är intresserad av att minska plankningen: sänk avgifterna så minskar den – inför nolltaxa så försvinner den helt.

¹¹ SLTF & BR: *Hot och våld i kollektivtrafiken – exempel på arbete för att minska riskerna*, s. 3.

¹² Se ex. SvD: *Rekordmånga plankare fast*

¹³ Muntliga uppgifter från båda

¹⁴ Miljöpartiet: *För en tunnelbana utan bromsklossar & TCRP: A Toolkit for Self-Service, Barrier-Free Fare Collection*, s. 3-11.

TILLGÄNGLIGHET

Stockholm har som mål att vara världens mest tillgängliga huvudstad år 2010, samtidigt som SL kontinuerligt plöjer ner stora summor i ständigt högre och mer svårpasserade spärrsystem. EU-projektet PTaccess lyfter på flera plan fram kollektivtrafiken i Berlin – med öppna spärrlinjer – som ett föredöme i arbetet för en tillgänglig kollektivtrafik.¹⁵ Självklart är det en mängd åtgärder som måste genomföras för att göra kollektivtrafiken tillgänglig, men SL är inte direkt behjälpliga när de placerar ut stora metallmonster som står i vägen för resenärerna på varje station.

SÅ TYCKER RESENÄRERNA

Att systemet med slutna spärrlinjer kostar väldigt mycket torde stå klart för alla vid det här laget. Förutom att vara dyrt, bidrar det också till att låsa fast planeringen av knutpunkter och stationer i ett tråkigt, statiskt mönster. I dagsläget finns det bara ett exempel i SL-trafiken på hur bytet mellan olika trafikslag kan lösas på ett bra sätt och det är Liljeholmens kombinerade buss- och tunnelbanestation. På Liljeholmen kan resenärerna byta mellan buss och tunnelbana utan att behöva gå in och ut ur spärrar, och utan att behöva visa färdbevis för busschauffören. Vid ett införande av öppna spärrlinjer skulle kreativa lösningar på trafikslagsbyten kunna frodas, något som skulle leda till att resenärerna upplevde kollektivtrafiken mer som en helhet, ett enhetligt system. Där Liljeholmen är ett exempel på hur bra det kan bli när biljettviseringen inte får gå i första hand är Gullmarsplan ett praktexempel på dess motsats. Det är den sortens katastroflösningar som tillkommer när politikerns maniska vilja att kontrollera resenärers biljetter får gå före smidighet och komfort i kollektivtrafiken.

Planka.nu utförde i början av februari en riktad enkätundersökning till resenärer på Liljeholmens buss- och tunnelbanestation. 94 procent av resenärerna upplevde lösningen positivt eller mycket positivt, 82 procent ansåg att en liknande lösning vore att föredra vid andra knutpunkter som Slussen och Gullmarsplan. Trots det begränsade omfånget på undersökningen (101 tillfrågade) anser vi dessa siffror ha stor bärkraft, dels därför att det är resenärer som brukar lösningen – och således är experter – som fått uttala sig och dels på grund av den extrema övervikten av positiva attityder.

¹⁵ PTaccess: *Report on good Practice Examples of accessible Public Transport*

ÖPPNA STOCKHOLM

Vi hoppas att möjligheten att markant minska köer och våld, få betydligt nöjdare resenärer och erbjuda bättre arbetsuppgifter åt personalen utan några som helst extrakostnader är ett tillräckligt bra argument för politikerna. Men om det inte räcker som skäl för öppna spårrlinjer, så borde det duga med 225 miljoner kronor mer per år till en förbättrad kollektivtrafik.

De politiker som tackar nej till detta erbjudande på grund av feighet eller brist på nytänkande förtjänar ingens förtroende och bör bytas ut snarast, vi föreslår landstingsvalet 2010.

Öppna Stockholm!

LITTERATURFÖRTECKNING

Miljöpartiet: *För en tunnelbana utan bromsklossar*

http://mp.se/templates/Mct_78.aspx?avdnr=12325&number=59690

PTaccess: *Report on good Practice Examples of accessible Public Transport*

http://www.ptaccess.eu/Downloads/PTaccess_D.2.1.good_practice.pdf

SL: *Fyra prisstrategier*

<http://www.planka.nu/download/ea4dc1b9fo>

SL: *Redovisning av åtgärder, analys av fusk och svinn samt försäljningskostnader*

http://data.s-info.se/data_page/1184/documents/arendeSLomfuskochsvinn.pdf

SLTF & BR: *Hot och våld i kollektivtrafiken – exempel på arbete för att minska riskerna*

http://svenskkollektivtrafik.se/Global/Fakta%20och%20publikationer/publikationer/PM%20Hotochv%C3%A5ld%20i%20kollektivtrafiken_jan%2006.pdf

SvD: *Förbifarten mycket lönsam väg*

http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/artikel_2478691.svd

SvD: *Rekordmånga plankare fast*

http://www.svd.se/nyheter/inrikes/artikel_155986.svd

Svenska Bostäder: *Strategisk inriktning med investeringar 2009-2011*

<http://svebo.yourvoice.se/svebo/document/2008-03-18/Dagordning/9/p%209%20dok%202%20Tre%C3%A5rsplan%202009-2011,%20over%20080310.pdf>

TCRP: *A Toolkit for Self-Service, Barrier-Free Fare Collection*

http://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_80.pdf

