

Sammanträdesdatum 2022-10-07 Beteckning Dnr: 22RS6675

Svar på Interpellation

En interpellation har inkommit från Bo Ammer (SD) rörande biljettkontroller i kollektivtrafiken. Interpellationen är uppdelad i tre delar som redogörs för och besvaras enligt nedan.

- **Vilka åtgärder sätter man in emot dålig betalningsmoral och hur garanteras busschaufförernas säkerhet och arbetsmiljö vid betalningsvägran?**

Svar: I grunden arbetar vi för att det ska vara lätt för alla resenärer att köpa biljett. På senare tid har vi exempelvis utvecklat Länstrafikens app, och vi kan nu se en mycket stor överflyttning av biljettköp till appen. Många resenärer förefaller uppleva att det är ett enkelt och tillgängligt sätt att köpa biljetter. Länstrafiken har också påstigning i den främre dörren i samtliga bussar. Det kan kanske låta som en självklarhet, men så ser det faktisk inte ut på alla platser. Vi har utrett denna fråga och kommit fram till att påstigning i framdörren är att föredra av två skäl: Det ena är att vi generellt inte uppnår någon tidsvinst med påstigning i alla dörrar. Det andra är att det bedöms ha en god effekt för att säkra intäkterna. Bussföraren har helt enkelt en viktig funktion när det gäller att kontrollera resenärernas biljetter. Det vittnar inte minst erfarenheterna från pandemin om, en period då påstigning i framdörren inte skedde. I samband med att bussens framdörr återigen togs i bruk infördes krav på att alla biljetter ska valideras i bussen. När det gäller periodbiljetter och appbiljetter genererar valideringen i sig ingen intäkt. Dock utgör kravet om validering en social kontroll, som har betydelse för betalningsmoralen. Att validera sin biljett är ett sätt att visa för föraren och andra resenärer att man ärligen köpt en biljett. Ett undantag från påstigning enbart i framdörren kommer dock BRT-systemet att vara. Där bedöms resande vara så pass omfattande att stora restidsvinster kan uppnås genom påstigning i alla dörrar. Inom BRT-projektet håller man nu på med en plan för hur vi kan säkra en hög betalningsmoral i det nya systemet. Planen kommer sannolikt landa i en kraftig förstärkning av kontrollverksamheten, men även andra faktorer är viktiga. Här är det inte minst viktigt att vi har ett kollektivtrafiksystem som alltid fungerar bra och som

invånarna känner en stolthet för. Erfarenheter från andra städer visar att en nöjdhet och stolthet för kollektivtrafiksystemet förefaller ha en mycket god effekt på betalningsmoralen, jämfört med i städer där det finns ett stort missnöje kring kollektivtrafiken.

När det gäller att hantera de resenärer som trots allt inte köper biljett använder sig Region Örebro län idag av Commuter Security Group (CSG) för utförande av kontroller av färdbevis i kollektivtrafiken. Nuvarande avtal med CSG omfattar 11 700 h/år (6 tjänster).

I genomsnitt genomförs 10 000 kontroller och skrivs 200 tilläggsavgifter per månad. Vid tolv tillfällen per år genomförs så kallade storkontroller, det innebär att kontrollanterna står vid specifika hållplatser och kontrollerar samtliga bussar och resenärer som trafikerar den aktuella hållplatsen. Vid storkontroller kontrolleras i snitt 1100 resenärer och det skrivs cirka 50 tilläggsavgifter. Det innebär att vid de dagliga ambulerande kontrollerna är det knappt två procent av resenärerna som saknar giltiga färdbevis, medan det är ca 4,5 procent som saknar färdbevis när vi kontrollerar samtliga resenärer vid storkontrollerna. Det är en nivå som får sägas vara normal om man jämför med övriga landet, även om vi förstås strävar efter att den ska bli lägre.

Säkerheten kommer alltid först, om en resenär inte betalar för sig ska chauffören uppmana resenären att betala och upplysa att om det inte finns ett giltigt färdbevis kommer en tilläggsavgift att utfärdas vid en biljettkontroll. Chauffören kan sedan höra av sig till trafikledningen hos den aktuella operatören som i sin tur tar kontakt med ansvarig vid biljettkontrollverksamheten. Ansvarig vid biljettkontrollverksamheten styr i den mån det är möjligt kontrollanterna till den aktuella bussen/turen.

• **Finns det några undersökningar utvisande om vissa linjer eller turer är mer utsatta än andra?**

Svar: Regionen för löpande statistik över utfärdade tilläggsavgifter. Cirka 80 procent av tilläggsavgifterna omfattar stadstrafiken i Örebro, resterande 20 procent omfattar övrig regiontrafik. Det ska också sättas i relation till att ca 70 procent av resorna görs i stadsbusstrafiken. Inom Örebro är det en relativt jämn fördelning av tilläggsavgifter på stadslinjerna, där linje 1,2 & 3 sticker ut i viss mån med något fler tilläggsavgifter. I regiontrafiken är det linje 500 som sticker ut mest, men även i regiontrafiken är det en relativt jämn fördelning av tilläggsavgifter. Även här ska det ställas i relation till att dessa linjer också tillhör de linjer med flest resenärer.

- **Finns tankar på civilklädda kontrollanter till gagn för en bättre betalningsmoral och utökad säkerhet för resenärer och chaufförer?**

Svar: Möjligheten att använda civilklädda kontrollanter finns inskrivet i nuvarande avtal, men har inte använts. Med nuvarande avtal som omfattar 11 700 h/år (6 tjänster) är bedömningen från biljettkontrollverksamheten att symbolvärdet av att ha synliga uniformerade kontrollanter är större än att ha civilklädda kontrollanter. Om antalet kontrollanter skulle öka, finns det anledning till att göra en annan bedömning i frågan.

För Region Örebro län

Nina Höijer (S)

Ordförande i samhällsbyggnadsnämnden