

Tjänsteställe, handläggare
Allmän kollektivtrafik, Gustav Widén

Datum
2022-09-05

Beteckning
Bilaga A -
Redogörelse

Arbetsbeskrivning

I genomsnitt genomförs 10 000 kontroller och skrivs 200 tilläggsavgifter per månad, cirka 2 procent av alla som kontrolleras får en tilläggsavgift. 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, cirka 4,5 procent av alla som kontrolleras vid en storkontroll får en tilläggsavgift.

Det genomförs i snitt 1,1 miljoner resor med Länstrafikens fordon varje månad, cirka 0,9 procent av alla som reser blir kontrollerade. Det är rimligt att anta att andelen som reser utan giltigt färdbevis ligger på minst 4,5 procent Dessa siffror rör så kallade ”normalår”, 2019 & 2022.

Under Covid-19 pandemin framfördes Länstrafikens fordon med stängda framdörrar, således genomfördes ingen validering hos bussens chaufför och siffrorna är betydligt högre. I snitt fick då ca 11 procent av alla som kontrollerades en tilläggsavgift. Det är även möjligt att se toppar under flera månader, uppemot 16-18 procent.

Nuvarande avtal med CSG omfattar 11 700 h/år (6 tjänster). Avtalet löper ut 2024-12-31 om avtalets sista förlängningsoption nyttjas. Arbetstid där kontroll kan genomföras i dagsläget ser ut som följande:

Måndag – Fredag, 06:30 – 15:00 = 8 tim.

Måndag – Fredag, 10:30 – 19:00 = 8 tim.

Två fredagar eller lördagar/månad, kväll 14:30 – 23:00 = 16 tim.

Två lördagar eller söndagar/månad, dagtid 09:30 – 18:00 = 16 tim.

En dag per vecka kontrolleras trafiken ute i regionen med följebil, övrig tid kontrolleras stadstrafiken i Örebro. Cirka 80 procent av tilläggsavgifterna omfattar stadstrafiken i Örebro, resterande 20 procent omfattar regiontrafiken.

Viss korrigering av arbetstider kan göras efter behov. Kontrollanterna arbetar alltid i par, för att garantera säkerheten, och gör flygande kontroller på bussarna.

Kontrollanterna styr sin egen arbetsdag och vilka bussar som kontrolleras, det görs kontinuerliga uppföljningar för att säkerställa att fördelningen mellan linjerna är god.

Postadress
Region Örebro län
Regionkansliet
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Besöksadress
Eklundavägen 2, Örebro
Tel: 019-602 10 00
Organisationsnummer: 232100-0164

För att effektivisera kontrollpass i regiontrafik sker dessa med följbil, detta för att minimera väntetiden. Dock arbetar kontrollanterna fortfarande i par vilket kräver fyra kontrollanter, tre som kontrollerar bussen och en som kör följbilen.

Bedömning

Bussarna i det nya BRT-stråket kommer att ha påstigning i samtliga av fordonets dörrar. Genom att titta på siffror från 2020 och 2021 och erfarenheterna från pandemin, där ingen validering hos bussens chaufför genomfördes, är det rimligt att göra antagandet att andelen resenärer som reser utan giltigt färdbevis kommer att öka. Detta då påstigning i samtliga dörrar är jämförbart med stängda framdörrar och utebliven validering hos bussens chaufför. Det kommer därför att behövas ett utökat fokus på dessa sträckningar. Med dagens resurser är det inte möjligt att fokusera på ett särskilt stråk utan att övriga delar av kollektivtrafiken i länet blir lidande.

I dagsläget är biljettkontrollen av regiontrafiken bristfällig, en dag per vecka kontrolleras trafiken ute i regionen med följbil, övrig tid kontrolleras stadstrafiken i Örebro. Det är även ett ineffektivt arbetssätt då kontrollanterna jobbar i par och det krävs två patruller för att genomföra kontroll av regiontrafiken. Det finns även en stor efterfrågan av mer kontroller i regiontrafiken från operatörer och busschaufförer. Med en utökad biljettkontrollverksamhet är det möjligt att effektivisera arbetet och även få en ökad närvaro i regiontrafiken vilket säkerställer intäkter till Regionen.

Ekonomisk nytta av en utökad kontrollverksamhet

Två aspekter har påverkan:

Dels innebär påstigning i alla dörrar att den biljettkontroll som föraren utför uteblir. Om man drar paralleller med situationen under pandemin, då det var påstigning i alla dörrar och ingen utökning av kontrollverksamheten, så skulle det innebära ett motsvarande intäktsbortfall på BRT-linjerna om drygt 2 mkr per år. Det är därmed såväl nödvändigt som högst befogat att utöka kontrollverksamheten på de kommande BRT-linjerna. En rimlig följdfråga är om det då inte vore bättre med påstigning i den främre dörren i BRT-systemet. Skäl till att inte gå den vägen är att påstigning i alla dörrar ger mindre köer, kortare restider och mindre störningar. Genom att eliminera detta så genereras ett ökat resande och större intäkter, utöver att det därtill finns stora samhällsekonomiska förtjänster.

Dels fyller kontrollanterna en viktig funktion genom att synas; den vetskap som resenärerna har att en resa utan giltigt färdbevis kan leda till en kontrollavgift. Det är dock svårt att sätta ett specifikt värde på detta. En rimlig hypotes är att en kollektivtrafik där resenären inte löper någon risk att få tilläggsavgift vid resor utan giltigt färdbevis, skulle leda till en kraftigt försämrad betalningsmoral.