

## Från försäljning och service till kassaräknare

Klockan är kring 21:40 när jag kommer för att avlösa min kollega i den obemannade spärren.

Min kollega räknar och räknar medan jag ringer till SX för att få en kod till en av de befintliga DK-kassorna.

När jag plockat ut kassan, ser jag en mängd biljetter framför mig och förstår att detta kommer ta tid. Efter ungefär 20-25 minuter har jag kontrollräknat att alla biljetter finns med i alla häften. Nu är det antligen dags att räkna alla sedlar och de stora mängderna av mynt. Tack vare det kassa-program som jag presenterade i förra numret, slipper jag använda miniräknaren och konstaterar att kassan stämmer på öret.

I frånvarolistan finner jag att det inte finns någon starttid till när spärren blev obemannad. Därav fyller jag i 21 med ett efterföljande frågetecken. Min sluttid ligger nu på 22:10, och jag förstår att spärren kan ha varit obemannad i över en timme, bara för detta avlösningstillfälle. Hur många timmar har då inte spärren

varit obemannad totalt under dagen, med tanke på samtliga avlösningar, och i vissa fall även nödvändiga påfyllningar av kassan?

Alla dessa långa tillfällen av obemannade spärren borde väcka stor huvudbry för SL, vad gäller den så högt prioriterade intäktssäkringen.

### **Problemet med enkelbiljetterna**

Före 1 maj 2006 tillhandahöll SL kontantkuponger som satt ihop med varandra i block om 100 kuponger. Då kunde man med lätthet kontrollera antalet genom att se om första och sista kupongen fanns på plats. Tidåtgången för detta låg kanske på en sekund.

Från 1 maj 2006 lanserade sedan SL de så kallade enkelbiljetterna. De sitter ihop-häftade i block om 40 enkelbiljetter. Problemet med dessa är att de inte sitter ihop med varandra. Att kontrollräkna om alla de 40 biljetterna finns med, tar minst så lång tid som det tar att räkna till 40.

Ett snarlikt problem finns med motsvarigheten till de

tidigare rabattkupongerna som satt ihop i remsor om 10 eller 20 kuponger. Idag heter de Förköpta enkelbiljetter och sitter ihop-häftade i block om 10.

Rabattkupongerna kunde man se var kompletta bara genom att titta på dem. De förköpta enkelbiljetterna innehåller dock 10 biljetter, som måste räknas var för sig, för att man skall bli säker på att alla biljetter finns med i häftet.

### **Vad kostar detta räknande?**

Om man räknar med högsta timlönen, exklusive OB, är lönekostnaden följande:

Timlön	118 kr
Semesterlön 12 %	14,16 kr
Arbetsgivaravgifter 32,28%	42,66 kr
<b>Totalkostnad per timme</b>	<b>174,82 kr</b>

Detta innebär att om tidåtgången för kassaräkandet uppgår till 30 minuter, kostar detta 87,41 kronor per tillfälle.

I en tjänst där man arbetar på två uppgångar, betyder det att man måste räkna kassan fyra gånger, vilket kan handla om två timmar per dag, motsvarande 349,64 kronor. På ett år handlar det

om 730 timmar, motsvarande 127618,60 kronor.

### Vad finns det för lösningar

En enkel lösning som skulle minska på tidåtgången för räknandet, vore att SL ordnar med att enkelbiljetterna skulle sättas ihop såsom de tidigare kontantkupongerna gjorde.

Den ultimata lösningen vore att investera i ett slutet kassahanteringssystem i alla spärrar. Med en sådan lösning skulle man göra enorma besparingar och även bidra till en betydligt bättre och säkrare arbetsmiljö, samt högre servicegrad till trafikanterna.

### Är detta intressant för SL eller Connex?

Det borde det varit långt tidigare, men inget har hänt.

Även om det nya och omtalade biljettsystemet skulle lanseras inom ett år, skulle man fortfarande kunna spara massor med pengar på ett slutet kassahanteringssystem.

Problemet är att den här formen av lösningar inte går att köpa med samma enkelhet som ett paket mjölk. Processen att förhandla om produkten, leveranstiden (för att tillverka och installera produkten),

testkörning, utbildning av personal med mera, skulle nog ta mer tid än det är värt att uppoffra. Därav är det hög tid att SL åtminstone tar en extra tankeställare kring sina ihopstående enkelbiljetter, så att det går snabbare att räkna kassan.

Med en sådan enkel åtgärd, skulle mitt räknande minska med ungefär 20 minuter per tillfälle. Det är 20 minuter som jag skulle kunna arbeta med det jag huvudsakligen är anställd för – att ta betalt, ge service och övervaka stationen. **Tim Söderström**

### Kostnadsbesparingar och argument för att byta till ett slutet kassahanteringssystem:

1. Eftersom datorer skulle kunna övervaka när varje system skulle behöva påfyllning av biljetter eller växel, samt att systemen skulle kunna rymma betydligt större kassor, skulle detta medföra ett avsevärt mindre behov av Rapids kostsamma tjänster, då de inte skulle behöva fylla på lika ofta.
2. Stationsvärdarna skulle inte behöva kontrollräkna några kassor, varav de skulle kunna arbeta med viktigare saker för företaget.
3. SX skulle inte behöva administrera med kassaskåp, koder, uppkopiering av papper med mera, varav de skulle få mer tid till att ge bättre service till personalen.
4. Felräkningspengarna

skulle bli betydligt enklare att administrera.

5. Tjänsterna skulle bli enklare att konstruera med färre personal.
6. Problemet med rastavlösarnas kassor skulle elimineras.
7. Biljettintäkterna och servicegraden skulle öka, när spärrpersonalen skulle kunna hålla öppet, istället för att behöva ägna en stor del av sin arbetstid till att räkna.
8. Färre sjukskrivningar då personalen skulle få en avsevärt bättre arbetsmiljö, med tanke på att värdehantering ökar sannolikheten för hot, våld och rån. Personalen skulle även må bättre av att slippa ha hand om värden, då eventuell brist i kassan ofta medför stress och/eller eventuellt psykiska besvär, eftersom det kan leda till disciplinära åtgärder.