

Minskade svinnet med 40 miljoner?

Intäktssäkringsproblemet

Vad har alla styrande (som berörs av intäkts-säkringen) för något gemensamt?

- Så fort de öppnar munnen, pratar de om svinnet på de 200 miljonerna, vem de än pratar med, och vad samtalet än handlar om. Dessutom sätter de detta svinn i relation till spärrexpeditörernas arbete!!!

Vad är det då detta svinn handlar om? Jo, det är uppskattade beräkningar på hur stort svinnet är med hänsyn till en del parametrar. I de senaste beräkningarna gällande år 2004 kom man fram till att svinnet minskat med 40 miljoner kronor. Därav återstår fortfarande 160 miljoner uteblivna intäkter i dessa uppskattade beräkningar.

Svinnet och spärrexpeditörerna

Hur många spärrexpeditörer tror att det minskade svinnet på 40 miljoner är deras förtjänst? Förmodligen ingen. Jag tror inte att någon spärrexpeditör tror att de kan påverka detta svinn genom att kräva de betalande trafikanterna på deras kort och remsor. Det verkar dock de styrande vara övertygade om. Det märkliga är att cheferna använder dessa siffror för att försöka intala spärrexpeditörerna att det är de som står för minskningen av intäktsbortfallet. Faktum är att utifrån de direktiven vi fått, är det oftast personer med giltiga kort och remsor som vi hindrar att komma förbi, och som vi hamnar i konflikt med - inte fuskåkarna. Därtill är det mycket få som nitiskt arbetar utefter dessa direktiv. Därav kan inte spärrexpeditörernas arbete ha ökat intäkterna med mer än en bråkdel av summan.

Vem bär ansvaret för svinnet?

Är det inte så att SLs tjänstemän skyller på spärrexpeditörerna eller entreprenören fast det är deras undermåliga automatspärrear som fuskåkarna i regel tar sig igenom i tunnelbanan?

Är det inte så att Connex chefer ifrågasätter spärrexpeditörerna med egna mätningar för att visa för SLs tjänstemän att de engagerar sig i problemet för att inte bli av med uppdraget?

Är det inte så att trafikanterna skyller på de enorma prishöjningarna?

Är det inte så att spärrexpeditörerna hävdar att varken Connex, SL eller SLs politiker inte

lyssnar på dem överhuvudtaget i hur man skall säkra intäkterna på bästa sätt?

Hur beräknas svinnet?

När jag för första gången kom i kontakt med dessa märkliga siffror, blev min spontana reaktion: Hur är det möjligt? Hur har man kalkylerat på detta? Borde man inte specificera hur man kommit fram till dessa kontroversiella siffror?

Jag tog kontakt med en av SLs tjänstemän vid namn Anders Björlinger som ingår i en arbetsgrupp som behandlar svinnet. Anders uppger följande:

Det är väldigt svårt att säga exakt hur mycket olika insatser bidragit till de 40 Mkr. Beräkningen av det minskade svinnet är en samlad bedömning utifrån ett antal olika delar:

1. SLs analys av intäkterna. I dessa analyser tas självklart hänsyn till resandeökningar/minskningar, prishöjningar, hamstring av rabattkuponger etc.
2. De färdbevisundersökningar som genomförts under flera år i SL trafiken. Ett undersökningsföretag intervjuar resenärerna angående deras färdbevis. Intervjun avslutas med att resenären visar sitt färdbevis
3. De Mystery shopping undersökningar SL genomför regelbundet i alla trafikslag där vi bl a undersöker visering av färdbevis.
4. Statistik från färdbeviskontrollen.

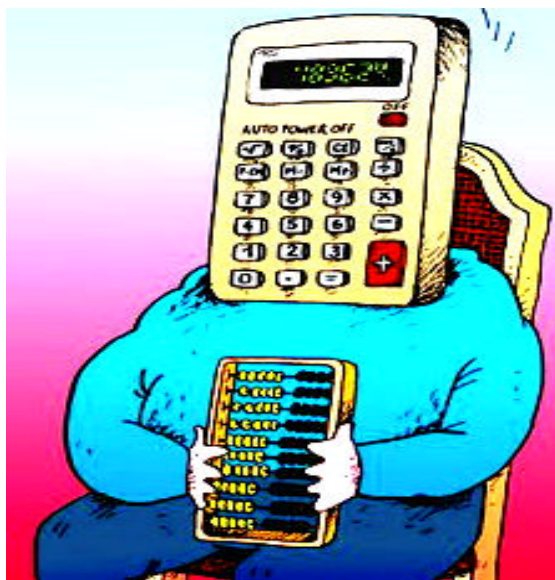
Dessa olika delar analyseras och vägs samman till en helhetsbild. För 2004 visade alla ovanstående mätmetoder på ett minskat svinn på ca 40 Mkr. Självklart är det många olika delar som säkert bidragit till det goda resultatet:

- att vi byggt fler täta spärmlinjer
- färdbeviskontrollens nya flexibla arbetssätt
- höjningen av tilläggsavgiften till 800 kr
- en lyckad Minska Svinnet kampanj

Jag tror också att det Minskade Svinnet beror på att trafikpersonalen har blivit bättre på att ta betalt (gäller alla trafikslag).

Anders tillägger

En av vinsterna/fördelen med Minska Svinnet-projektet är att all trafikpersonal (även Citypendeln och alla bussentreprenörer) arbetar på



samma sätt omkring visering och försäljning. Även om viseringen av färdbevis i tunnelbanan inte förbättrats så mycket under 2004 har den förbättrats lite mer ombord på bussarna, så totalt för hela SL trafiken har viseringen förbättrats. De som alltid fuskar är en svår grupp att komma åt, men det finns en gråskala mellan den vanliga resenären och fuskaren och jag tror att det är i den gruppen fusket har minskat.

Kontroversiellt

Som ni förstår så är detta resultat högst kontroversiellt. T ex är punkt 2 och 3 väldigt svåra att mäta och göra verklighetsanpassade beräkningar ifrån. Det har ju trots allt visat sig att det är ganska många som beter sig som fuskåkare men som ändå har färdbevis.

Bussförarna och skillnader i utbildning

Vi har inte samma direktiv. Bussförarna har inte fått direktiv om att känna på kort och rabattkuponger. Vi som arbetar i spärr får flera dagars utbildning i taxan med slutprov som man måste klara innan man får sätta sig i spärr, medan bussförarna (enligt min erfarenhet) normalt får en halv dag samt en taxehandbok. Därav brister bussförarnas kunskaper om stämplandet av färdbevis. Därav hamnar spärrexpeditorerna ofta i konflikter när de inte får godkänna eller rätta bussförarnas uppenbara felstämplingar. Av de bussförare som kan hålla reda på de varierande zonerna, månaden, datumet & tiden är det fortfarande många som inte behärskar felstämplingar. Inte undra på att många bussförare inte tar betalt!

Tim Söderström