

Strategisk utveckling  
*Affärsutveckling*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2013-08-19  
Version 1.0

Diarienummer  
TN2-2013-00695

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Jens Plambeck  
08-686 1651  
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden  
2013-09-23, punkt 14

## **Yttrande över motion 2013:1 om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken**

### **Ärendebeskrivning**

Miljöpartiet de gröna har inkommit med en motion 2013:1 (LS 1302-0271) till Trafiknämnden om att införa en gemensam zon med gemensamma taxenivåer för all kollektivtrafik på land och vatten i hela Stockholmsregionen.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 19 augusti 2013 med tillhörande bilagor samt dokument Kundsegment, Pris och Biljettsortiment version 7 daterad 2011-04-05. Motion 2013:1 av (MP) om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken.

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

- att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt
- att förklara paragrafen omedelbart justerad

### **Förvaltningens förslag och motivering**

#### *Sammanfattning*

Det går att låta priset för en resa med SL bero på ett antal skilda faktorer. Priset kan exempelvis variera efter hur lång resan är, när på dygnet den görs, hur ofta man reser, i vilket område eller kommun man reser eller med vilken del av kollektivtrafiksystemet man använder. Dessutom kan prisstrategier konstrueras där dessa faktorer kombineras, exempelvis lågtrafiktaxa för pensionärer.

Strategisk utveckling  
*Affärsutveckling*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2013-08-19  
Version 1.0

Diarienummer  
TN2-2013-00695

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Exempel på andra sådana prissättningssystem är;

- Avståndstaxa
- Tidsdifferentierad
- Trohetstrabatt
- Takpris

#### *Bakgrund*

Av SLs totala intäkter kommer ca 30 % från zonbiljetter. Merparten av dessa, drygt 75 %, utgörs av intäkter från resor med reskassa (tidigare förköpsremsa). Resa med reskassa helt pris i en zon kostar idag 25 kr, två zoner 37:50 och tre zoner 50 kr. Övriga zonbiljetter är biljetter som köps i spärr (44 kr helt pris/en zon) automat (36 kr helt pris/en zon) eller via sms (36 kr helt pris/en zon). Resa i två och tre zoner har ett högre pris. Samtliga biljetter finns även till reducerat pris.

Enhetstaxa innebär att biljetten har samma pris oavsett i hur många zoner man reser. De olika kanalerna behåller sina differentierade priser, d.v.s. en biljett köpt i spärr eller per sms har fortfarande ett högre pris än reskassa. Införande av enhetstaxa motsvarande pris för resa i en zon medför en intäktsminskning för SL motsvarande ca 150 mnkr, eg. detta som en effekt av att resor i två och tre zoner ger en lägre intäkt än idag.

Zonsystemet upplevs, enligt motionen, som krångligt främst för den som är sällanresenär. Det nuvarande zonsystemet består av tre zoner med länstillägg för resor i såväl Uppland som Sörmland. Av dessa tre zoner är antalet resenärer flest inom zon A. I zonerna B och C är antalet resenärer färre i fallande ordning. Det nuvarande zonsystemet har funnits sedan 2007 vilket då ersatte enhetstaxa med anledning av det intäktsbortfall som den dåvarande taxan gav. Enhetstaxan var i drift under knappt ett år, (maj -06 till april -07). Vid återinförandet av zonsystemet etablerades tre zoner vilket var en minskning från de tidigare fem som fanns innan införandet av enhetstaxa.

Att införa Waxholmsbolagets båttrafik som en naturlig del av kollektivtrafiken på land genom en harmoniserad taxa har utretts av Trafikförvaltningen.

I utredningen föreligger olika alternativ vilka alla innehåller förutsättningen att:

- a) SL Access systemet ska användas inom skärgårdstrafiken
- b) Djurgårdsfärjan ska infogas i SLs zon A

Strategisk utveckling  
Affärsutveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2013-08-19  
Version 1.0

Diarienummer  
TN2-2013-00695  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Något förslag att införa enhetstaxa för all kollektivtrafik har inte analyserats i utredningen.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Ett införande av enhetstaxa – d.v.s. samma pris i hela länet – med följande teoretiska prinsnivåer för en resa gjord av en vuxen som betalar kontant ger nedanstående intäktseffekter beräknat på den volym biljetter som säljs idag. De enhetspriser som används i exemplet är 25 kr, 35 kr samt 40 kr för en resa.

Ett enhetspris med 25 kr kan innebära en reducerad intäktseffekt på ca 300 mnkr, medan 35 kr respektive 40 kr per resa kan innebära en bedömd intäktsökning mellan 400 och 700 mnkr.

Det är emellertid svårt att bedöma överströmningseffekten, det vill säga avgöra hur stor andel av resenärerna som skulle handla rationellt och byta till den billigare biljetten (periodbiljetten). I dagsläget finns resenärer som skulle tjäna på byte från periodbiljett till zonbiljett men som ändå inte gör en förändring.

Om 25 % av de som skulle tjäna på att byta till reskassa ändå väljer att fortsätta med periodbiljett, skulle överströmningseffekten från periodbiljett till reskassa vid införande av enhetstaxa kunna innebära en intäktsminskning för SL på ca 200 mnkr. Motsvarande intäktsminskning skulle vid 50 % uppgå till ca 150 mnkr.

Den totala effekten i form av minskade biljettintäkter skulle kunna bli ca 350 mnkr vid antagandet att 25 % av resenärer med periodbiljett inte handlar rationellt.

Faktorer som inte beaktats i beräkningen är den resandeökning från bilresenärer som kan antas uppkomma då de i större utsträckning väljer kollektivtrafiken till följd av en prissänkning. Att en del resenärer idag uppfattar reskassans val av "standardresa" som krångligt skulle också kunna medföra en överströmning från zonbiljetter med högre pris vid införande av enhetstaxa, då valet inte längre är aktuellt. Man kan också anta att SL skulle få fler resenärer som reser långa resor att resa oftare, eftersom priset blir mer förmånligt.

Beräkningarna ovan utgår från biljettintäkter i budget 2014. Data över antalet resor per periodbiljett har baserats på utfallet för 30-dagarsbiljetter helt pris i vecka 20, 2013. Det förhållandet har även antagits gälla för längre periodbiljetter samt för biljetter till reducerat pris. Fördelningen mellan zoner antas förhålla sig som för 30-dagarsbiljetter helt pris.

Strategisk utveckling  
*Affärsutveckling*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2013-08-19  
Version 1.0

Diarienummer  
TN2-2013-00695

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### *Överväganden*

Att införa enhetstaxa med bibehållen intäkt är möjligt givet det pris som sätts för en resa i Stockholms län. Någon särskild utredning om en enhetstaxas ekonomiska konsekvenser eller förväntade förändringar på resandet har inte gjorts i svar på motionen. Det är sedan tidigare känt att priselasticiteten är relativt låg för kollektivtrafikkresenärer. Med andra ord; de resenärer som reser kollektivt idag fortsätter att göra det trots förändringar av priset (höjning). För de som anser att det idag inte är värt att resa kollektivt, givet priset i förhållande till ex. komfort, enkelhet och tid kan priset, kan en tillräcklig stor förändring motivera en förändring i resandebeteende.

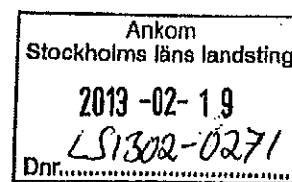
### **Miljökonsekvenser av beslutet**

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Faktorer som inte beaktats för miljökonsekvenser är den resandeökning från bilresenärer som kan antas uppkomma då de i större utsträckning väljer kollektivtrafiken till följd av den kraftiga prissänkningen.

Anders Lindström  
Förvaltningschef

Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling



2013:1  
Ekel III

**Motion av Yvonne Blombäck (MP) om att införa Enhetstaxa inom kollektivtrafiken**

***En zon, enhetligt pris***

Det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Därför behöver kollektivtrafiken bygga på enbart en zon med enhetlig taxa och med enhetligt biljettsystem. Ett och samma kort samt ett och samma pris för dels periodkort inom SL Access, dels för samtliga biljetter för enkelresor bör gälla för alla som reser oavsett det är på land eller vatten. Landstinget ska därför fullt ut tillföra Trafikförvaltningen medel för att all båttrafik i Waxholmsbolagets regi ska ingå i SL-taxan.

Nuvarande krångliga zonindelning saknar logik och hämmar resandet inom kollektivtrafiken. Gränsdragningen utefter tunnelbanelinjerna gör det i vissa fall dyrare att resa till sitt närmsta kommuncentrum, än till Stockholm city. Det är alltför krångligt att köpa biljetter och för mycket begärt att människor ska behöva sätta sig in i kollektivtrafikens system med zoner.

Reskassan med dagens upplägg där kravet är att ange en typresa gör den krånglig. Typresan kanske inte ens finns för den som är sällanresenär. Och den finns definitivt inte för tillfälliga besökare. Grunden till det krångliga kravet handlar om zonerna. Det gör att SL inte lockar bilister att ställa bilen hemma och välja kollektivtrafiken. Något som är avgörande om vi ska klara klimatförändringar och minska trängseln på vägarna.

Miljöpartiet vill att all båttrafik inom Waxholmsbolagets område ska vara en naturlig del av kollektivtrafiken på land. Idag är det dubbelt så dyrt att arbetspendla för dem som behöver ta sig från fastlandet till ett jobb i skärgården. Det skapar också orimliga situationer för boende på Tynningö, som fått en statlig vägfärja där målpunkten är en annan kommun än sin egen. Det hämmar förutsättningarna till en levande skärgård. SL-kort som betalmedel har alltid gällt på Djurgårdsfärjan medan övriga färjor i landstingets regi bygger på turistverksamhet och dyra biljettpriser förutom för de fastboende i skärgården med ö-kort.

***Följande åtgärder behöver göras:***

Stockholmsregionens kollektivtrafik behöver bygga på enbart en zon med en gemensam taxa. Enhetligt biljettsystem, ett och samma kort samt ett och samma pris för enkel resa, liksom att SL Access periodkort bör gälla för alla som reser på land och vatten. Landstinget ska därför fullt ut tillföra Trafikförvaltningen medel för att all båttrafik i Waxholmsbolagets regi ska ingå i SL-taxan.

Reskassan ska utformas till att vara enkel att förstå och använda. Därför är det viktigt att införa en zon i hela länet. I den kraftigt växande regionen ser vi möjligheter för den kollektiva båtpendlingen att utvecklas, så att vägnät och spårtrafik avlastas. Därför är det viktigt att införa enhetliga taxor även för enkelbiljetter överallt.

Landstingsfullmäktige föreslås besluta

att införa en gemensam zon med gemensamma taxenivåer för all kollektivtrafik på land och vatten i hela Stockholmsregionen

  
Yvonne Blombäck

  
Annika Hjelm

  
Tomas Eriksson

  
Vivianne Gunnarsson

Ann-Sofi Matthiesen  


  
Cecilia Obermüller

~~Jakob Dencker~~

Michel Silvestri