Stockholms läns landsting

FÖRSLAG 2015:5

LS 1302-0271

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2013:1 av Yvonne Blombäck m.fl. (MP) om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken

§ 16

Motion 2013:1 av Yvonne Blombäck m.fl. (MP) om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken

LS 1302-0271

Ärendebeskrivning
Yvonne Blombäck (MP) har inlämnat en motion om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken.

Beslutsunderlag
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 30 september 2013
Motion 2013:1
Trafiknämndens protokollsutdrag den 23 september 2013 med
MP-ledamotens reservation
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 19 augusti 2013

Förslag och yrkanden
På sammanträdet föreligger följande förslag.
Landstingsrådsberedningens förslag i skrivelse den 14 januari 2015 (bilaga)
MP-ledamöternas förslag i skrivelse den 3 februari 2015 (bilaga)

Ojusterat

Följande yrkanden framförs:
Bifall till landstingsrådsberedningens förslag *att* anse motionen besvarad.

Bifall till Miljöpartiets förslag *att* bifalla motionen, *att* ta bort zonerna och införa enhetstaxa i hela länet även för enkelresor och reskassa och *att* utvidga giltigheten för SL:s periodkort att omfatta även båttrafiken, alltså all trafik som upphandlas av Waxholmsbolaget, från MP-ledamöterna.

Bifall till andra *att*-satsen i Miljöpartiets förslag *att* ta bort zonerna och införa enhetstaxa i hela länet även för enkelresor och reskassa, från S-ledamöterna och V-ledamoten.

Proposition
Ordföranden frågar på var och en av de yrkade att-satserna finner att landstingsstyrelsen bifaller landstingsrådsberedningens förslag att anse motionen besvarad.

Landstingsstyrelsens beslut
Landstingsstyrelsen beslutar enligt landstingsrådsberedningens förslag föreslå landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Reservation
Susanne Nordling (MP), Tomas Eriksson (MP) och Malin Karlsson (MP) samt Erika Ullberg (S), Dag Larsson (S), Jens Sjöström (S), Nanna Wikholm (S) och Tove Sander (S) samt Gunilla Roxby Cromvall (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för sina egna yrkanden.

Beslutsexpediering:
Landstingsfullmäktige
Akt

Ojusterat

Stockholms läns landsting

LANDSTINGSSTYRELSEN
Miljöpartiet de gröna

FÖRSLAG TILL BESLUT
2015-02-03

LS 1302-0271 Ärende 16

Motion om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att bifalla motionen med följande förtydliganden

att ta bort zonerna och införa enhetstaxa i hela länet även för enkelresor och reskassa

att utvidga giltigheten för SL:s periodkort att omfatta även båttrafiken, alltså all trafik som upphandlas av Waxholmsbolaget

För att förklara vår ståndpunkt avseende enhetstaxa så yrkar vi bifall till motionen med följande förtydliganden:

Differentieringen på olika typer av enkelbiljetter ska kvarstå. Det är rimligt med olika pris beroende på om man har reskassa, köper SMS-biljett eller handlar i spärren.

Det vi menar med enhetstaxa är att zongränserna ska tas bort och att dagens priser för resa i en zon ska gälla för hela länet.

Vi vill behålla dagens prissättning på enkelresor i skärgårdstrafiken. SL-periodkort ska däremot gälla även i skärgårdstrafiken.

Med dessa förtydliganden så räknar vi med att ett införande av enhetstaxan på land blir kostnadsneutralt för SLL. Kostnaden för att låta SL-periodkort gälla i skärgårdstrafiken beräknas till 30 mkr/år.

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2015-01-14

LS 1302-0271

Landstingsstyrelsen

Motion 2013:1 om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Yvonne Blombäck (MP) har inlämnat en motion om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholms län växer i rekordtakt. Det ställer stora krav på både en utbyggd och moderniserad kollektivtrafik för att klara de utmaningar som länet står inför. Därför har Alliansen under de senaste åtta åren gjort rekordinvesteringar i kollektivtrafiken, vilket också lett till rekordhöga kundnöjdhets- och punktlighetssiffror. Detta är ett tydligt bevis på att Alliansens politik är rätt väg att gå, även om vi har en rad områden där vi kan och måste bli bättre.

Den enskilt största satsningen på utbyggd kollektivtrafik är ändock Stockholmsförhandlingen i vilken landstinget tillsammans med staten och de berörda kommunerna är överens om den största satsningen på tunnelbanan på 40 år. Blå linjen förlängs till både Barkarby och Nacka samtidigt som en helt ny linje, Gula linjen, byggs till Arenastaden via Nya Karolinska universitetssjukhuset. Andra viktiga investeringar är till exempel den nyss färdigställda förlängningen av Tvärbanan till Solna station via Bromma och Sundbyberg. 2017 öppnar dessutom Citybanan som

avsevärt kommer att öka kapaciteten i pendeltågstrafiken med två helt egna spår för kollektivtrafiken under centrala Stockholm.

Alla dessa ny- och reinvesteringar kostar pengar. Därför är både biljett- och skatteintäkterna avgörande för att landstinget ska kunna bygga ut och modernisera kollektivtrafiken i den takt som behövs i en av Europas snabbast växande storstadsregioner.

Alliansen är dock ense med motionärerna om att det ska vara enkelt att resa kollektivt och därmed också enkelt att göra rätt för sig. Därför har Alliansen i budgeten för 2015 föreslagit en parlamentarisk utredning vari frågor som rör zonsystemet och harmoniseringen mellan land- och sjötrafiken ingår. Syftet med utredningen är en långsiktigt hållbar överenskommelse om ett användarvänligt biljettsystem för Stockholms län.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 30 september 2013
Motion 2013:1
Trafiknämndens protokollsutdrag den 23 september 2013 med MP-ledamotens reservation
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 19 augusti 2013

Torbjörn Rosdahl

Kristoffer Tamsons

Carl Rydingstam

Landstingsstyrelsens förvaltning
Landstingsdirektörens stab

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-09-30

LS 1302-0271

Handläggare:
Mathias Knutsson

Ankom
Stockholms läns landsting
2013 -10- 03
Dnr LS 1302-0271
Rotel III

Landstingsstyrelsen

Motion 2013:1 om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken

Ärendebeskrivning

Yvonne Blombäck (MP) har inlämnat en motion om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 30 september 2013
Motion 2013:1
Trafiknämndens protokollsutdrag den 23 september 2013 med MP-ledamotens reservation
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 19 augusti 2013

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Yvonne Blombäck (MP) har inlämnat en motion om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken. I trafikförvaltningens förslag till yttrande framgår att förslaget skulle medföra ett intäktsbortfall på mellan 150 och 350 miljoner kronor. Mot denna bakgrund anser förvaltningen att motionen ska anses besvarad.

Bakgrund
Yvonne Blombäck (MP) har den 19 februari 2013 inlämnat en motion om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen har tagit fram ett yttrande för att belysa effekterna av att införa enhetstaxa. I trafikförvaltningens tjänsteutlåtande beskrivs olika prissättningsstrategier

inom kollektivtrafiken; analys av att föra in båttrafik i Waxholmsbolagets regi i SL-taxan, och de ekonomiska konsekvenserna av att införa en enhetstaxa på olika nivåer inom kollektivtrafiken.

Överväganden
Landstingsstyrelsens förvaltning instämmer i trafiknämndens yttrande över motionen. I trafikförvaltningens tjänsteutlåtande beskrivs de ekonomiska konsekvenserna av att införa en enhetstaxa inom kollektivtrafiken.

De vanligast förekommande prissättningsmodellerna är enhetstaxa, zontaxa och differentierad taxa. Dessa prissättningsstrategier har olika för- och nackdelar, samt varierar i lämplighet avseende måluppfyllelse. Flera olika aspekter bör beaktas under analysen, exempelvis mål inom transportpolitik, regional utveckling, miljö, ekonomi och fördelningspolitik.

Analysen måste alltid ske med utgångspunkten att kollektivtrafikresor kännetecknas av en låg priselasticitet, vilket innebär att prisets betydelse för efterfrågan av tjänsten är förhållandevis låg. Andra faktorer, främst restid, är mer betydelsefulla, men priset kan på marginalen och tillsammans med andra faktorer påverkar resandebeteendet.

I syfte att förenkla analysen kan den avgränsas till två dimensioner: samhällsekonomisk nytta kontra företagsekonomisk effektivitet. Ett införande av en enhetstaxa inom kollektivtrafiken medför enligt trafikförvaltningen ett intäktsbortfall som varierar mellan 150 och 350 miljoner kronor. Denna företagsekonomiska nackdel kan genom antaganden om förändrade beteendemönster hos medborgarna balanseras av samhällsekonomiska fördelar och därmed kompensera för intäktsförlusten. De samhällsekonomiska konsekvenserna är emellertid svåra att beräkna och inte automatiskt givna.
Detta resonemang hindrar inte att trafikförvaltningen mot bakgrund av den snabba utvecklingen i länet löpande utvärderar nuvarande taxesystem med syfte att erbjuda resenärer attraktiva biljettformer och för att säkerställa kollektivtrafikens intäkter.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

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.

Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör

Stockholms läns landsting

miljöpartiet de gröna

MOTION

2013-02-11

Ankom
Stockholms läns landsting
2013 -02- 19
Dnr LS1302-0271

2013:1
Rokel 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 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 Blomback

Annika Hjelm

Tomas Eriksson

Vivianne Gunnarsson

Ann-Sofi Matthiesen

Cecilia Obermüller

Jakob Dencker

Michel Silvestri

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 8/2013

Sammanträdesdatum
2013-09-23

Ankom
Stockholms läns landsting
2013 -09- 24
Dnr LS 1302-0271
Rotel III

Datum för justering: 2013-09-23

Christer G Wennerholm
Erika Ullberg

---

§ 114

Yttrande över motion 2013:1 om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken
(TN2-2013-00695)

I ärendet förelåg skrivelse 2013-08-19 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1) bifall till förvaltningschefens förslag till beslut,
2) bifall till MP-ledamotens förslag till beslut, bilaga 1.

Ordföranden ställde proposition om yrkanden och fann att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad

RESERVATIONER

MP-ledamoten reserverade sig mot beslutet.

Vid protokollet

Sara Catoni

Utdragsbestyrkande
Ingela Svanberg Ohlsson

Bilaga 1

MILJÖPARTIET DE GRÖNA

FÖRSLAG TILL BESLUT

2013-09-23

Ärende nr 14

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

Som förvaltningen redovisar finns det goda möjligheter att genomföra enhetstaxa med bibehållna eller till och med utökade intäkter. Ett enhetspris med 35 kr respektive 40 kr per resa skulle enligt förvaltningen innebära en bedömd intäktsökning mellan 400 och 700 mnkr.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att bifalla motionen

Strategisk utveckling
Affärsutveckling

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

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-08-19
Version 1.0

Trafiknämnden
2013-09-23, punkt 14

Diarienummer
TN2-2013-00695

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ankom
Stockholms läns landsting
2013 -09- 24
Dnr LS 1302-0271
Rokl III

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.

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

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 prisnivåer 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.

Övervägande
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 kollektivtrafikresenärer. 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