

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Införande av ett zonbaserat biljettsystem inom SL-trafiken

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendet

AB Storstockholms Lokaltrafik föreslår att ett zonbaserat biljettsystem införs inom SL-trafiken.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafiks beslut om att införa ett zonbaserat biljettsystem inom SL-trafiken från och med den 1 april 2007.

I enlighet med styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafiks beslut den 9 januari 2007 införs ett nytt zonbaserat biljettsystem per den 1 april 2007. SL:s ambitioner gentemot resenärerna vad gäller tekniska och moderna betallösningar behöver höjas och enhetssystemet lever inte upp till den framtida kravbilden.

Effekterna av enhetssystemet, framförallt ett omfattande intäktsbortfall, drabbar såväl de trogna kollektivtrafikresenärerna som SL:s ekonomi. I förlängningen riskerar enhetssystemet att slå mot de grupper som allra mest behöver en pålitlig och säker kollektivtrafik.

Enhetssystemet motsvarar inte heller förväntningarna på det praktiska planet. Kontanthantering som varit en följd av systemet har bidragit till ökad otrygghet för såväl resenärer som personal. Från och med den 1 april 2007 kommer kontanthantering inte längre att vara tillåten inom delar av SL:s busstrafik.

Bilaga

SL-förvaltningens tjänsteutlåtande

2007-01-02

LS 0701-0074

Sammanfattningsvis skall det nya zonbaserade biljettsystemet styra resandet till förköp och periodkort, öka intäkterna för SL, vara enkelt att förstå, logiskt och kommunicerbart samt enkelt kunna anpassas till SL Access.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 14 februari 2007.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 20 februari 2007.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till s-ledamöternas förslag, dels till v-ledamotens förslag, dels till mp-ledamotens förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

S-ledamöterna reserverade sig:

”**Socialdemokraterna** föreslår landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta att bibehålla rådande enhetstaxa på enstaka resor.

Stockholm ska vara en stad där invånarna har möjlighet att välja mellan bil eller kollektivtrafik. Länet ska utgöra en gemensam bostads- och arbetsmarknad och därför måste trafiken vara pålitlig och utbudet väl avpassat. En förutsättning är dock att kollektivtrafiken alltid är ett prisvärt alternativ. Då först skapas fortsatt tillväxt samtidigt som rättvisan ökar mellan människor och länsdelar. Får vi fler att resa med SL istället för att ta bilen minskar dessutom klimatpåverkan och vi får en bättre miljö.

Vi socialdemokrater tycker det ska vara billigt att åka kollektivt. Därför införde vi den låga taxan om 20 kronor för vuxna respektive 10 kronor för barn oavsett reslängd. Den rättvisa enhetstaxan blev en succé. Aldrig har så många rest med SL som 2006. Enligt en opinionsundersökning av företaget SKOP vill 7 av 10 länsinvånare behålla enhetstaxan för enkelresor. Vi står på deras sida. För de som reser nästan dagligdags med SL, är 30-dagarskortet alltid det bästa valet. Vi socialdemokrater vill inte höja priset på 30-dagarskortet.

LS 0701-0074

Enhetstaxan har inte som påstås medfört något intäktsbortfall för SL utan blev bara marginellt dyrare än beräknat. När enhetstaxan infördes tillfördes SL pengar för att täcka kostnaden. SL-priset är istället en fråga om politiska vägval. Vi socialdemokrater tycker det är värt att satsa på en taxa som är rättvis och bra för miljön. Högeralliansen vill hellre satsa de pengarna på planerade skattesänkningar.

Utöver ovanstående måste dessutom påpekas att den nya taxan som den borgerliga landstingsledningen föreslår inte alls är den avståndsbaserade taxa man utlovat utan en godtycklig trafikslagstaxa. Det betyder att två personer som bor lika långt från t ex T-centralen får betala olika mycket beroende på om de bor längs tunnelbanelinjen eller pendeltågslinjen. De föreslagna zonerna råder heller i sig inte bot på kontanthantering. Tvärtom finns det risk för att det blir mer kontanter på bussarna på grund av det nya höga priset, även om man minskar antalet kontantbetalda resor radikalt.”

V-ledamoten reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslås besluta att den enhetliga taxan ska behållas och förslagen till höjda biljettpriser avvisas

Att resa kollektivt är att värna om miljön. I en storstadsregion som Stockholm är kollektivt resande enda miljöalternativet för längre sträckor.

I Stockholms län finns en stor andel fattiga. Många har inte ekonomi att ’ligga ute’ med pengar genom att göra förköp eller köpa periodkort. Men tack vare enhetstaxan har de haft möjlighet till ökat resande.

Många långpendlare från t.ex. Nynäshamn och Södertälje har haft stora problem med förseningar och inställda avgångar. Att höja avgiften för dem är uteslutet då de inte har en fungerande kollektivtrafik.

I borgerligt styrda kommuner som Stockholm tas nu rätten till ekonomiskt bistånd med kollektivresor bort. Det drabbar våra allra fattigaste medborgare och innebär att många kommer att vara ’fångna i sin egen hemort’.

Det finns omkring 60 000 fattiga barn i länet. Många familjer har en svag ekonomi och kan inte betala tillägget på skolkortet eller periodkort till alla i familjen. Innan enhetstaxan infördes var det förhållandevis många unga människor som ’plankade’. Sedan enhetstaxan infördes har dock ’plankandet’ halverats.

LS 0701-0074

Det senaste året har vi glädjande nog kunnat konstatera en ökning av resandet med kollektivtrafiken och en minskning av biltrafiken pga enhetstaxan. Med den borgerliga taxepolitiken är risken nu att kollektivresandet minskar.

Vänsterpartiet anser därför att den enhetliga taxan ska behållas och förslagen till höjda biljettpreiser avvisas.”

Mp-ledamoten reserverade sig:

”Miljöpartiet yrkar att landstingsstyrelsen avslår förslag till införande av ett zonbaserat biljettsystem inom SL-trafiken.

Då LF återremitterade ärendet om zonsystem den 13 februari var anledningen till återremissen att utformningen av zonerna var omöjliga att utläsa på grund av ett bristfälligt underlag. Det nya justerade förslag som SLs styrelse avser att behandla 20 februari är tydligare men inte heller detta blir så logiskt att det är enkelt att förklara för resenärerna. Dessutom borde landstingsstyrelsen behandla ärendet först efter det att SL tagit ställning i sin styrelse.

Anledningen för majoritetens beslut att införa zoner har i argumentationen handlat om tre delar: teknik och enkelhet, SL:s ekonomi samt kontanthanteringen.

Teknik och enkelhet talar i alla delar för enkelbiljetten/enhetstaxan. Den är enkel att applicera i automatiska betalsystem och enkel för resenärer att förstå.”

S- och v-ledamöterna antecknade följande särskilda uttalande:

”Det är djupt beklagligt och anmärkningsvärt att landstingsrådsberedningen inte utnyttjar landstingsfullmäktiges återremiss till att förse ärendet med ett korrekt och utförligt underlag avseende zonernas geografiska avgränsning.”

Ärendet och dess beredning

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 9 januari 2007, enligt förvaltningens förslag, beslutat att under förutsättning att landstingsfullmäktig godkänner beslutet att ett zonsystem baserat på förslaget med tre zoner skall införas, att zonsystemet skall bygga på den föreslagna prisstruktur som anges i alternativ 1, att priserna på periodkort skall justeras i

LS 0701-0074

enlighet med förslaget, att reducerade priser för enkelbiljetter skall vara konsekventa och följa samma rabattsats som periodkortet, det vill säga 60% av fullt pris, att zonsystem och prisjusteringarna skall genomföras per den 1 april 2007.

Tjänstgörande v-ersättaren lät anteckna följande särskilda uttalande.

”Att resa kollektivt är att värna om miljön. I en storstadsregion som Stockholm är kollektivt resande enda miljöalternativet för längre sträckor.

I Stockholms län finns en stor andel fattiga. Många har inte ekonomi att ’ligga ute’ med pengar genom att göra förköp eller köpa periodkort. Men tack vare enhetstaxan har de haft möjlighet till ökat resande.

Många långpendlare från t ex Nynäshamn och Södertälje har haft stora problem med förseningar och inställda avgångar. Att höja avgiften för dem är uteslutet då de inte har en fungerande kollektivtrafik.

I borgerligt styrda kommuner som Stockholm tas nu rätten till ekonomiskt bistånd med kollektivresor bort. Det drabbar våra allra fattigaste medborgare och innebär att många kommer att vara ’fångna i sin egen hemort’.

Det finns omkring 60 000 fattiga barn i länet. Många familjer har en svag ekonomi och kan inte betala tillägget på skolkortet eller periodkort till alla i familjen. Innan enhetstaxan infördes var det förhållandevis många unga människor som ’plankade’. Sedan enhetstaxan infördes har dock ’plankandet halverats’.

Det senaste året har vi glädjande nog kunnat konstatera en ökning av resandet med kollektivtrafiken och en minskning av biltrafiken på grund av enhetstaxan. Med den borgerliga taxepolitiken är risken nu att kollektivresandet minskar.

Vänsterpartiet anser därför att den enhetliga taxan ska behållas och förslagen till höjda biljettpriser avvisas.”

SL-förvaltningens tjänsteutlåtande den 2 januari 2007 bifogas (bilaga).

Ärendet har tidigare behandlats av landstingsrådsberedningen den 19 januari och landstingsstyrelsen den 23 januari och av landstingsfullmäktige den 13 februari 2007.

Landstingsfullmäktige återremitterade ärendet.

Bilaga

SL-förvaltningens tjänsteutlåtande

Bakgrund

Enligt beslut i Landstingsfullmäktige kommer SL att övergå till ett zon-baserat prissystem. Bakgrunden är en önskan att priset ska öka i relation till längden på resan. I beslutet är även uttryckt att skillnaden mellan förköpta kuponger och kontantkuponger ska vara mycket kraftfullt. Förslagen innebär att hanteringen av kontanter i trafiken generellt kommer att minimeras.

SL kommer att införa ett zonsystem som endast påverkar resandet på enkelbiljetter, inte periodkort. I ambitionen att minska kontanterna i trafiken kommer SL att utöka antalet försäljningskanaler för att öka tillgängligheten. Utökningen består i fler typer av automater, SMS-biljetter samt också Återförsäljare, som endast säljer förköpta enkelbiljetter, en och en eller i form av förköpsremsor. För att lyckas med lanseringen av de nya försäljningskanalerna finns det ett behov att skapa en ny prisnivå som ska ligga mellan kontantpriset och det volymbaserade förköpet. Orsaken till detta är att dels styra inköp bort från trafiken mot förköpsremsor och kort och dels skapa möjligheter att öka tillgängligheten till SLs biljettutbud. För att möjliggöra detta måste det finnas ett ordentligt utrymme mellan kontantpriset i trafiken och det volymbaserade priset. De nya kanalerna innebär ökade kostnader i form av provisioner och teknik.

Inom ett år kommer SL att införa ett nytt betalsystem, SL Access och hänsyn måste tas i utformningen av det nya zonsystemet för att säkra en smidig övergång. I de utformade förslagen har detta säkerställts. En viktig detalj i SL Access är att det inte kan hantera flexibla zongränser.

SLs nya zontaxsystem baseras på ett 3-zonssystem

Storstockholms Län delas in i 3 zoner istället för som tidigare 5 zoner. I och med att flertalet biljetter kommer att säljas via automater kräver det att resenären själv har kunskap om hur zonkartan ser ut. Färre zoner gör att biljettalternativen blir färre och därmed lättare att kommunicera. I ett 5-zonssystem blir antalet biljettalternativ mångdubbelt fler. 3-zonindelningen är utformad som tidigare – i ringar runt Stockholm, med möjlighet att i framtiden utveckla andra zonindelningar, som lokala zoner.

Ambitionen är att skapa ett zonsystem som uppfattas som enkelt att förstå och undviker så mycket som möjligt problemställen med ologiskt prissättning än det tidigare 5-zonssystemet.

Fördelar med endast 3 zoner jämfört med 5 zoner är:

- enkelt för resenären att förstå med större zoner (inte så många olika priser)
- färre antal zongränser innebär färre problemområden med gränstrafik
- mer logiskt system i och med att man betalar mer för en längre resa
- ger flexibilitet i prissättningen - rätt prissättning ger SL bättre ekonomi
- ger en smidig övergång till SL Access med den utrustning som är beställd
- kan utvecklas till lokala zonområden i SL Access

I förslaget som redovisas presenteras två alternativa prisstrukturer som bygger på samma zonindelning.

Zonindelning

Länet delas in i tre zoner enligt:

Zon A: Tidigare zon 1 och 2 (förslagsvis ska zonen inkludera hela tunnelbanenätet)

Zon B: Tidigare zon 3

Zon C: Tidigare zon 4 och 5

Zonindelningen skall finjusteras och anpassas till linjenät och resandeströmmar för att minska eventuella problemområden.

Gamla 5-zonsindelningen

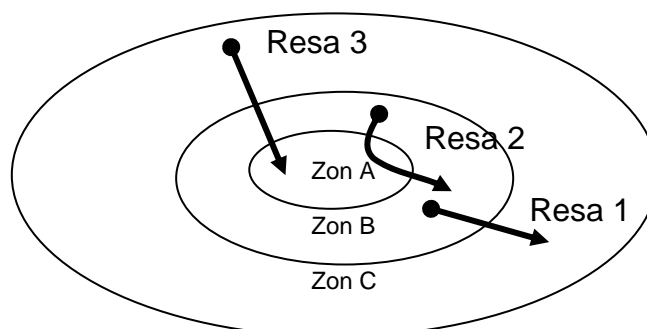


- Zon 1:** Stockholms innerstad samt del av Solna kommun (södra Hagaparken - Karolinska sjukhuset - Tomtebodan)
- Zon 2:** Stockholms stads ytterområde (utom områdena väster om Södra Ängby – Kista och sydväst om Bredäng), Solna, Sundbyberg, Danderyd (utom Enebyberg), Nacka (utom området öster om Skurusundet – Älta) och Lidingö kommuner.
- Zon 3:** Nordvästra och sydvästra delarna av Stockholms stad, Järfälla, Sollentuna, Täby, Vallentuna (södra delen), Österåker (södra delen), Vaxholm, Nacka (östra delen), Värmdö (västra delen), Tyresö, Haninge (norra delen), Huddinge, Botkyrka (norra delen), Salem och Ekerö kommuner.
- Zon 4:** Upplands Bro, Upplands Väsby, Sigtuna, Vallentuna (norra delen), Norrtälje (södra delen), Österåker (norra delen), Värmdö (östra delen), Haninge (södra delen), Nynäshamn, Botkyrka (södra delen) och Södertälje kommuner.
- Zon 5:** Norrtälje kommun (norra delen)

ALTERNATIV 1

I alternativ 1 köper kunden två kuponger för resa i den första zonen, tre kuponger för resa i ytterligare en zon och fyra kuponger för resa i samtliga zoner. Maxtaxa är 4 kuponger. Kupongerna är giltiga för resa under en timme från att de stämplats.

- Resor inom samma zon utan att passera in i en annan zon betalas med två kuponger
- Resa nr 1: Startar i en zon och avslutar resan i angränsande zon, betalas med tre kuponger
- Resa nr 2: Startar i en zon och reser i en angränsande zon och avslutar resan i första zonen, betalas med tre kuponger
- Resa nr 3: Startar i en zon och reser i ytterligare två andra zoner. Resenären har rört sig i tre zoner och betalar därför med fyra kuponger.
- Max antal kuponger för resa inom Stockholms län är fyra kuponger.



Antal kuponger per resa

Från/Till	Zon A	Zon B	Zon C
Zon A	2*, 3**	3	4
Zon B	3	2*, 3**	3
Zon C	4	3	2*, 3**, 4***

* Resenären reser endast i en zon

** Resenären reser i två zoner

*** Resenären reser i tre zoner

Pris per kupong

Biljettyp:		Pris per kupong:	Reducerat pris**:
Förköp 20 kuponghäfte/remsa	(200 kr/120 kr**)	10 k/st	6 kr/st
Förköp lösa kuponger*		13 kr /st	8 kr/st

* automater, SMS-biljetter, ombud och återförsäljare

** Reducerat pris = ca 60% av helt pris

Pris per resa

Resa i en zon:			
	Alternativ 1	Gamla zontaxan	Enhetstaxan
Kontant i trafik	40	30/45	20
Kontant i trafik reducerat	24	-	10
Förköp enkelbiljett	26	-	-
Förköp enkelbiljett reducerat	16	-	-
Förköpshäfte/remsa	20	14,50/21,75	18
Förköpshäfte/remsa reducerat	12	10/15	9

Resa i två zoner:			
	Alternativ 1	Gamla zontaxan	Enhetstaxan
Kontant i trafik	60	60	20
Kontant i trafik reducerat	36	-	10
Förköp enkelbiljett	39	-	-
Förköp enkelbiljett reducerat	24	-	-
Förköpshäfte/remsa	30	29	18
Förköpshäfte/remsa reducerat	18	20	9

Resa i tre zoner:			
	Alternativ 1	Gamla zontaxan	Enhetstaxan
Kontant i trafik	80	75	20
Kontant i trafik reducerat	48	-	10
Förköp enkelbiljett	52	-	-
Förköp enkelbiljett reducerat	32	-	-
Förköpshäfte/remsa	40	36,25	18
Förköpshäfte/remsa reducerat	24	25	9

* reducerat = 60% av helt pris

Brytpunkter för antalet enkelresor i relation till 30-dagarskort

	1 zon	2 zoner	3 zoner	Enhetstaxa
Kontant enkelbiljett	15	10	7,5	30
Förköpt enkelbiljett	23	15,4	11,5	33,3
Förköpshäfte/remsa	30	20	15	33,3

Förväntad konsekvens för resenären

- Resande med kontant betalning i trafiken innebär en markant höjning av priset. För en resenär som reser i en zon ökar kontantpriset från 20 kr till 40 kr, över två zoner till 60 kr och för en resenär som reser över tre zoner ökar kontantpriset till 80 kr.
- För den som reser inom en zon blir priset med förköpsremsa i princip oförändrat mot idag, från 18 kr till 20 kr.

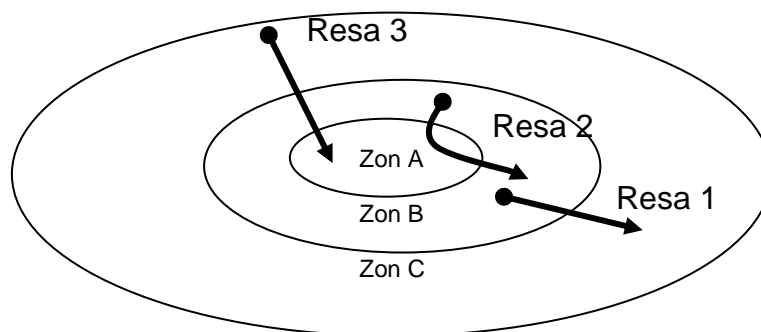
LS 0701-0074

- För den som reser inom två zoner blir priset högre, från 18 kr till 30 kr och inom tre zoner från 18 kr till 40 kr. Med förköpsremsa blir brytpunkten för att köpa ett 30-dagarskort inom en zon 30 resor, inom två zoner 20 resor och inom tre zoner vid 15 resor. Brytpunkten för lönsamt resande med 30-dagarskort är idag 33,3 resor.
- Prissättningen motiverar att köpa ett periodkort istället för enkla resor för resenärer som reser ofta.

ALTERNATIV 2

I alternativ 2 köper kunden en kupong för resa i den första zonen, två kuponger för resa i ytterligare en zon och tre kuponger för resa i samtliga zoner. Maxtaxa är 3 kuponger. Kuponger är giltiga för resa under en timme från att de stämplats.

- Resor inom samma zon utan att passera in i en annan zon betalas med en kupong
- Resa nr 1: Startar i en zon och avslutar resan i angränsande zon, betalas med två kuponger
- Resa nr 2: Startar i en zon och reser i en angränsande zon och avslutar resan i första zonen, betalas med två kuponger
- Resa nr 3: Startar i en zon och reser i ytterligare två andra zoner. Resenären har rört sig i tre zoner och betalar därför med tre kuponger.
- Max antal kuponger för resa inom Stockholms län är tre kuponger.



Antal kuponger per resa

Från/Till	Zon A	Zon B	Zon C
Zon A	1*, 2**	2	3
Zon B	2	1*, 2**	2
Zon C	3	3	1*, 2**, 3***

* Resenären reser endast i en zon

** Resenären reser i två zoner

*** Resenären reser i tre zoner

Pris per kupong

Biljettyp:		Pris per kupong:	Reducerat pris**:
Förköp 20 kuponghäfte/remsa	(200 kr/120 kr**)	20 kr	12 kr
Förköp lösa kuponger*		25 kr	15 kr

* inkl. automater och SMS-biljetter

** Reducerat pris = 60% av helt pris

Pris per resa

Resa i en zon:			
	Alternativ 2	Gamla zontaxan	Enhetstaxan
Kontant i trafik	30	30/45	20
Kontant i trafik reducerat	18	-	10
Förköp enkelbiljett	25	-	-
Förköp enkelbiljett reducerat	15	-	-
Förköpshäfte/remsa	20	14,50/21,75	18
Förköpshäfte/remsa reducerat	12	10/15	9

Resa i två zoner:			
	Alternativ 2	Gamla zontaxan	Enhetstaxan
Kontant i trafik	60	60	20
Kontant i trafik reducerat	36	-	10
Förköp enkelbiljett	50	-	-
Förköp enkelbiljett reducerat	30	-	-
Förköpshäfte/remsa	40	29	18
Förköpshäfte/remsa reducerat	24	20	9

Resa i tre zoner:			
	Alternativ 2	Gamla zontaxan	Enhetstaxan
Kontant i trafik	90	75	20
Kontant i trafik reducerat	54	-	10
Förköp enkelbiljett	75	-	-
Förköp enkelbiljett reducerat	45	-	-
Förköpshäfte/remsa	60	36,25	18
Förköpshäfte/remsa reducerat	36	25	9

* Reducerat = 60% av helt pris

Brytpunkter för antalet enkelresor i relation till 30-dagarskort

	1 zon	2 zoner	3 zoner	Enhetstaxa
Kontant	20	10	6,6	30
Förköpt enkelbiljett	24	12	8	33,3
Förköpshäfte/remsa	30	15	10	33,3

Förväntade konsekvenser för resenären

- Resande med kontant betalning i trafiken innebär en markant höjning av priset. För en resenär som reser i en zon ökar kontantpriset från 20 kr till 40 kr, över två zoner till 60 kr och för en resenär som reser över tre zoner ökar kontantpriset till 90 kr.
- För den som reser inom en zon blir priset med förköpsremsa i princip oförändrat mot idag, från 18 kr till 20 kr.

LS 0701-0074

- För den som reser inom två zoner blir priset högre, från 18 kr till 40 kr och inom tre zoner från 18 kr till 60 kr. Med förköpsremsa blir brytpunkten för att köpa ett 30-dagarskort inom en zon 30 resor, inom två zoner 15 resor och inom tre zoner vid 10 resor. Brytpunkten för lönsamt resande med 30-dagarskort är idag 33,3 resor.
- Prissättningen motiverar att köpa ett periodkort istället för enkla resor för resenärer som reser ofta.

LS 0701-0074

Förväntade intäkter

Införande av ett nytt zonbaserat taxsystem from 1 april förväntas ge intäkter enligt:

Alternativ 1 beräknas ge ökade intäkter på ca 100 Mkr för 2007, beräknat på helår ca 140 Mkr.

Alternativ 2 beräknas ge ökade intäkter på ca 110 Mkr för 2007, beräknat på helår ca 160 Mkr.

I beräkningarna har inte hänsyn tagits till den planerade prishöjningen.

Resandet med enkelbiljetter kommer att minska i båda alternativen. Minskningen kommer dock att vara något större i alternativ 2 för resor inom 2 eller 3 zoner än enligt alternativ 1. Samtidigt beräknas överströmning från enkelbiljetter till periodkort i alternativ 2 vara något högre än i alternativ 1. Andelen förköp ligger i båda alternativen på något högre nivå än före införandet av enhetstaxan. Överströmning till periodkort kommer att ske främst för resor som innefattar 2 och 3 zoner och det gäller för båda alternativen.

Konkurrens och alternativa färd sätt

Generellt gäller att för de resenärer som har ett periodkort blir varje bilresa en direkt merkostnad.

För boende i zon A kan alternativet ibland vara att gå eller cykla och bilen är då inte ett alternativ. De nya förslagen med zontaxa kommer inte att påverka resandet i någon högre grad då priserna är i stort oförändrade i jämförelse med enhetstaxan.

För boende i zon B är SL ett viktigt färdmedel för resor till och från city. Det är viktigt att prissättningen inte straffar kollektivresandet och uppmuntrar till ökat bilåkande till Stockholms innerstad.

För boende i zon C kan SLs utbud ofta uppfattas som begränsat och då kan bilen i kombination med kollektivtrafiken bli färd sättet till arbetet eller ärenden i innerstaden. Priset för en resa med SL från ytterzon till Stockholms innerstad, tur och retur kommer att kosta i alternativ 1, 120 kr och i alternativ 2, 180 kr (idag 40 kr). Den kraftiga prisökningen kan komma att styra bort sällanresenären från SL som då hellre tar bilen. En möjlighet som ska kommuniceras oavsett alternativ som beslutas till att köpa två enkla resor är att köpa ett 1-dygnskort, som endast kostar 90 kr (förslag) för tur- och returresan.

Jämförelse mellan alternativ 1 och 2, gamla zontaxan och enhetstaxan

Resa i en zon:				
	Alternativ 1	Alternativ 2	Gamla zontaxan	Enhetstaxan
Kontant i trafik	40	30	30/45	20
Kontant i trafik reducerat	24	18	-	10
Förköp enkelbiljett	26	25	-	-
Förköp enkelbiljett reducerat	16	15	-	-
Förköpshäfte/remsa	20	20	14,50/21,75	18
Förköpshäfte/remsa reducerat	12	12	10/15	9

Resa i två zoner:				
	Alternativ 1	Alternativ 2	Gamla zontaxan	Enhetstaxan
Kontant i trafik	60	60	60	20
Kontant i trafik reducerat	36	36	-	10
Förköp enkelbiljett	39	50	-	-
Förköp enkelbiljett reducerat	24	30	-	-
Förköpshäfte/remsa	30	40	29	18
Förköpshäfte/remsa reducerat	18	24	20	9

Resa i tre zoner:				
	Alternativ 1	Alternativ 2	Gamla zontaxan	Enhetstaxan
Kontant i trafik	80	90	75	20
Kontant i trafik reducerat	48	54	-	10
Förköp enkelbiljett	52	75	-	-
Förköp enkelbiljett reducerat	32	45	-	-
Förköpshäfte/remsa	40	60	36,25	18
Förköpshäfte/remsa reducerat	24	36	25	9

Prisförändring ur kundperspektiv

Alternativ 1 innebär en mindre dramatisk prisökning än alternativ 2 mellan zongränserna och kommer att upplevas som mindre negativt än alternativ 2. Med förköpsremsa ligger priset för en resa i samtliga zonalternativ nära den gamla zontaxan. Jämförelsevis kommer priset i alternativ 1 om kunden köper förköpsremsa att bli mellan 20 kr och 40 kr mot det gamla 5-zon-systemet där prisnivån låg mellan 14,50 kr och 36,25 kr. För kontantbetalning i trafiken ligger prisnivån i förslaget mellan 40 kr till 80 och i gamla zon-systemet 30 kr till 75 kr, en prisökning på 5 kr per enkelresa för de längsta resorna.

Alternativ 2 innebär en större prisökning än alternativ 1. Priset för en resa med förköpshäfte går från 18 kr till 60 kr och jämfört med det gamla 5-zon-systemet där prisnivån låg mellan 14,50 kr och 36,25 kr innebär det en ökning mellan 3,50 kr till 23,75 kr per resa. För kontantbetalning i trafiken

LS 0701-0074

varierar prisnivån mellan 30 kr och 90 kr och i det gamla zonsystemet mellan 30 kr och 75 kr. Förslaget innebär en prisökning vid kontant betalning i trafiken mellan 5 och 15 kr per enkelresa. Alternativet innebär en kraftigare höjning för de som gör långa resor. Korta resor över två zoner blir också mer kostsamma i alternativ 2 jämfört med alternativ 1.

Den nya prisstrukturen gör att fler resenärer kommer att välja köpa förköps-
häften och periodkort för att minska sina resekostnader.

Förväntad konsekvens för SL

- Oavsett vilket alternativ som införs kommer kontanthandlingen i trafiken att minska.
- Den administrativa kostnaden för kontant- och biljetthanteringen i trafiken minskar.
- I och med att fler förköper sina biljetter blir biljetthanteringen i trafiken mer effektiv.

Båda alternativen ger större intäkter, beräknat 140 Mkr för alternativ 1 och 160 Mkr för alternativ 2 per helår, då fler köper periodkort. Inom zon 1 förväntas inga överströmningseffekter till periodkort eftersom resenären fortfarande kan resa för 20 kr per resa, i stort samma pris som idag.

Båda alternativen minskar konkurrenskraften på längre resor och uppmuntrar bilåkandet på längre sträckor vilket försämrar miljön och bidrar till fler bilar i innerstaden.

Det är logiskt lättare att kommunicera priset med en kupong per zon som presenteras i alternativ 2. Kommunikativt görs dock bedömningen att resenärerna i Stockholms län är vana med den gamla zontaxan dvs. att betala med 2 kuponger för resa i första zonen. De kommunikativa fördelarna i alternativ 2 överväger inte den mer anpassade prissättningen mot konkurrerande transportmedel som alternativ 1 möjliggör. Vid beslut att införa alternativ 1 kommer SL, vid övergång till SL Access, inte behöva göra de justeringar i taxorna som behövs i alternativ 2. Det är en stor fördel jämfört med att genomföra 2 taxeändringar under samma år. Alternativ 1 drar nytta av den flexibilitet i prissättningen som SL Access har.

Justering av pris på periodkort

I samband med att zoner införs så måste en anpassning göras av prissättningen på olika relaterade periodkort. Det är viktigt att den totala prissättningen uppfattas som naturlig och logisk (priser justerades ned i samband med enhetstaxan).

Följande justeringar behöver göras beroende på återgång till zontaxa:

Periodkort	Priset idag	Förslag	Pris före enhetstaxan
1-dygnskort	60 kr	90 kr	90 kr
3-dygnskort*	180 kr	220 kr	180 kr
7-dagarskort	220 kr	230 kr	-

* 3-dygnskortet är ett "Turistkort" som vänder sig till besökare. I kortet ingår även gratis eller rabatterat inträde på Skansen, Gröna Lund, Kaknästornet och Spårvägmuseet.

Redan taget beslut:

30-dagars periodkort 600 kr 620 kr

Priserna på Företagskort (årskort med flexibel giltighet), Säsongskort samt Skolkort skall justeras i relation till höjningen av 30-dagarsbiljetten (ca 3 %).

Idag är det reducerade priset på 1- respektive 3-dygnskort 50 % av helt pris. En stark rekommendation för att skapa enkelhet är att reducerat pris alltid är 60 % av helt pris. Denna procentsats gäller idag för års, tertial och periodkort.

Prishöjning den 1 april beräknas ge ökade intäkter med ca 55 Mkr för 2007, beräknat på helår drygt 75 Mkr.

Framtida utveckling - lokala zoner

Begränsar man zonindelningen till 3 zoner och anpassar dessa mer till kommungränser eller andra naturliga avgränsningar kan SL i framtiden utforma nya lokala periodkort med giltighet inom begränsade geografiska områden. T.ex. skulle Södertälje kunna få ett lokalt periodkort. Lösningen är teknikberoende och kommer att kunna genomföras vid senare utgåva av SL Access om funktionaliteten beställs. Vid introduktionen kommer SL Access endast kunna hantera en typ av enklare zonindelning. I framtiden kan upp till 3 varianter av zoner användas samtidigt.

Slutsatser och sammanfattning

SLs nya zonsystem ska:

- styra resandet till förköp och periodkort
- öka intäkterna för SL
- vara enkelt att förstå, logiskt och kommunicerbart
- enkelt kunna anpassas till SL Access

Förslaget till ett 3 zonssystem är framtaget för att leva upp till dessa punkter. I förberedelserna har två olika prissättningar och prisstrukturer utvärderats.

Alternativ 1 baseras på kuponger där resandet i en zon kostar två kuponger, resa i två zoner kostar tre kuponger och tre zoner 4 kuponger. Intäkterna per år beräknas till 140 Mkr.

Alternativ 2 baseras på kuponger där resandet i en zon kostar en kupong, resa i ytterligare en zon kostar 2 kuponger och resa i samtliga zoner kostar 3 kuponger. Intäkterna per år beräknas till 160 Mkr.

För att SL ska kunna vara ett konkurrensmässigt alternativ för persontransporter i hela Stockholms Län bör prissättningen sättas så att längre resor inte blir proportionellt lika dyra som de allra kortaste. Det kommande betalsystemet SL Access har möjligheten att differentiera priset per zon så att resa i enbart en zon eller startzonen blir dyrare än resa i ytterligare en eller flera påföljande zoner exempel 20 kr + 10 kr + 10 kr. Längre resor blir på detta sätt relativt billigare än kortare resor. Alternativ 1 skapar just denna möjlighet att en resa inom den första zonen blir dyrare än resa i de påföljande zonerna. Vid övergång till SL Access, planerat till sent 2007, behöver inga justeringar göras i taxorna vilket ses som en stor fördel jämfört med att genomföra 2 taxeändringar under samma år.

De kommunikativa fördelarna i alternativ 2 överväger inte den mer anpassade prissättningen mot konkurrerande transportmedel som alternativ 1 möjliggör. Kommunikativt görs bedömningen att resenärerna i Stockholms län är vana med den gamla zontaxan dvs. att betala med 2 kuponger för resa i första zonen. Alternativ 1 drar dessutom nytta av den flexibilitet i prissättningen som SL Access möjliggör.

Den sammanvägda rekommendationen är att förorda alternativ 1 beroende på att det skapar en zontaxa med konkurrenskraft mot bilismen och ger en naturlig övergång till SL Access prismässigt med oförändrad prisbild. Alternativet innehåller en mjukare prissättning mellan zonerna, vilket kan upplevas som mer rimligt och avviker inte mycket i pris från det gamla zonsystemet