

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2007:32 av Lars Dahlberg m.fl. (s) om SL-taxan och kommande utredning

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendet

Motionärerna föreslår att den kommande utredningen av taxan breddas så att nödvändiga fakta och möjligheter till jämförelse kan ligga till grund för beslut om en framtida taxereform.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Genom det arbete som bedrivs inom SL har eller är bolaget på väg att skapa sig ett generellt gott kunskapsunderlag avseende olika taxemodellers effekter. Detta underlag kan användas som bas för mer genomförandeinriktade studier av ett eventuellt nytt taxesystem.

Med ett bättre utvecklat trafikutbud och mer tillgänglig information om hur man reser med SL får kollektivtrafiken fler och mer nöjda kunder. När det gäller nöjdheten är framförallt punktligheten den viktigaste faktorn, men även förbättrad turtäthet och minskad trängsel anges som viktigt.

När nya sätt att sälja biljetter utvecklas kan detta väntas påverka resandet positivt genom att ge ökad flexibilitet till resenärerna. Men redan dagens modell, där för övrigt SL har Sveriges billigaste länskort, har medgett att fler och fler resenärer kan resa med SL.

Bilagor

- 1 Motioin 2007:32
- 2 AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande

2007-09-11

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 20 februari 2008.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 18 mars 2008.

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

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

S-, v- och mp-ledamöterna reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta *att* bifalla motionen

I förslaget till yttrande beskriver man den förtjänstfulla analys som gjordes under 2006 av olika prisstrukturer. Därmed finns gedigen kunskap om olika prisstrukturers effekter. Problemet är dock att den åberopade utredningen visar att borgerlighetens avståndstaxa ger färre resenärer för SL mätt i personkilometer. Fler som idag går eller cyklar skulle resa med SL men på de långa sträckorna skulle fler istället ta bilen. Dessutom skulle en avståndsdifferentiering även för priset på kortet höja priset på dagens länsomfattande kort till minst 900 kronor. Detta rimmar illa med att SL har till uppdrag att öka kollektivtrafikresandet. Det är därför inte möjligt att sjösätta ett taxsystem som man på förhand bedömer minska resandet. En fördjupad analys måste därför göras.

I förslaget till yttrande påstås också felaktigt att de nya zonerna inte gett någon negativ effekt vad gäller synen på SLs varumärke. Så sent som maj redovisades dock en undersökning för SLs styrelse som visade att nästan 40 % hade fått en sämre inställning till SL efter den 1 april och att detta inte berodde på kontantstoppet utan på det stora missnöjet med zontaxan.”

Ärendet och dess beredning

Lars Dahlberg m.fl. (s) har i en motion (bilaga), väckt den 12 juni 2007, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* uppdra åt SL-styrelsen att mot bakgrund av vad som framgår av motionen bredda den kommande utredningen av taxan så att nödvändiga fakta och möjligheter till jämförelser om olika prisstrategier kan ligga till grund för beslut om en framtida taxereform.

Yttrande har inhämtats AB Storstockholms Lokaltrafik.

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 27 september 2007 avgett yttrande (bilaga).

S- och mp-ledamöterna reserverade sig.

”Styrelsen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* bifalla motionen.

I förslaget till yttrande beskriver man den förtjänstfulla analys som gjordes under 2006 av olika prisstrukturer. Därmed finns gedigen kunskap om olika prisstrukturers effekter. Problemet är dock att den åberopade utredningen visar att borgerlighetens avståndstaxa ger färre resenärer för SL mätt i personkilometer. Fler som idag går eller cyklar skulle resa med SL men på de långa sträckorna skulle fler istället ta bilen. Dessutom skulle en avståndsdifferentiering även för priset på kortet höja priset på dagens länsomfattande kort till minst 900 kronor. Detta rimmar illa med att SL har till uppdrag att öka kollektivtrafikresandet. Det är därför inte möjligt att sjösätta ett taxesystem som man på förhand bedömer minska resandet. En fördjupad analys måste därför göras.

I förslaget till yttrande påstås också felaktigt att de nya zonerna inte gett någon negativ effekt vad gäller synen på SLs varumärke. Så sent som maj redovisades dock en undersökning för SLs styrelse som visade att nästan 40 % hade fått en sämre inställning till SL efter den 1 april och att detta inte berodde på kontantstoppet utan på det stora missnöjet med zontaxan.”

Bilagor

Motionen

Taxorna är en viktig del av SL:s finansiering, men också strategiska när det gäller SL:s förmåga att locka resenärer. Innan enhetstaxan infördes gjorde SL en gedigen utredning av olika prisstrategier. Fyra alternativa taxemodeller utreddes av avdelningen för strategisk planering med hjälp av konsulter från Transek AB. Utredningen föranleddes av att man behöver gedigen kunskap innan man genomför en taxereform, kunskap om dess effekter men också om vilka alternativen är. Den modell med enhetspris med högkostnadsskydd som utreddes visade sig ha vissa icke önskvärda effekter, varför den enhetstaxa som senare förordades fick en annan utformning som bättre stämde överens med de mål man ville uppnå med taxeförändringen. Kunskap och öppenhet inför alternativa idéer stod i fokus.

Kort efter maktskiftet i landstinget sjösatte den nya borgerliga majoriteten en ny taxa. Helt nya geografiska zoner infördes med nya högre prisnivåer. Det gick väldigt fort trots att det var brist på såväl analys av enhetstaxans utfall som effekterna av nya alternativa taxesystem. In i det sista ändrades också zongränser och detaljer. En kort tid har gått, men resultatet ser vi nu. Varumärket SL har enligt resenärsundersökningarna skadats rejält. En kraftig majoritet av resenärerna har visat sig vara missnöjda med zongränserna och dessutom har fuskåkandet ökat.

Därför är det trots allt välkommet att den borgerliga majoriteten nu backar och sjösätter en utredning om taxan och ta fram ytterligare förslag till taxesystem. Förvisso är det förvirrande för resenärerna att ständigt behöva lära sig nya system, men med tanke på de problem som den nuvarande taxan gett upphov till är det i detta fall värt att göra ett undantag.

När SL:s smarta resekort Access börjar driftsättas under hösten öppnas nya möjligheter till taxemodeller och biljettyper. Det talar också för en förnyad utredning av taxan. Tyvärr har den borgerliga majoriteten valt ett alltför snävt fokus för utredningen, där form verkar gå före funktion och olika former av differentiering och åtskillnad ska prövas. Vägledande för denna kommande utredning borde istället vara vad man vill åstadkomma med SL-trafiken. Utredningen borde göras så vid som möjligt och utgå från de övergripande mål för kollektivtrafiken som det finns en bred politisk enighet kring.

Vi vill att SL:s verksamhet ska ha starkt fokus på hållbar utveckling. Att bara öka andelen resenärer bör inte vara det enda målet om man värnar miljö och trafikutbud.

LS 0706-0617

Med det som utgångspunkt bör en prisstrategi syfta till att locka fler som vill åka långt med SL. På så vis främjar prisstrategin också tillväxten eftersom möjligheterna att arbeta i andra länsdelar ökar med ett förbättrat trafikutbud.

SL ska inte bara attrahera dagens bilister. Prissättningen måste vara sådan att unga, låginkomsttagare och äldre har råd att åka med SL. Taxan måste upplevas som rättvis och prisvärd. Den ska vara enkel att förstå och ha fördelningspolitiska poänger. Priset för enkelresor får inte avskräcka utan ambitionen måste vara att det alltid ska vara förmånligare än att välja bilen. Samtidigt måste prisrelationen mellan enkelbiljetter och kort vara sådan att förköp främjas och att månadskortet ger tydliga fördelar. Även taxereformers påverkan på olika grupper måste analyseras.

SL-trafiken är en del av stockholmarnas välfärd och en förutsättning för att vår region ska fungera. Det ställer höga krav på väl underbyggda politiska beslut och på lyhörddhet inför fakta. Vi socialdemokrater har utifrån de fakta som finns att tillgå idag ingen anledning att överge vår syn på att enhetstaxa på såväl 30-dagarskort som enkelbiljetter är den modell som kan locka flest resenärer. Om fördjupad utredning eller nya fakta skulle visa något annat är vi beredda att visa öppenhet. Detsamma gäller förhoppningvis alla andra partier.

Med anledning av ovanstående föreslår jag landstingsfullmäktige besluta

att uppdra åt SL-styrelsen att mot bakgrund av ovanstående bredda den kommande utredningen av taxan så att nödvändiga fakta och möjligheter till jämförelser om olika prisstrategier kan ligga till grund för beslut om en framtida taxereform

Stockholm den 7 juni 2007

Lars Dahlberg

Anna Kettner

Johan Sjölander

Nanna Wikholm

AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande

SL:s synpunkter

SL har de senaste åren genomfört flera utredningar av taxemodeller. I juni 2006 presenterades en slutrapport av en studie om fyra alternativa taxemodeller, "Fyra prisstrategier 2006:2". De prisstrukturer som presenterades var:

- Avståndsdifferentierat pris
- Tidsdifferentierat pris
- Modifierad enhetspris (s.k. "Flat rate-taxa")
- Full skattefinansiering (s.k. "Nolltaxa")

I landstingets budget för 2007 gavs SL i uppdrag att ytterligare fördjupa kunskaperna kring olika taxemodeller. Det utredningsuppdrag som för närvarande pågår avser:

- resans längd
- tidsdifferentiering
- trohetsrabatt
- takpris
- 50% skattefinansierat

Utöver detta pågår också en separat studie av ett system för *check-in /check out* (taxemodeller där priset fastställs efter att resan avslutats, exempelvis baserat på reslängd).

Till dessa studier kommer också de kunskaper som finns gällande dagens taxemodell samt den Enhetstaxa för enkelresor som gällde mellan maj 2006 och april 2007.

De pågående taxemodellstudierna är kopplade till det nya betalsystemet SL Access och de möjligheter som det nya systemet medger. Redan i och med lanseringen av SL Access kommer ett antal nya biljetter att börja säljas inom ramen för dagens taxsystem, vilka väntas påverka resandet positivt genom att ge ökad flexibilitet. De nya biljettyperna som t.ex. prenumerationsbiljetten har tidigare behandlats av styrelsen.

Utöver utredningarna av taxemodeller gör SL också studier avseende varumärkesvård och hur SL skall få bilisterna att börja åka kollektivt. Resultat av dessa undersökningar och arbeten kommer löpande under senhösten och våren 2008.

När det gäller kunskaper om möjligheterna att få fler resenärer har SL, förutom modellantaganden, tillgång till kunskap genom kundmätningar. De senare pekar mot att ett väl utvecklat trafikutbud och en enkel och lätt tillgänglig information om hur man reser med SL är de faktorer som är viktigast för att locka över resenärer från biltrafiken. När det gäller nöjdheten är framförallt punktligheten den viktigaste faktorn, men även förbättrad turtäthet och minskad trängsel anges som viktigt. Kundmätningarna visar också att olika kvalitetsfrågor står högst på önskelistan, medan prisfrågor kommer betydligt längre ned. En generell tolkning är att nuvarande prisnivå uppfattas som relativt rimlig. Efter att Gotland nyligen höjt priset till 675 kr har SL Sveriges billigaste länskort. Detta motsäger dock inte det faktum att uppfattningen om SLs prisvärdhet säkerligen varierar stort mellan olika grupper, exempelvis beroende på människors skilda resmönster eller betalningsförmåga.

När det gäller de uttryckta farhågorna kring effekten på SLs varumärke av införandet av nya zoner så är detta inget som syns i SLs mätningar.

	Nöjda kunder 2007	Resande 2007 (2006) påstigande (tusental) per vardag och månad
Mars	67%	2380 (2421)
April	67%	2380 (2389)
Maj	67%	2403 (2356)

Källa: SLs ombordundersökning Upplevd kvalitet samt SLs resanderäkning ATR och MTR

Sammantaget gör detta att SL har eller är på väg att skapa sig ett generellt gott kunskapsunderlag avseende olika taxemodellers effekter. Detta underlag kan användas som bas för mer genomförandeinriktade studier av ett eventuellt nytt taxesystem.