

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2009:8 av Nanna Wikholm (S) om bättre zongränser i SL-trafiken

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendet

Motionären föreslår att zonindelningen i SL-trafiken ses över utifrån principen att en kommun inte ska delas av zongräns samt att utifrån grundtanken ha en avståndsbaserad taxa och inte en trafikslagstaxa.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Under förra mandatperioden låg andelen nöjda resenärer still på runt 60 procent. Under Alliansens tre år med ansvaret för SL har andelen nöjda resenärer ökat tydligt och slagit alla tidigare rekord. I maj månad 2009 var hela 76 procent av resenärerna nöjda med sin resa. En av anledningarna till detta är att vi genom det nya taxesystemet har haft råd att göra den största satsningen i SL:s historia. Mot Alliansens satsningar står socialdemokraternas nedskärningar i kollektivtrafiken med nära en miljard under mandatperioden.

Stockholms läns landsting behöver ge SL rätt förutsättningar att klara sin ekonomi och stockholmarnas kollektivtrafik på lång sikt. Enhetstaxan riskerade att skapa brister i underhållet och hotade kommande satsningar på bra och trygga stationsmiljöer. I förlängningen riskerade enhetssystemet att slå mot de grupper som allra mest behöver en pålitlig och säker kollektivtrafik. Socialdemokraterna verkar dock inte ha lärt sig av de dyrköpta erfarenheterna. I det budgetförslag som socialdemokraterna själva lagt inför 2010 presenterades en nödlösning som innebär att enhetstaxan skall införas,

Bilagor

- 1 Motion 2009:8
- 2 AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande

2009-09-22

LS 0904-0327

nu med en åttioprocentig höjning av taxenivå på enkelbiljetterna. SL:s egna experter beräknar att förslaget skulle innebära tio miljoner färre resor om året. Att socialdemokraterna vill gå tillbaka till enhetstaxan är helt fel väg och att föreslå en enhetstaxa med höjda nivåer i förhållande till dagens priser är helt fel väg.

Att förändra i dagens zonsystem, utan att introduktionen av SL Access är klar och dess tekniska fördelar har prövats, skapar fler negativa konsekvenser för resenärerna än praktiska fördelar. Att SL har valt ett 3-zons-system framför ett 5-zonssystem är ett steg i rätt riktning från det tidigare misslyckade enhetssystemet. Det blir både enklare och mer rättvist för resenärerna samtidigt som det ger oss en smidigare övergång till vårt framtida system SL-Access som nu introduceras.

I det utbyggda SL Access-systemet kommer priserna att kunna justeras utifrån ännu fler variabler, till exempel resans längd oavsett zonindelningar, tidsdifferentiering, ”trohetsrabatter” och takpris. Med SL Access fullt utvecklat finns förutsättningarna för fler flexibla lösningar på dagens zonövergångar. Motionen är besvarad då SL redan har en avståndsbaserad taxa. Att införa sämre varianter på den gamla enhetstaxan eller tillfälliga konstruktioner, som motionären vill, anser landstingsstyrelsen däremot vara en återvändsgränd.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 16 december 2009.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 19 januari 2010.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till S-ledamöternas förslag, dels till V- och MP-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

S-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag att bifalla motionen.

V- och MP-ledamöterna reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt SL-styrelse att se över zonindelningen utifrån principen att en kommun inte ska delas av zongräns.

Dagens zonindelning skapades med tunnelbanenätet som grund. Det är inte ett rättvist eller ens logiskt system. Zonindelningen har bidragit till att segregera kollektivtrafiken. Zonerna bör tas bort och enhetstaxa med enkelbiljett återinföras. SL tappar, trots ökningen totalt, kollektivtrafikandelar i många kommuner utanför Stockholms stad. Motionen syftar till en översyn av alla zongräns, vilket är en av flera åtgärder för att öka kollektivtrafikandelen i hela länet.”

Ärendet och dess beredning

Nanna Wikholm (S) har i en motion (bilaga), väckt den 2 april 2009, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt SL:s styrelse att se över zonindelningen i SL-trafiken utifrån principen att en kommun inte ska delas av zongräns samt att utifrån grundtanken ha en avståndsbaserad taxa och inte en trafikslagstaxa.

Yttrande har inhämtats från AB Storstockholms lokaltrafik.

AB Storstockholms Lokaltrafik:s styrelse har den 22 september 2009 avgett yttrande enligt förvaltningens förslag (bilaga).

S- och MP-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag att bifalla motionen.

”Yttrandet beskriver på ett förtjänstfullt sätt vilka svårigheter som zonindelningen ger upphov till och de flertalet områden där principerna för zondelning frångåtts.

Att som enda motiv till rekommendera att behålla befintliga zongränser anföra brist på inkomna kundsynpunkter är att göra det lätt för sig. Att SL inte registrerat några omfattande klagomål från resenärerna i ärendet är inte detsamma som att de inte finns. Vi möter dagligen resenärer som upplever zonsystemet som krångligt och/eller orättvist. Det omfattande resenärsmissnöjet är också bakgrunden till att politiker från både höger och vänster har engagerat sig för en förändring.

Motionen syftar till en översyn av alla zongränser som avviker från de uppställda principerna och de nämnda fallen ska bara ses som exempel. Givetvis skulle det vara kostnadsbesparande om förändringarna kan ske vid byte till vinter- eller sommartidtabell och inte mitt i terminen. Sikte bör därför tas på nästa sommartidtabell.”

Bilagor

Motion 2009:8

Vi Socialdemokrater förespråkar enhetstaxa och motsatte oss den zonindelning som den moderatledda majoriteten införde efter förra valet.

Vi har kritiserat det högst godtyckliga och krångliga zonsystemet i sig. Däremot har vi tidigare inte föreslagit förändringar i själva zonindelningen. Att lappa och laga på något som i grunden är fel har inte känts meningsfullt. Våra många möten med missnöjda resenärer har dock fått oss att tänka om. Vi har noterat att vissa specifika zongränser vållar extra mycket problem och klagomål. Även om zon- eller enhetstaxa kommer bli en valfråga i nästa val så borde det finnas möjlighet att se över de kartstreck som ritades vid zonindelningen och som uppenbart retar upp resenärer och solkar ned varumärket SL.

De mest graverande bristerna i systemet borde det kunna finnas politisk enighet om att rätta till. Både majoritet och opposition måste ta ansvar för dåligt utformade zongränser.

Värmdö är ett exempel där det uppenbarligen blivit helt fel. Zongränsen klipper av Gustavsberg från resten av kommunen. Principen som hävdades när zonerna infördes var annars att en kommun inte ska delas av en zongräs. De boende i området och lokalpolitiker inom alla partier är synnerligen upprörda över gränsen och har själva tagit fram förslag på hur gränsen skulle kunna ritas om. Förslaget går ut på att hela Värmdös fastland ingår i zon B. Det tål att tittas på.

I Botkyrka och Huddinge ingår hela kommunen i en zon med undantag av de t-banestationer som ligger i kommunen och som tillhör en annan zon. Reser man med buss till t-banan får man betala extra för zonövergång men cyklar man till t-banan blir det som att resa i en zon. Det är en godtycklig trafikslagstaxa. Även här måste man se över systemet och söka andra lösningar.

Ett sista exempel på zongräs som upprör resenärerna är zongränsen som gör att Fisksätra/Saltsjöbaden och Saltsjö Boo skiljs av från övriga Nacka. Även i detta fall finns stöd för förändring bland borgerliga lokalpolitiker.

Den bästa lösningen på problemen heter enhetstaxa men i väntan på detta har länsborna rätt till ett mindre krångligt system.

Med anledning av ovanstående föreslår jag landstingsfullmäktige besluta

LS 0904-0327

att uppdra åt SL-styrelse att se över zonindelningen utifrån principen att en kommun inte ska delas av zongräns samt utifrån grundtanken att ha en avståndsbaserad taxa och inte en trafikslagstaxa.

Stockholm den 2 april 2009

Nanna Wikholm

AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande

Kriterierna för den nuvarande zongränsdragningen

Den 9 januari 2007 togs beslut i SLs styrelse om att återinföra zontaxa i SL-trafiken. SL föreslog att införa ett trezonssystem, vilket beslutades, efter vissa justeringar, av styrelsen. Det fördes ett resonemang kring vilka kriterier som skulle gälla när zongränserna skulle dras. Grundprincipen var att zon 1 och 2 i det gamla zontaxesystemet skulle hamna i zon A, zon 3 skulle bli zon B, och 4 och 5 skulle bli zon C. Kriterier för den nya zonindelningen var:

1. Samtliga stationer i tunnelbanan skulle hamna i zon A
2. Zongränser skulle läggas längs kommungräns med vissa undantag där relevanta skäl fanns (resandeströmmar till och från centralorter, kommunens geografiska storlek etc.)
3. Hänsyn skulle tas till bussarnas linjesträckning, d v s undvika att lägga en zongräns där busslinjer går ut och in i en zon
4. Närmaste centralort/centrum – i möjligaste mån skulle det säkras att majoriteten av boende i ett område inte skulle behöva passera en zongräns för att komma till sin närmsta centralort

Alla kriterier gick dock inte att uppfylla. Kommungräns som zongräns visade sig inte alltid vara logiskt, och nedanstående undantag gjordes av olika skäl:

Botkyrka: p.g.a. att tunnelbanan hade hamnat i två zoner	Zon A+B
Haninge: Ornö + Muskö är en del av Skärgården	Zon B+C
Huddinge: p.g.a. att tunnelbanan hade hamnat i två zoner	Zon A+B
Nacka: Skurusundet och ett grönområde blev naturlig zongräns	Zon A+B
Salem: Närmaste centralort är Södertälje	Zon B+C
Värmdö och Österåker – kommuner som på grund av sina storlekar delades i två zoner.	Zon B+C

När zongränsen lades i till exempel Värmdö kommun, valde SL att helt följa de tidigare zongränserna (gränsen mellan de gamla zonerna 3 och 4). Ett alternativ som diskuterades var att hela Värmdö kommun skulle hamna i zon C. Istället valde SL att dela Värmdö kommun i två delar.

Kundsynpunkter

Sedan SL bytte från enhetstaxa till zontaxa i april 2007 har 187 kundsynpunkter inkommit i ämnet och ca 140 av dem har varit klagomål. Totalt antal klagomål, alla kategorier, under den här perioden har varit 243 323

LS 0904-0327

stycken. Klagomålen angående zongränserna utgör alltså 0,58 promille av den totala siffran.

Konsekvenser av att flytta zongränser

Att flytta en zongräs innebär att priset per enstaka biljetter kan komma att både öka och minska för olika resenärer, beroende på var zongränsen dras.

Ekonomiska konsekvenser för resenärer

För resenärer som väljer att resa på förköpsremsa eller enstaka zonbiljetter skulle en ny gränsdragning leda till en förbättring för vissa resenärer. I pengar skulle det innebära en skillnad på 11,25 kr per resa, med förköpsremsa, och 15 kr per resa med sms- eller automatbiljett. Observera att det gäller de resenärer som vid en ny gränsdragning inte längre skulle behöva passera en zongräs. En ny zongräsdragning kan även innebära motsvarande höjning av priset för de resenärer som efter gränsdragningen skulle behöva passera en zongräs till skillnad från förut.

Problematiken med zongränser är att de alltid kommer att kunna uppfattas som orättvisa, beroende på den enskilde resenärens start- och slutmål.

Personer som reser ofta och regelbundet har möjlighet att köpa ett periodkort och då reser man obegränsat i hela länet under kortets giltighetstid. För dessa resenärer har zongränserna inte någon betydelse.

Praktiska och kostnadsrelaterade konsekvenser för SL

För SL får en ändring av en zongräsdragning, oavsett var i länet, praktiska och kostnadsrelaterade konsekvenser.

Systemändringar

Ändringar i zongräsdragningarna medför att alla hållplatser som berörs måste justeras i olika system, t ex i bussutrustningar och SLs biljettautomater.

Informationsmaterial

Vid en förändring i zongräsdragningarna behöver det informationsmaterial där SLs zoner beskrivs uppdateras. Om en ändring görs mitt i gällande tidtabell blir det en kostnad på uppskattningsvis 3 miljoner kronor. Görs ändringen i samband med tidtabellsbyte eller en prishöjning kommer vissa kostnader ändå att inträffa och belastar då inte enbart en ändring av zongränserna. Utöver basmaterialet kan vissa informationsinsatser behöva göras, exempelvis annonsering i Metro. Med reservation för att ytterligare kostnader kan tillkomma. Intern arbetstid är inte inräknad.

Slutsatser och rekommendation

SLs rekommendation är att inte ändra zongränsdragningarna. Det skulle innebära ett omfattande arbete och kostnaderna överstiger nyttan, enligt SLs bedömningar, baserat på det faktum att väldigt få ärenden har kommit in till SL gällande de befintliga zongränserna.

Skulle en justering ändå vara aktuell bör en översyn av alla zongränsers göras, och inte bara de kring Värmdö, Huddinge och Saltsjöbaden. Detta för att undvika att krav ställs från annat håll på att arbetet ska göras om.

En ändring bör träda i kraft i samband med ett tidtabellsskifte eller en justering av biljettpriserna, som då nödvändiggör uppdatering av vissa delar av informationsmaterialet.

Ändring av information i tekniska system och informationsmaterial bör aviseras 2-3 månader i förväg. I tiden ingår inte processen för en total genomgång av zonkartan, som därefter ska godkännas av styrelsen.

En avståndsbaserad taxa finns redan. Den grundar sig i ett trezonssystem som är godkänt av styrelsen.