

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2019-12-05

Ärende  
TN 2019-1211

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

Trafiknämnden  
2020-01-28, punkt 9

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Svar på skrivelse från (S) angående resandeanalys vid höjt pris**

### **Ärendebeskrivning**

Socialdemokraterna har ingett skrivelse till trafiknämnden, daterad 2019-10-22. I skrivelsen efterfrågas bland annat om analys gjorts av effekter på resande i samband med föreslagen prisjustering av SL taxor 2020. Skrivelsen avslutas med följande frågor;

1. Vilka effekter på resandet beräknas höjningen av periodkortet få?
2. Vilka effekter väntas den proportionellt högre höjningen på den billigaste enkelbiljetten få på resandet?
3. Vilka blir de långsiktiga konsekvenserna av att den relativa skillnaden mellan periodbiljetter och enkelresor fortsätter öka?

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelse angående resandeanalys vid höjt pris (S) 2019-10-22.

### **Förslag till beslut**

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

## Förslag och motivering

Trafikförvaltningen har i den ordinarie budgetprocessen redovisat de ekonomiska förutsättningarna och möjligheterna för att uppnå de resultatkrav som angetts av regionen. Biljettpriserna är en viktig del för att uppnå resultatkravet samt att upprätthålla den förväntade nivån av verksamhetsanslag.

Regionfullmäktige beslutade den 19-20 november 2019 att anta det förslag till priser för resa med kollektivtrafiken som föreslagits av koalitionen bestående av M, KD, C, L och MP.

I de löpande analyserna som trafikförvaltningen genomför av bl.a. intäkter, antal resande, antal valideringar, kundnöjdhet vid sidan av de dialoger som sker kontinuerligt med bl.a. trafikutövare och samverkansorganisationer kan det inte dras några slutsatser att tidigare genomförda prisjusteringar har haft en negativ effekt på resandet över en längre period. Den föreslagna biljettprisjusteringen av periodkortet beräknas inte ha några negativa effekter på vare sig resandet eller intäkter på längre sikt. Under de tre senaste åren har en positiv utveckling av antalet resenärer, valideringar, intäkter och kundnöjdhet skett. Omfattningen av den nu föreslagna prisjusteringen antas, med historiskt utfall som grund, inte påverka resandet negativt oaktat om en resenär valt ett periodkort eller en enkelbiljett för sin resa. En förenkling av prisstrukturen, vilket också möjliggör nya sätt att betala för sin biljett, förväntas bidra till ett ökat resande med kollektivtrafiken samtidigt som trafikförvaltningens försäljningskanaler effektiviseras med bl.a. kostnadseffektiviseringar som följd. I samband med den nu, i skrivelsen, beskrivna högre prisjusteringen har antagits att kommande prisjusteringar under planperioden kommer att vara lägre än den nu aktuella prisjusteringen.

Några långsiktiga konsekvenser med anledning av förändrade kvoter mellan enkel- och periodbiljetter har inte identifierats. I de riktlinjer som ligger till grund för prisjusteringar i sortimentet finns en viss grad av handlingsfrihet för att säkerställa att det inte uppstår avvikelser i förhållandet mellan olika biljetter. Antal av den billigaste enkelbiljetten ska uppgå till 27,5 stycken per en 30 dagars biljett med möjlighet att avvika +/- 2,5 stycken enkelbiljetter. Då den föreslagna kvoten hamnar inom den stipulerade kvoten, om än i det nedre spannet, förväntas inga särskilda konsekvenser. Vid en eventuell kommande

prisjustering kan kvoterna på nytt komma att förändras beroende på bl.a. politiska beslut, behov av ökade intäkter, avrundningsregler osv.

För beräkningar har bl.a. trafikförvaltningens intäktsanalysverktyg använts. Ett verktyg som inte är helt aktuellt givet genomförda förändringar i taxestruktur, priser och sortiment. tillsammans med det faktum att det finns begränsningar att uppdatera analysverktyget med nödvändig aktuell data. De delar av intäktsanalysverktyget som är generiska, analyser av utfall från tidigare genomförda förändringar samt kontinuerliga verksamhetsuppföljningar inom områdena kund och ekonomi ligger till grund för de antaganden som trafikförvaltningen redovisar. Ett uppdaterat intäktsanalysverktyg är under framtagande och beräknas vara på plats inom trafikförvaltningen under 2020.

Trafikförvaltningen säljer ca 85 miljoner stycken enkelbiljetter årligen, varav sålda via reskassan svarar för drygt 80 %. En förenklad prissättning av enkelbiljetter kommer sannolikt att innebära en överströmning mellan försäljningskanaler och biljettbärare. Därtill kan en överströmning mellan olika biljettyper förekomma men sannolikheten bedöms som låg, förutsatt att fastställda kvoter/riktlinjer vidhålls. I de analyser som gjorts, nämnda ovan, antas bl.a. att om alla dessa resenärer fortsätter att resa på samma sätt som tidigare medför resandet i sig en positiv ekonomisk effekt vid en prishöjning. Resenärer som gör färre resor med periodbiljett än vad som är ekonomiskt rationellt skulle kunna tänkas ändra sitt beteende till att övergå till att köpa enkelbiljetter och omvänt. Sannolikheten för detta bedöms som låg då dessa resenärer redan har haft anledning att ha gjort detta, bli mer rationella i sitt biljettval, varför det antas att det inte kommer ske någon förändring i samband med ett förenklat pris.

Historiska prisjusteringar visar att det kan infinna sig ett kortvarigt minskat resande och därmed en minskad försäljning av biljetter i anslutning till en prisjustering. Relativt snart efter en genomförd prisjustering har volymerna återgått till förväntade nivåer. Då kvoten mellan den billigaste enkelbiljetten och en periodbiljett är inom det stipulerade intervallet, 27,5 resor, förväntas inga direkta effekter med anledning av prisjusteringen. En ökad enkelhet av prissättning i kombination med att ex. biljetter köpta i den mobila appen och införande av kontaktlösa betalkort antas sänka trösklarna för att resa kollektivt vilket kommer att medföra ett ökat antal kollektivtrafikresenärer.

**Bakgrund**

I januari 2017 genomfördes en rad förändringar i SL:s taxa och biljettsortiment med syfte att förenkla biljettvalet för resenären. Från att enkelbiljetterna hade olika priser i olika kanaler på ett sätt som var svårt att förutse för resenärerna förenklades prisstrukturen. Majoriteten av resenärerna behöver nu bara ta ställning till två prisnivåer, ordinarie pris och reskassans rabatterade pris.

I den parlamentariska utredningen om biljettsortiment och taxa (TN 2015-0378) beskrivs att den prissättning som vore enklast för kunderna är att alla enkelbiljetter har samma pris. Förutsättningen för det är att det går att maskinellt validera biljetter på ett enkelt och snabbt sätt både på bussar och i spärrlinjen. Efter den parlamentariska utredningen har trafiknämnden beslutat om att inför möjligheten att använda så kallade kontaktlösa betalkort för att validera sig direkt i en automatisk spärr eller ombord på en buss (TN 2017-0551).

Historiskt har utbud och pris varit olika beroende av försäljningskanal med innebörden att det har varit svårt för resenären att förstå var man bäst köper sin biljett och också vilken biljett man ska köpa. Kontinuerliga förenklingar som gör det enklare för resenären att göra rätt för sig har skett sedan 2017.

**Förenkla prisstrukturen ytterligare**

Under 2019-2020 kommer nya läsare för att validera mobilbiljetter och kontaktlösa betalkort monteras i bussar och spärrlinjer. Arbetet beräknas färdigt under inledning av 2020. Läsarna kommer att monteras i spärrlinjen så att resenärerna på egen hand kan öppna spärren med en giltig mobilbiljett eller med ett kontaktlöst betalkort på samma sätt som med ett Access-kort. I bussarna monteras valideringsutrustningen i anslutning till föraren. Validering sker på samma utrustning som används för validering av mobila biljetter. Med de nya läsarna på plats finns förutsättningarna för att alla enkelbiljetter oavsett försäljningskanal kan kosta lika mycket vilket kommer att öka enkelheten för en resenär att köpa en biljett.

Biljetter som säljs med reskassa, mobil, i spärr, automat och hos ombud står för 97 % av enkelbiljettsförsäljningen. Den resterande delen, ca 3 % består av biljetter sålda av konduktör och så kallade engångsbiljetter, ett SL Accesskort på papper med en vilande biljett giltig i 75 minuter.

Genomförandet av en förenklad prissättning<sup>1</sup> kommer att underlätta för SL:s resenärer. För den resenär som har rätt att resa till rabatterat pris utgår en prisedsättning motsvarande ca 33 %. För de resenärer som väljer att använda reskassa som betalmedel för enkelbiljetter utgår ytterligare rabatt. För de resenärer som köper sin biljett i trafiken genom personlig service ombord på ett fordon, en möjlighet som ges i mycket begränsad omfattning, tillkommer ett pristillägg.

Trafikförvaltningen har inför arbetet med budgetunderlag 2020 genomfört en analys av en förenklad prissättning på enkelbiljetter för att säkerställa en prissättning vilken är intäktsneutral för Region Stockholm och som ska medföra att det inte sker oönskade överströmningar mellan olika biljettyper. I samma arbete har beräkningar genomförts av till vilken grad periodbiljettens pris behöver justeras för att uppnå de av regionen fastställda ekonomiska resultatkraven.

### **Överströmningseffekter**

I samband med den parlamentariska utredningen utreddes särskilt riktlinjer för prisjustering. Inom ramen för detta beslutades rabatt mellan helt och reducerat pris, kvot mellan enkelbiljett och 30 dagars biljett och övriga förhållanden mellan biljettpriser.

Riktlinjerna fastställdes i samband med beslut om nytt taxesystem, förenklat sortiment och prisjustering (TN 2015-0378).

Det finns olika drivkrafter att hålla nere enkelbiljettens pris för att stimulera ett lågt insteg för nya resenärer, vilket är viktigt då det kan skapa en högre marknadsandel inom kollektivtrafiken då fler sällanresenärer väljer att åka kollektivt. En utmaning kan dock vara att ett för lågt enkelpris gör det mindre fördelaktigt att köpa periodbiljetter med följd att frekventa resenärer premieras i en lägre utsträckning. Det är därför viktigt, för biljettsortimentet i sin helhet, att det är en avvägd kvot mellan priset på enkelbiljett och 30-dagarsbiljett det vill säga hur många enkelresor som krävs innan det är värt för resenären att köpa en 30-dagarsbiljett.

Reglerna är relativt omfattande men säkerställer att det finns ett medvetet val bakom de inbördes prisrelationerna.

---

<sup>1</sup> Beslut i regionfullmäktige 19-20 november 2019

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2019-12-05

Ärende  
TN 2019-1211

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

En förändrad kvot kan ge överströmningseffekter mellan enkel- och periodbiljetter. I prisnivåer 2020 har i stort samma kvoter som under 2019 använts. Trafikförvaltningens intäktsanalysverktyg, som användes för att beräkna intäkt- och resandeförändring vid de olika prisnivåerna, beaktar resandemönster och tar därmed hänsyn till överströmningseffekter. Det finns även så kallade tröskeeffekter vilket är en aspekt att ha med sig på såväl kort som lång sikt. En sådan tröskeeffekt kan ex. vara när ett pris överstiger ett 10- eller 100 tal kronor vilket får köparen att uppfatta en produkt som dyrare än det värde som köparen anser eller upplever att produkten har.

Som beskrivet ovan sker ca 80 procent av all enkelbiljettsförsäljning med reskassan som betalmedel. En överströmning förväntas främst ske mellan försäljningskanalerna/biljettbärarna och inte mellan biljettyperna enkelbiljett och periodbiljett vilket därför inte påverkar det ekonomiska resultatet förutsatt att priset är detsamma oaktat försäljningskanal/biljettbärare.

Sara Catoni  
Tf förvaltningschef

Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen  
Strategisk utvecklingTJÄNSTEUTLÅTANDE  
2019-12-05Ärende  
TN 2019-1211Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)SKRIVELSE  
2019-10-22

Trafiknämnden



## Skrivelse angående resandeanalys vid höjt pris

Trafikförvaltningen föreslog i Budgetunderlag inför budget 2020 för Region Stockholm (TN 2018-1251) en biljettprishöjning. De tre senaste årens höjningar har varit cirka 3,3 procent per år. I samband med tidigare höjningar har uppskattningar gjorts av effekten på resandet. Vi kan dock inte se att någon analys gjorts av effekter på resande vare sig i underlag från Trafikförvaltningen eller Regionrådsberedningens förslag till budget för Region Stockholm 2020.

Vi ser också att denna gång är höjningen något högre än tidigare, 4,4 procent på periodkortet. På enkelbiljetterna föreslås också en jämkning av olika biljettyper. I samband med jämkningen höjs också priset på enkelbiljetter ytterligare utöver den höjning som krävs för att nå 4 procent. Sammantaget blir höjningen på den billigaste enkelbiljetten 15 procent, från 32 till 37 kronor.

Detta förstärker också den prissättning som är särskilt typisk för Stockholm, inte bara i Sverige utan globalt. Där enkelbiljetten relativt sett periodbiljetterna är högt prissatt.

Med anledning av detta vill Socialdemokraterna ställa följande frågor:

1. Vilka effekter på resandet beräknas höjningen av periodkortet få?
2. Vilka effekter väntas den proportionellt högre höjningen på den billigaste enkelbiljetten få på resandet?
3. Vilka blir de långsiktiga konsekvenserna av att den relativa skillnaden mellan periodbiljetter och enkelresor fortsätter öka?