

Sofia Malander

Östgötatrafikens arbete med biljetter och priser i kollektivtrafiken

Innehåll

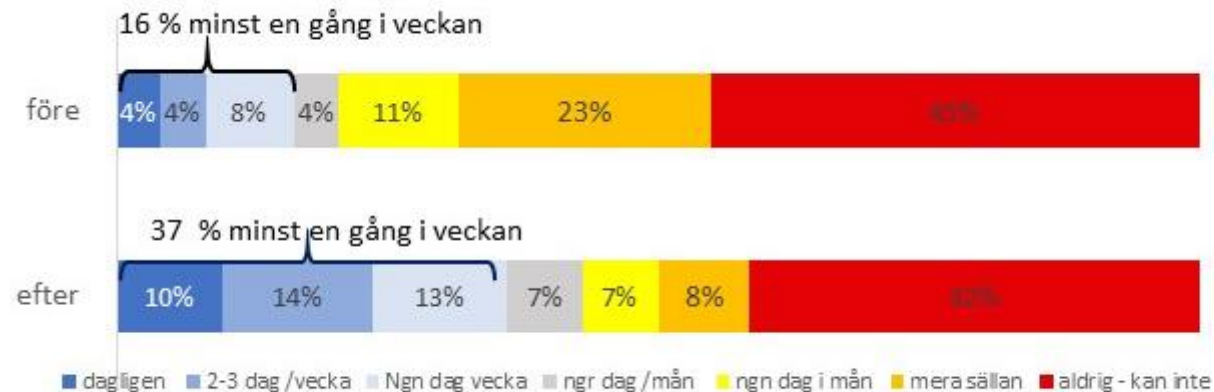
- Varför jobba mer aktivt med biljettyper och priser?
- Våra strategier
- Några konkreta lösningar
- Pris utifrån konkurrenskraft
- Fortsatt utveckling framåt

Varför gör vi det här?

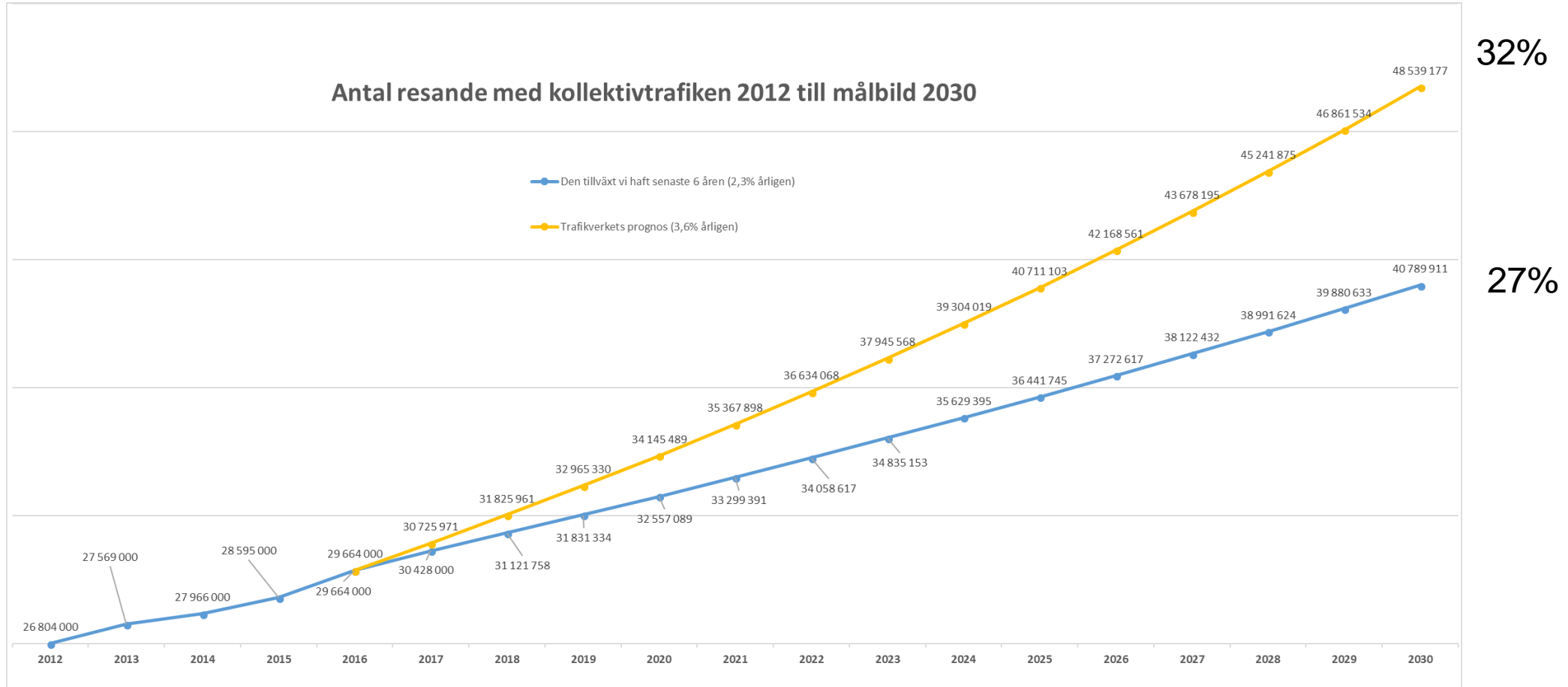
Det har ju funkat så bra hittills... Eller?

Ändrade resmönster efter pandemin?

Hur mycket kommer hemarbetet bestå efter pandemin?



Vi tappar mot bilen



Har vi råd att nå de politiska målen?

- **32%** marknadsandel innebär 48 miljoner resor/år jämfört med "dagens" 30 miljoner/år, dvs ca 18 miljoner fler resor/år.
- Snittkostnaden netto per påstigning med 2019 års kostnadstäckning var ca 19 kr
- Utöver kostnadsökningar kopplade till index ger det en ökad årlig nettokostnad på 342 mkr, vilket innebär 40 % högre regionbidrag

Mer aktiv prissättning

- Vi kan jobba mycket mer spetsigt med prisjusteringar utifrån biljetttyp och resenärsgupp.
- Det politiska lagret måste självklart läggas på detta, men vi som tjänstepersoner behöver ta fram fakta att utgå från.
- Om man är osäker på effekten av att jobba med tidsdifferentiering och pris utifrån konkurrenskraft – släng ett öga på den kommersiella trafiken.
- Ökade intäkter gynnar svaga grupper eftersom det möjliggör ett ökat trafikutbud

Våra strategier

An aerial photograph of a high-speed train traveling along a set of tracks that curve through a lush green landscape. The train is white with a blue stripe and is moving away from the viewer. The surrounding area includes fields, a forest, and some buildings in the distance.

**Tillsammans driver
vi utvecklingen mot
en hållbar framtid**

Regionalt trafikförsörjningsprogram (RTP)

”En sänkning av subventionsgraden kommer inte att uppnås enbart genom åtgärder som ökar intäkterna. Det är i växelverkan mellan förändrat utbud, fler resenärer och justerade priser som målet kan nås”

”Kollektivtrafikens prissystem och biljettsortiment ska därför utformas på ett sätt som både ökar resorna och optimerar intäkterna”

Hur anpassar vi oss efter de nya förutsättningarna

- Nettokostnad per påstigning behöver minska
 - Intäkt per påstigning behöver öka
 - Trafikkostnaden per påstigning behöver minska
- Biljettlösningar som gör att vi skapar betalningsvilja
 - Efterhandsbetalning
 - Capping
- Generellt mer aktivt arbete med priser och produkter utifrån konkurrenskraft

Några konkreta lösningar

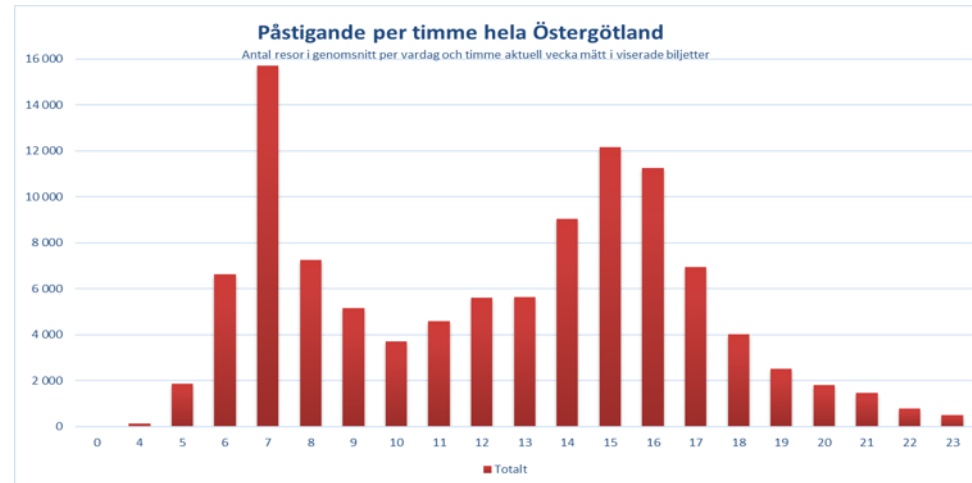


Introduktion av ny flexibel biljett

- "Blippa" – med takpris
- Blippa betalkort infördes juni 2020
- Enkel- och 24-timmarsbiljetter skapas allt eftersom, när man blippar
- När du kommit upp i ett visst antal resor åker du gratis resten av 30-dagarsperioden
- Takpriset är högre än priset för 30-dagarsbiljetten
- Kunden vet att det aldrig blir dyrare än ett visst pris varje månad, men det kan bli billigare de månader man reser mindre.

Tidsdifferentierade priser

- Infördes i februari 2022
- Olika priser i högtrafik respektive lågtrafik
 - Allmän kollektivtrafik
 - Alla biljetter (enkel, 24-timmars, 30-dagars, 356-dagars)
- Högtrafik 4 timmar per dygn på vardagar (6.30-8.30 samt 15.00-17.00)
- 10% prisskillnad



Vad vi vill uppnå med tidsdifferentierade priser

- Göra plats för fler resenärer i befintlig trafik.
- Minska behovet av att sätta in extra fordon/utöka trafiken.
- Sänka nettokostnaden per påstigande.
- Bättre kundupplevelse med mindre trängsel, fler sittplatser, ökad trygghet, nöjdare kunder.
- Attrahera nya kunder, både i rusningstrafik (mer plats) och i övrigt (billigare).

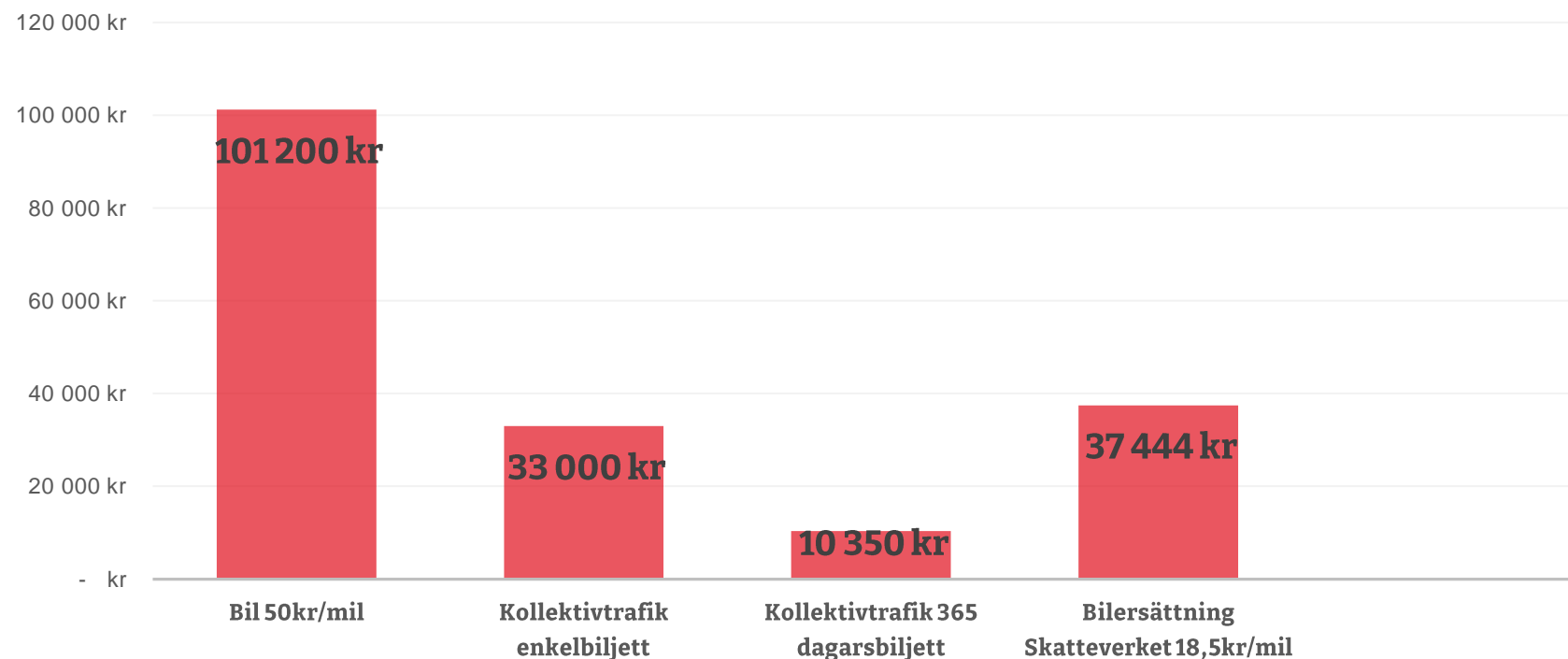
Pris utifrån konkurrenskraft?

Priselastisitetens modell för Östgötatrafiken

Elasticiteter kort sikt						
		Liten zon/stadszon	Mellanzon	Stor zon	Län	
Vuxen	Enkelbiljett	- 0,21	- 0,21	- 0,15	- 0,15	
	30-dagarsbiljett	- 0,15	- 0,15	- 0,12	- 0,12	
	Årsbiljett	- 0,10	- 0,10	- 0,07	- 0,07	
	Dygnsbiljett	- 0,21	- 0,21	- 0,15	- 0,15	
Senior	Enkelbiljett	- 0,15	- 0,15	- 0,10	- 0,10	
	30-dagarsbiljett	- 0,10	- 0,10	- 0,08	- 0,08	
	Årsbiljett	- 0,07	- 0,07	- 0,05	- 0,05	
	Dygnsbiljett	- 0,15	- 0,15	- 0,10	- 0,10	
Ungdom	Enkelbiljett	- 0,31	- 0,31	- 0,21	- 0,21	
	30-dagarsbiljett	- 0,21	- 0,21	- 0,17	- 0,17	
	Årsbiljett	- 0,14	- 0,14	- 0,10	- 0,10	
	Dygnsbiljett	- 0,31	- 0,31	- 0,21	- 0,21	
Student	Enkelbiljett	- 0,60	- 0,60	- 0,42	- 0,42	
	30-dagarsbiljett	- 0,42	- 0,42	- 0,34	- 0,34	
	Årsbiljett	- 0,28	- 0,28	- 0,20	- 0,20	
	Dygnsbiljett	- 0,60	- 0,60	- 0,42	- 0,42	

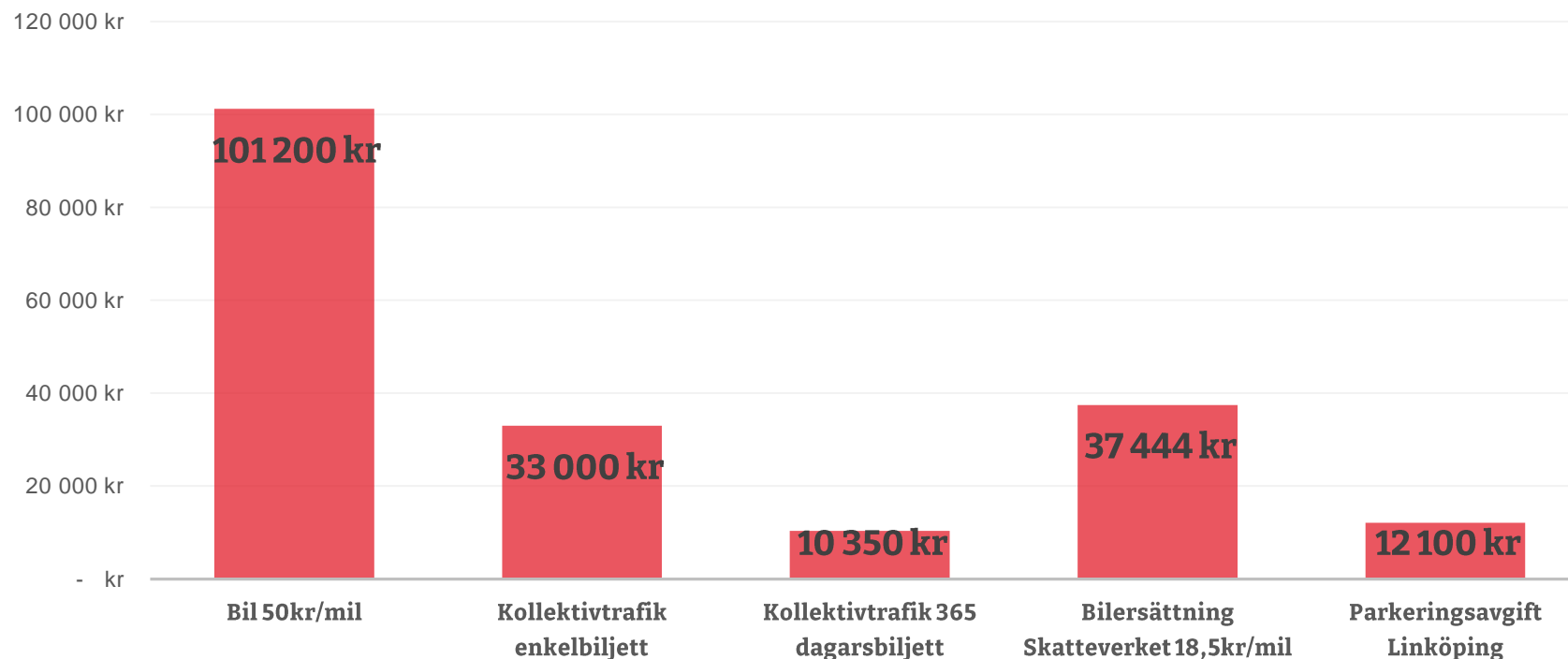
Kostnad kollektivtrafik vs bil

Kostnad per år, pendla Linköping-Norrköping



Kostnad kollektivtrafik vs bil

Kostnad per år, pendla Linköping-Norrköping



Varför tar vi inte mer betalt?

- 90% lägre kostnad vid resa med kollektivtrafik
- Bättre för miljön / lägre utsläpp
 - Bilpendlingen ger årliga klimatpåverkande utsläpp om 3 100 kg
 - Tågpendlingen ger årliga klimatpåverkande utsläpp om 20 kg
- Restidskvot om 0,5 till 0,7

Norrköping
Linköping

Avresa kl. ▼ ALTERNATIV

07:30 ◀ ▶ 📅 ons 18 aug. ◀ ▶

Skicka vägbeskrivningar till telefonen

07:33–07:56 23 min
 SJ Snabbtåg X2000

07:39–08:04 25 min
 8815
07:39 från Norrköping Centralstation

[INFORMATION](#)

via E4 vanligen 35–50 min
Du är framme runt 08:20
42,4 km

Fortsatt utveckling framåt

Data, marknadsundersökningar och mod

- Möta behovet av växlare ännu mer?
- Våga prova nya prissättningar och paketeringar för att sälja vår produkt.
- Väga flexibilitet mot värdet av att "låsa fast kunden".
- Titta utanför vår bransch – finns det fler som tar betalt av sina kunder? Hur tänker dom framåt?
- Sträva efter att kunderna betalar mer men upplever en ökad prisvärdhet.

ÖstgötaTrafiken 