

Kreativ och kundangepassad prissättning – nästa steg

Webbseminarie 16 oktober
Prismodeller & angreppssätt

Kristine Wika Haraldsen
Torbjörn Eriksson

Urbanet & AsplanViak

Utifrån dagens intäktsbortfall
(som kan bli långvarigt) –
Hur omprövar vi och tänker nytt om
prissättningsmodeller kollektivtrafiken

Agenda

- 1. Inledning – generell beskrivning av problem & möjligheter**
- 2. Exempel på analyser analys / resultat**
- 3. Kort demonstration av prismodell Östergötland**

Tre problem med dagens prisstruktur

1. Periodkortets prisvärdhet minskar – andelen användare minskar
2. Trängsel och höga produktionskostnader under högtrafik
 - Svårt att attrahera nya kunder p g a trängsel & obehag
 - Analyser vi gjort i Oslo och Bergen visar på mer än 30 % högre produktionskostnader under Peak (förstärkningsfordon, extraförare m.m.)
3. Svårt att attrahera sällankunder – ”enkelpriset” upplevs som högt

→ Hur kan ändrade priser bidra till att lösa problemen med trängsel, ökad andel sällankunder och en långsiktig intäktsminskning

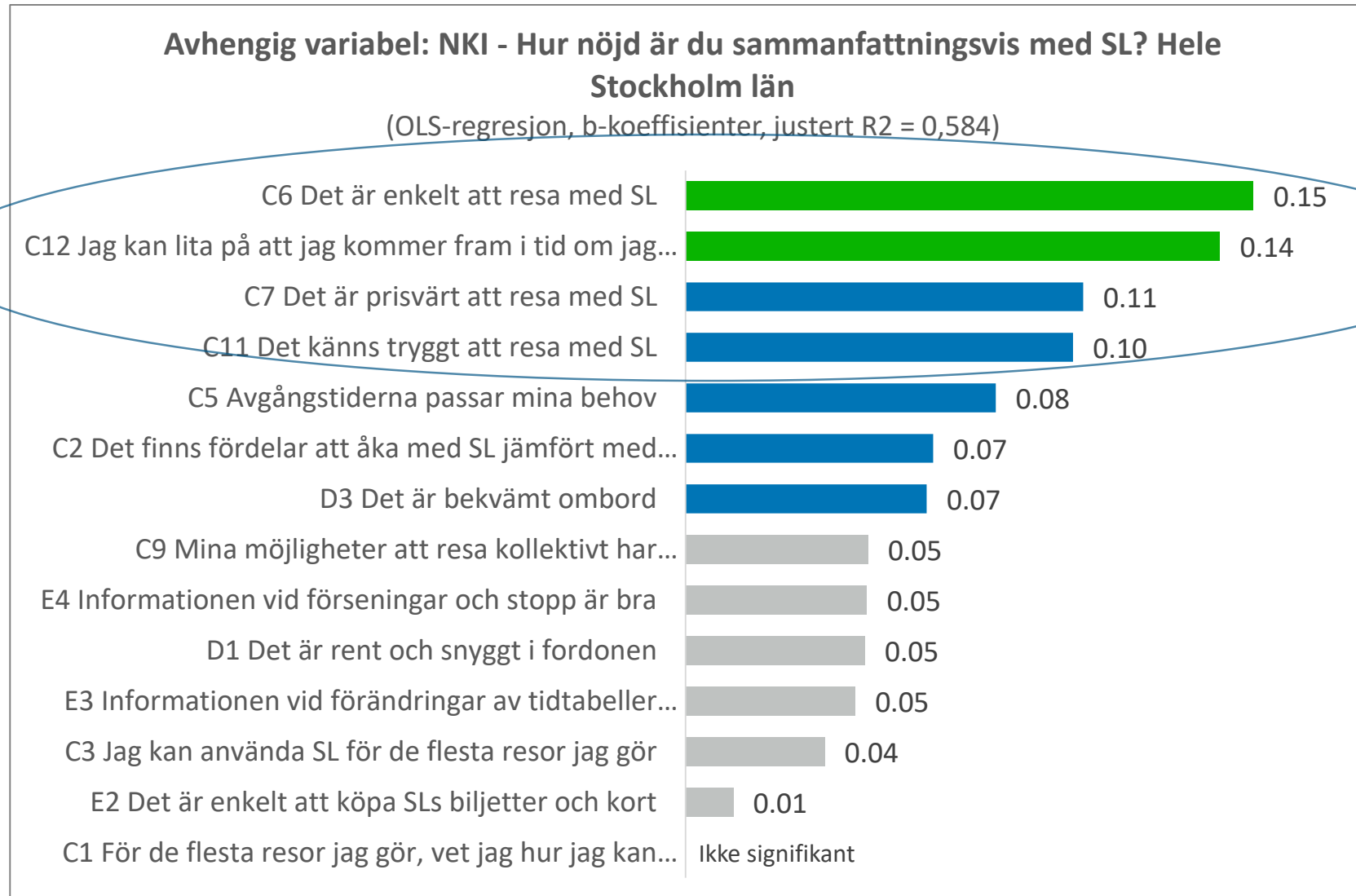
2015: Andel av befolkning – ... som är helt eller delvis enig i påstånden om SL trafiken

Hela Stockholm län

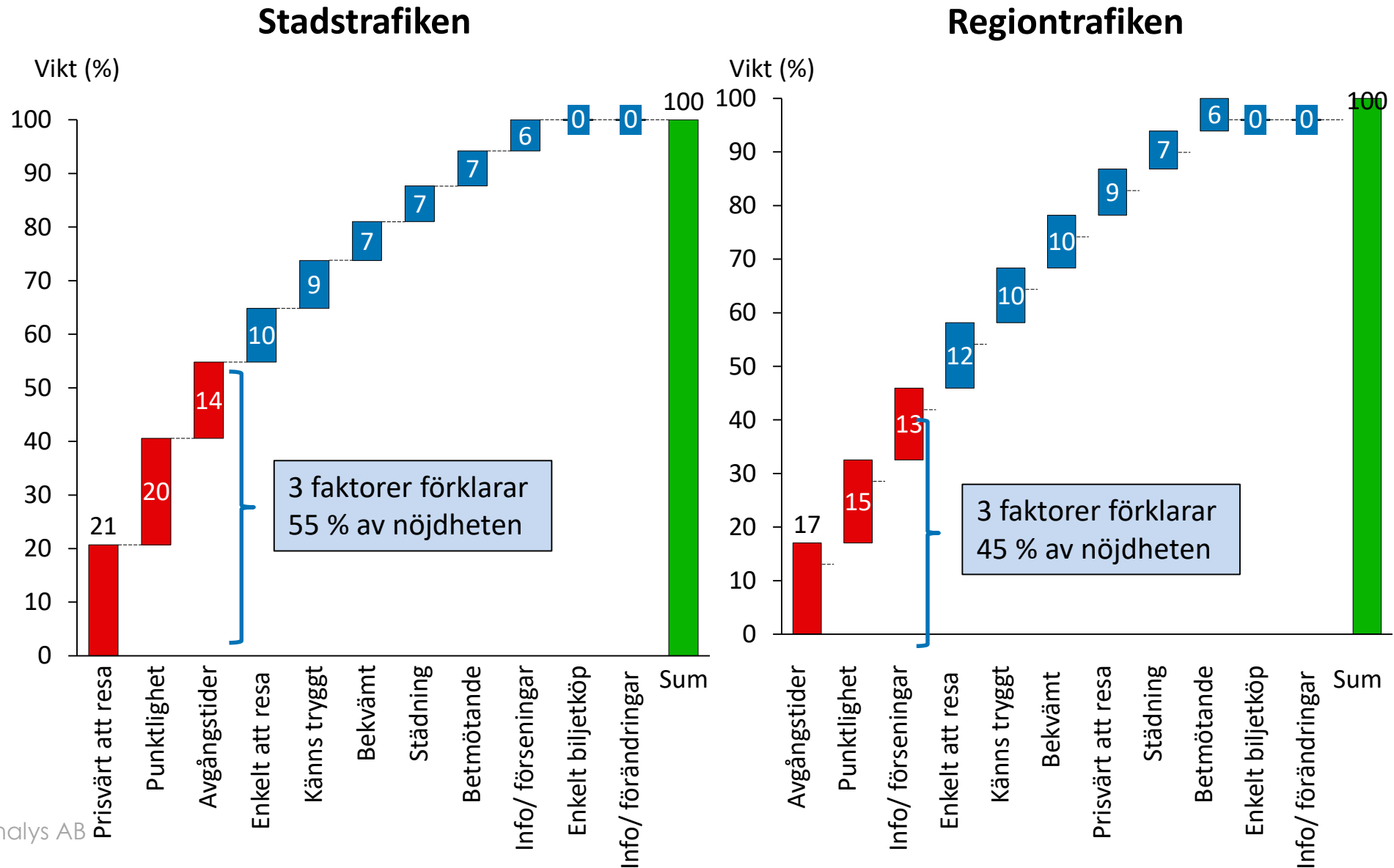
Källa: kollektivtrafikbarometern



4 faktorer förklarar 50 % av vad påverkar den totala nöjdheten



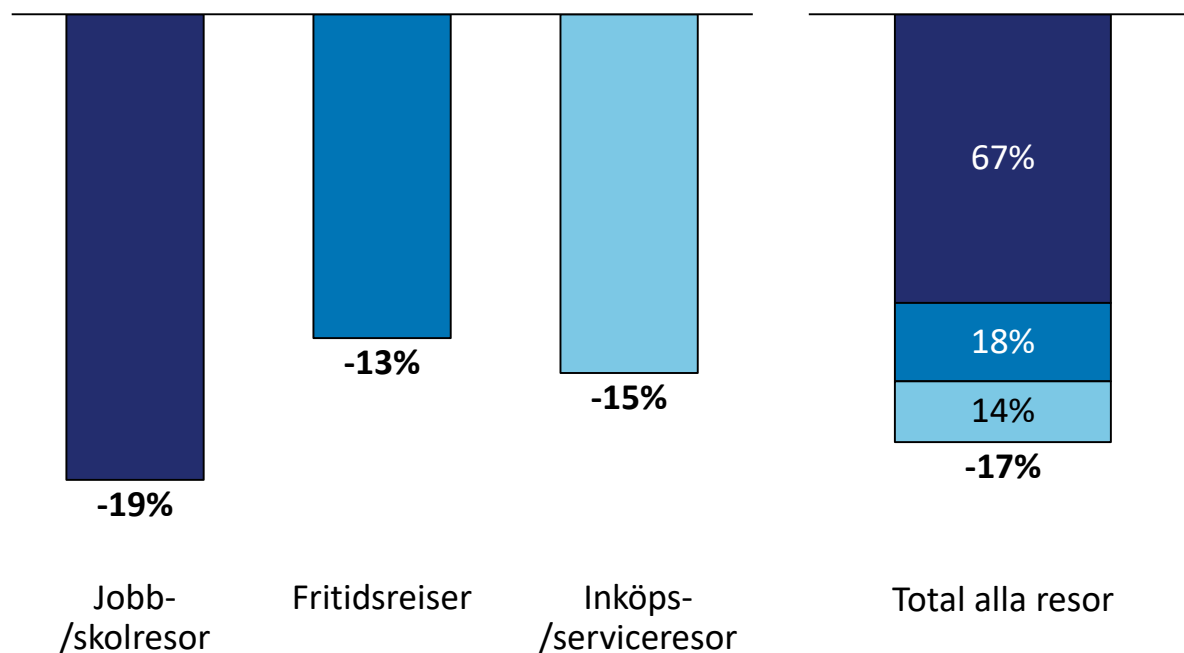
Påverkan på Jönköpings Länstrafik NKI - stad resp region (Vikter)



Totalt minskar kollektivtrafikresandet med ca. 17 %. Framförallt inom arbetsresor

Undersökning gjord maj-juni på uppdrag av 4 fylken: Stavanger, Bergen, Kristiansand och Drammen

Beräknad långsiktig resande-effekt på kollektivtrafiken

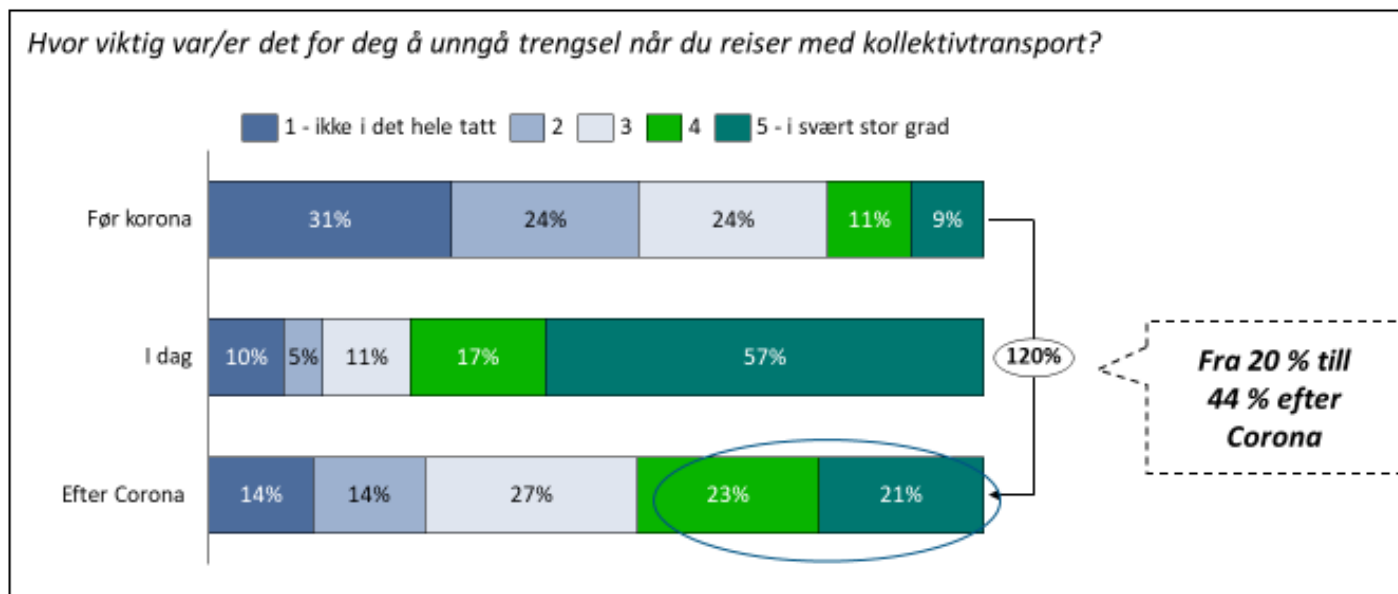
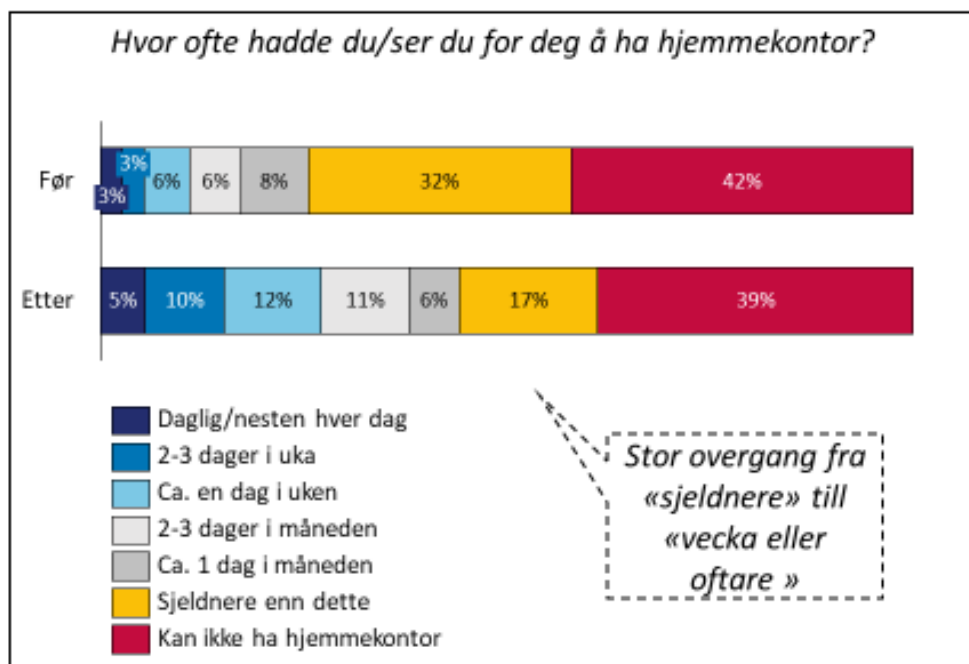


- Arbets och skolresorna utgör ca. 60 % av de totala kollektivtrafik-resorna
- Svarar för 2/3 av den totala minskningen av resor

Ökat arbetet i hemmet och Stark oro (rädsla) för trängsel

33 % av de yrkesarbetande uppger att de kommer att arbeta mer hemma även efter Corona.

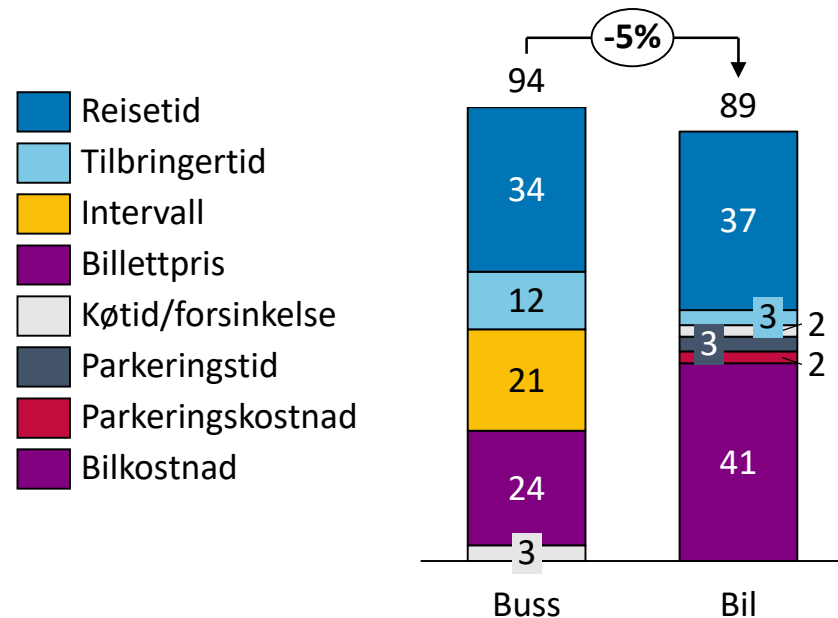
Efter Corona, Andelen som undviker trängsel har mer än fördubblats (fr 20 till 44 %)



Större städer som Göteborg, Stockholm kommer att drabbas hårdare p g a trängsel-problematiken (20 – 25 % ???)

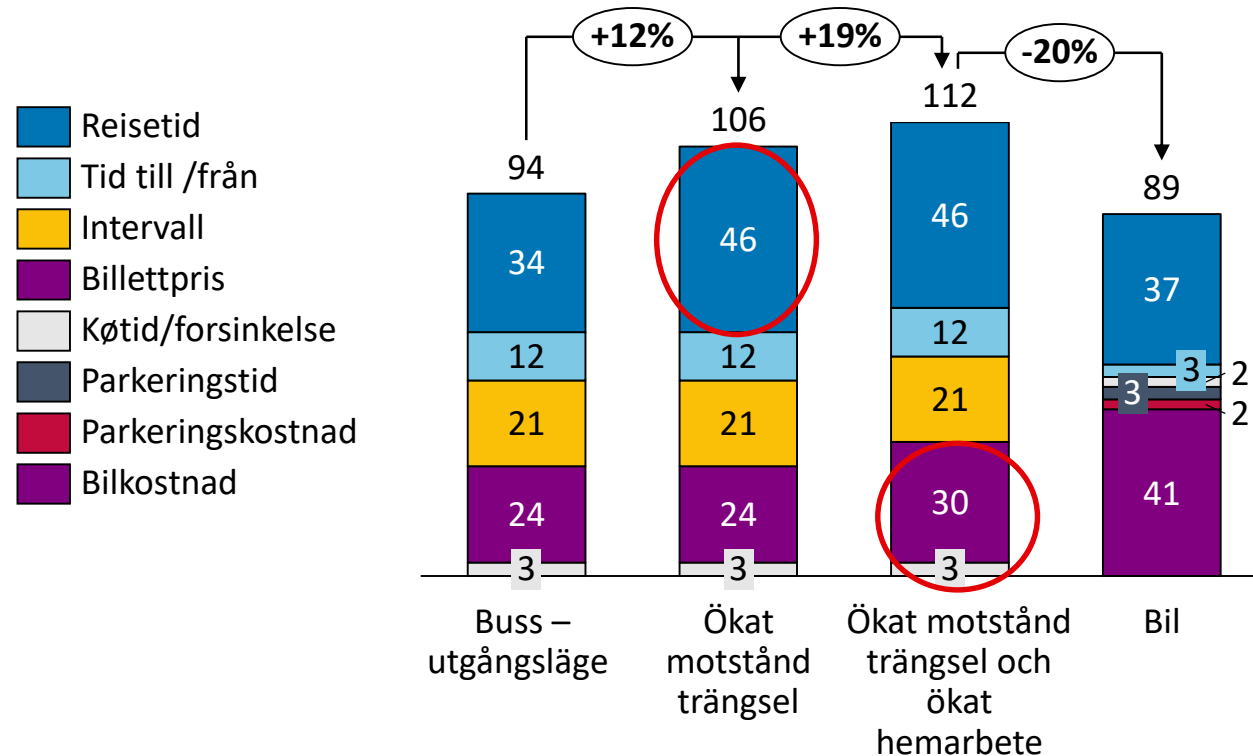
- Coronaeffekten – minskar resandet och gör resan dyrare
- Tidsdifferentierade priser → minskar trängsel och stärker ekonomi
- Nya biljettyper → möter kundernas behov

Effekten av prisförändringar – styrts av kollektivtrafikens konkurrenskraft



- Vi kartlägger kollektivtrafikens konkurrenskraft genom att jämföra individens kostnad av göra resan
 - Kostnaden är en mix av restid och faktiska kostnader som biljett/bensinpriser och likn
 - använder den generaliserade resekostnads metoden
- I exemplet - en pendelsträcka (20km) med relativt bra kollektivtrafik
- Prisförändringar har
 - **störst effekt** på antalet resor när kostnaden för kollektivtrafik och bilfärd är ganska lika
 - **liten effekt** om priset redan är mycket lågt

Ökad obehag av trängsel och ökat hemmaarbete minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft



- Restiden upplevs som ”jobbigare” när trängsel-obeget ökar –
 - Individens upplevelse av trängsel gör restidsupplevelsen längre (obeget)
- Pris/ resa ökar när antalet resor minskar fr ca 35 till 28 (-20 %)
 - 20 % dyrare
 - Minskar underlag för periodkort
- **Konkurrenskraften minskar med 20 % (fr 1,0 til 1,2)**
- **Efterfrågan minskar med 15 %**

Priset – ett styrmedel för att minska trängsel och säkra intäkter (minska bortfallet)

- Tidsdifferentierad prissättning motiverer resenärer till att resa utanför peaktid – minskar såväl trängsel som intäktsbortfall
 - Undersökning
 - SP-undersøkelse for å avdekke effekten av tidsdifferensierte takster
 - Frågor om möjlighet till ändrad avresetid
 - Frågor om accept för olika styrmedel
- Mer flexibla biljettyper kommer att möta sällankundens behov
 - De som inte använder periodkort
 - Undersökningen innehåller frågor om resenärens attityder till dagens biljettyper och framtida biljettkoncept
- Resultatene er under arbeid. Viser resultater fra tidligere studier i dag

Tidsdifferensierte takster

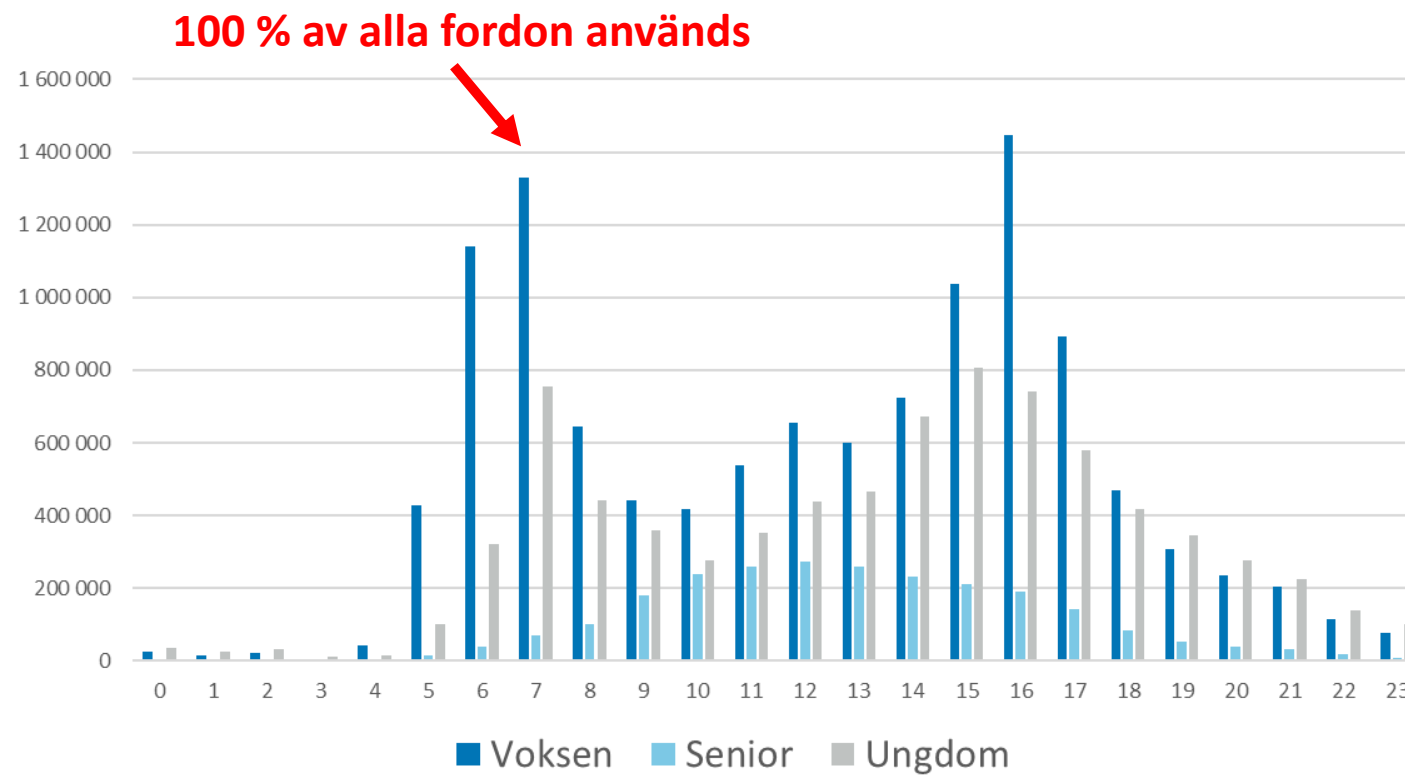
Exempel Östergötland - Två tydliga peaktoppar

- Resor/timme, peakresande mellan

- kl 6 – 8 och 15 - 17

- Av peakresorna 2019 var

- 44 % vuxna
- 24 % ungdom
- 22 % skoleelever
- 5 % senior
- 4 % studenter

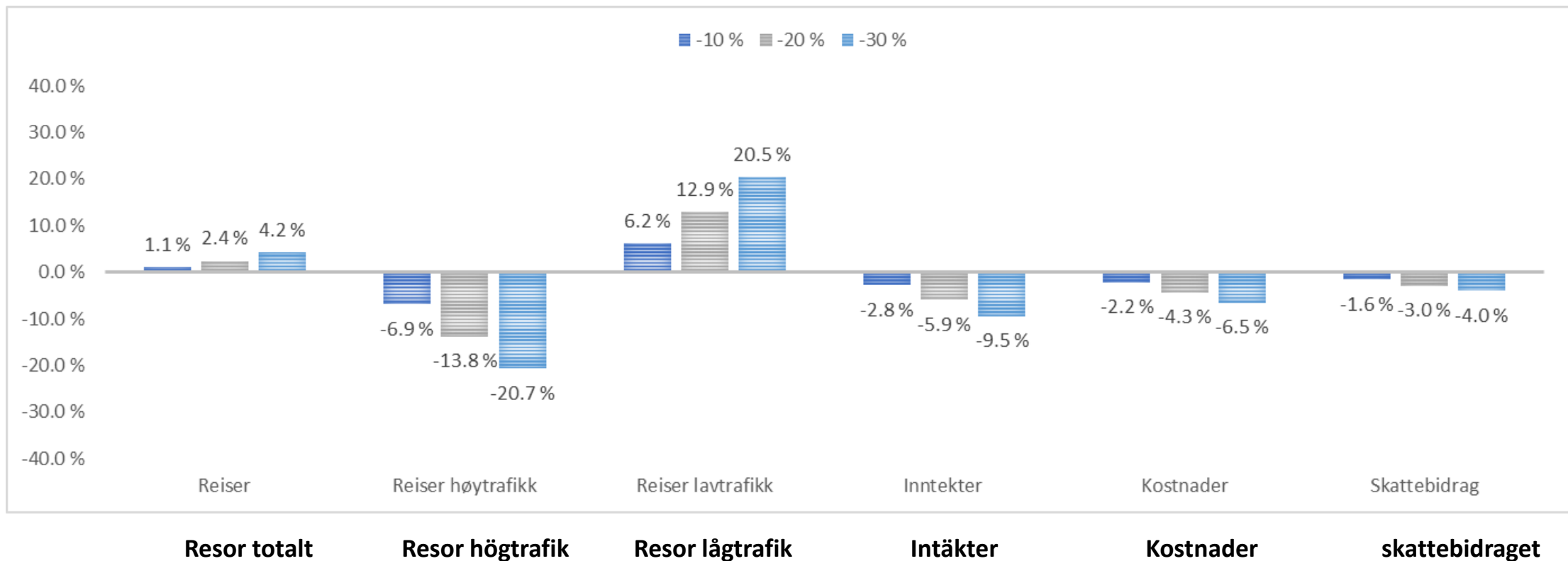


Tidsdifferentierade prissättning motiverar & styr resenärerna att flytta avresa till lågtrafiktid

- En rad undersökningar bekräftar att många kan flytta starttid för resan
 - Kalmar, Oslo, Bergen, Stavanger, Bergen, Buskerudbyen, Kristiansand
- Redan vid 15 procent prisskillnad (rabatt) i lågtrafik kommer 20-30 procent av de som reser i högtrafik flytta sin resa till lågtrafik
 - Väljer biljett som bara gäller under lågtrafik (utanför peak)
- Antalet resor under Peaktrafik definerar kapitalbehovet (fordonsvolymen)
 - En jämnare fördelning av resor dagen reducerar kostnaderna betydligt på kort sikt och/eller sparar investeringskostnader på längre sikt

Desto mer differentiering mellan Peak och lågtrafik – desto större effekt

Differentiering tre alternativ - 10 %, 20 % och 30 %
(ingen generell prishöjning)

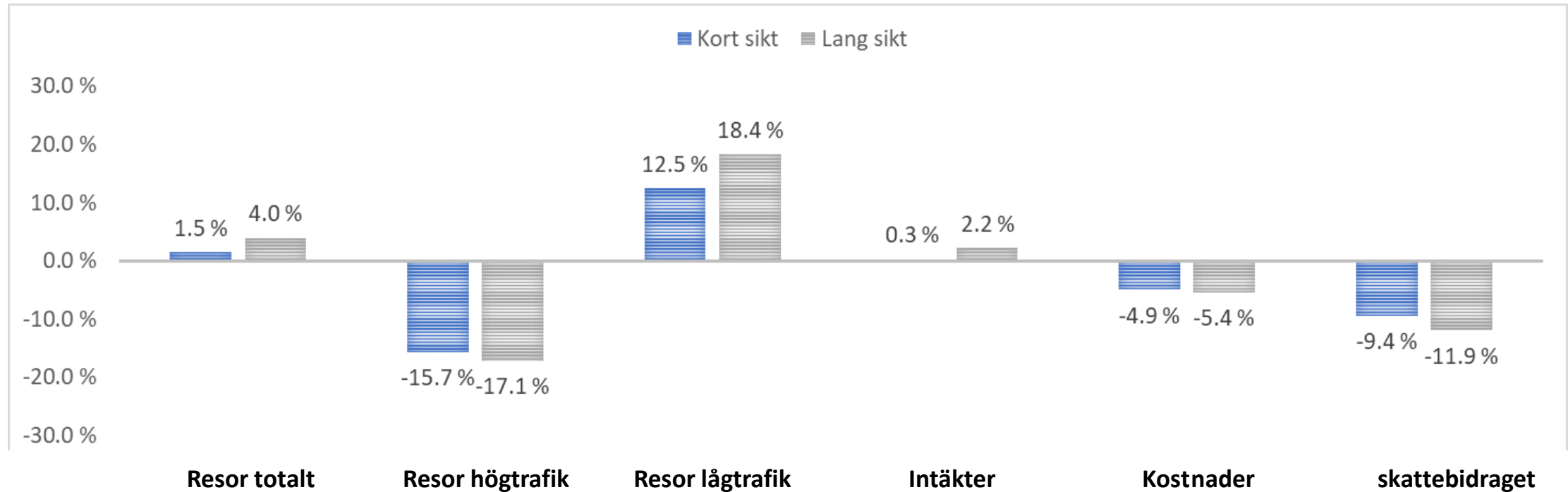


Tidsdifferentiering prissättning kan – öka antalet resor, minska trängsel och förbättra ekonomin

Exempel – Östergötland

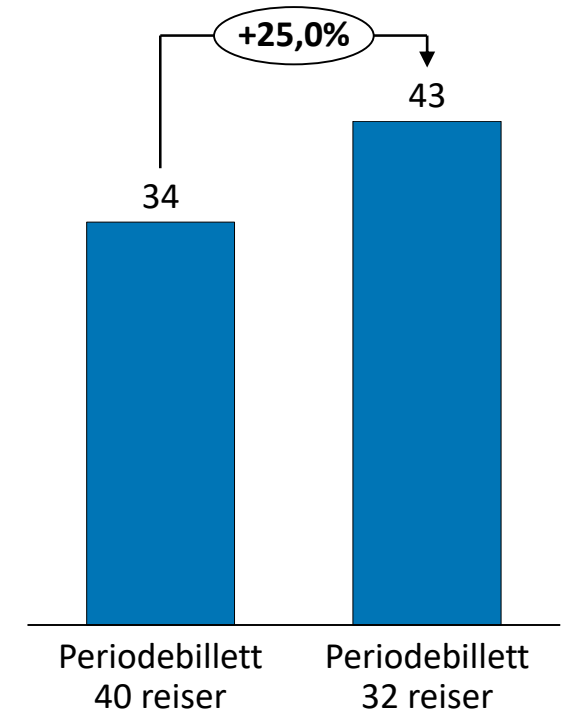
Generell prishöjning 7 %

15 % lägre pris under lågtrafik



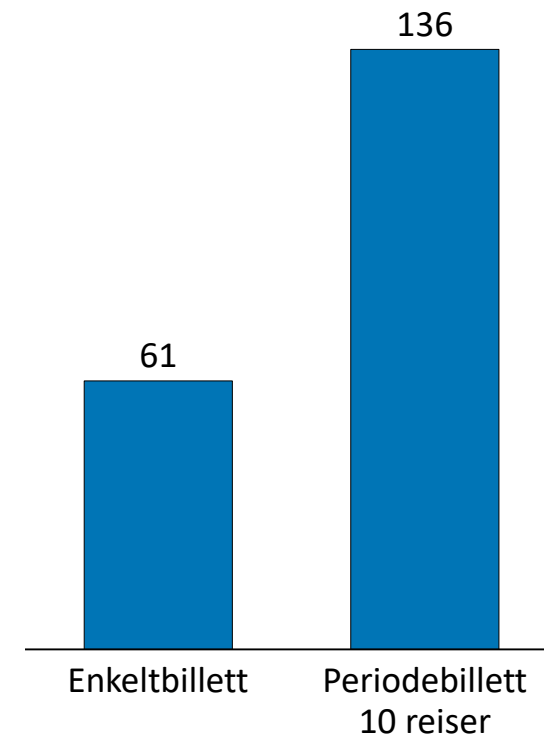
Ökat hemma-arbete minskar underlaget för periodkort

- Pris/ vecka ökar med 25 procent om individen reser till arbetet 4 istället för 5 dagar
 - Andelen kunder, som reser med periodbiljett minskar från 48 till 41 procent
 - Av de som kommer att ändra biljettval uppger 50 % att de inte vet vad de skall resa med
- Stor potential för nya / flexibla biljettyper



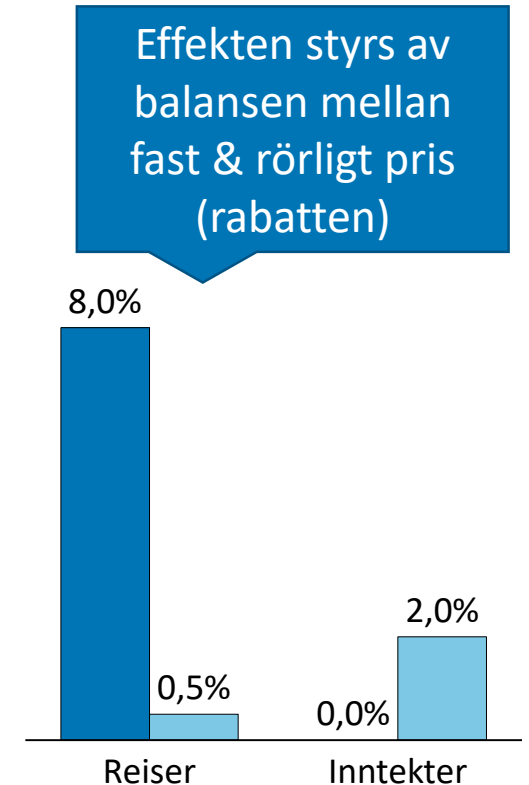
Flexibla biljetter ökar attraktiviteten för fler – sällankunder

- Sällankunderna möter ett högt enkelbiljettpris
- Dagens prissystem har bestått i 40 år
 - 49 år med SL biljettsystem
 - Resvanor, flextider, hemmaarbetet har ändrat på resmönster
- Efterfrågar en biljettyp – ”vill bara betala för de resor som görs”
- Exempelvis - Reskassa och capping



Förslaget – Ett kundkort med fast pris och rabatt på varje resa

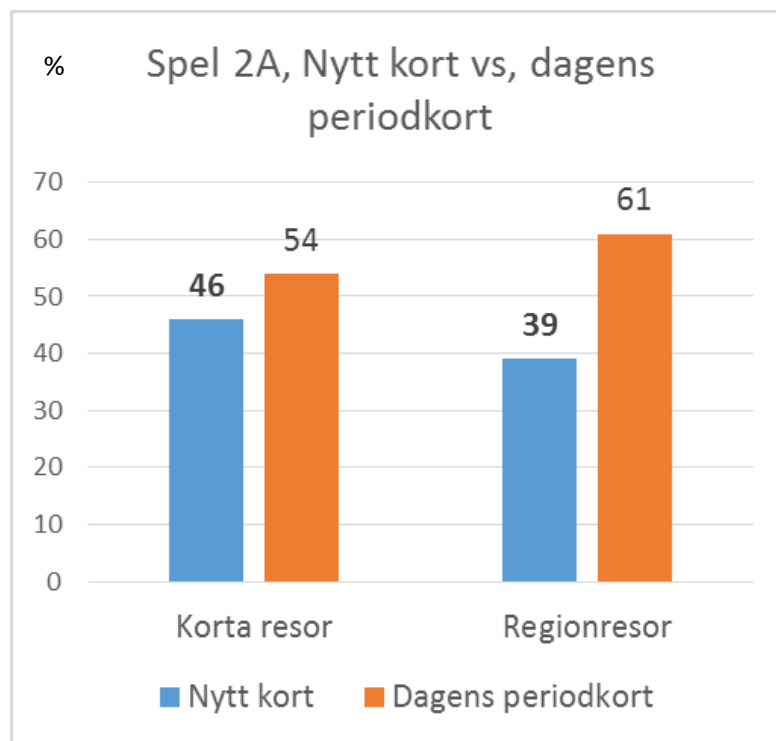
- Flexibelt: fastpris + rörlig del
- Rabattsatsen kan anpassas gentemot nya målgrupper
- SP-undersökning i Kalmar, Bergen och Oslo visar att kunderna är positiva till biljetten
- I Kalmar kommer ”kundkortet” att öka resande med 8 %



Val i SP-spelen, andelar som väljer en resa med nytt kortkoncept: Kort 100 kr + rörligt biljettpris istället för dagens periodkort/enkelbiljett.

Av frekventa kunderna väljer 4 av 10 det nya systemet (de som idag, mest troligt upplever periodkort som dyrt eftersom de gör färre resor)

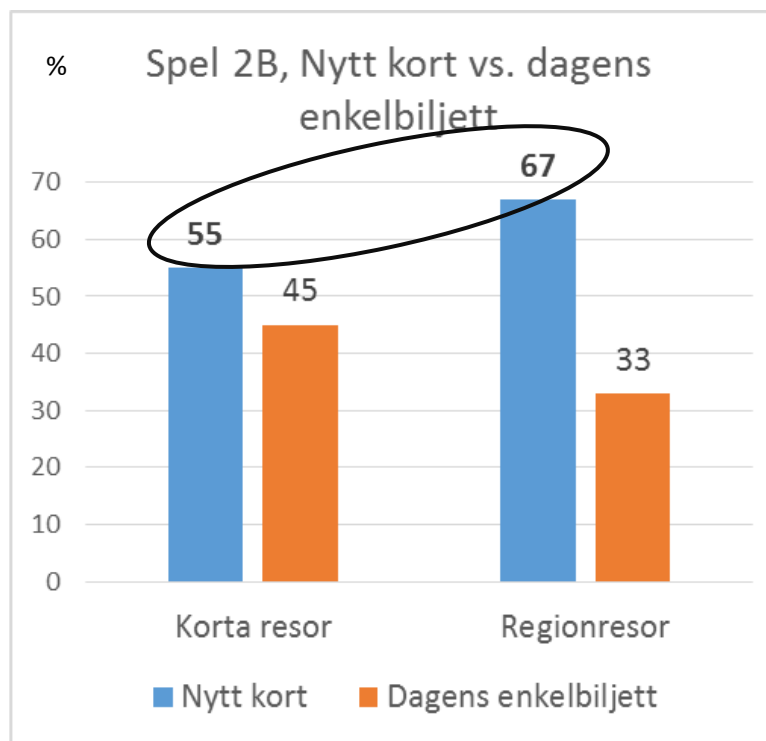
Fler väljer en resa med dagens periodkort framför nya kortkonceptet



Bas: 232 personer som reser ofta kollektivt och inte reste senast med enkelbiljett . Webbenkät juni/juli 2016.

Sällan kunderna föredrar nya prissystemet,
Regionala resor – 2 av 3 väljer nya systemet
Korta stadsresor – drygt hälften väljer nya systemet
(enkelbiljetter upplevs dyra i relation till periodkort)

En majoritet väljer en resa med nya kortkonceptet framför dagens enkelbiljett



Bas: 1060 personer som reser sällan kollektivt och/eller reste senast med enkelbiljett . Webbenkät juni/juli 2016.

Fler resor till lägre kostnad

upparbetade erfarenheter från analyser

- **Resultat från Svenskt regioner/ städer** ett antal andra studier av tidsdifferentierade taxor
 - **Dalatrafikskattebidraget minskar med 30 till 50 miljoner** årligen beroende på graden av differentiering.
 - **Örebro stadstrafik kan minska skattebidraget med 38-47 miljoner** samtidigt som antalet resor ökar
 - **Värmland inkl Karlstadsbuss 30 – 60 milj kr**, utan att minska resandet .

Några regler (lathund)

- **Resenärer i rusningstrafik är minst priskänsliga.**

Resor i rusningstrafik är i huvudsak arbetsresor som görs under en begränsad tid på dygnet. Brist på parkeringsplatser och stora köproblem på vägarna gör att bilen är mindre aktuell som färdmedel. Arbetsresor är därför bland de minst priskänsliga. Generellt är priskänsligheten för resor i högtrafik ca hälften av vad den är för resande under andra perioder.

- **Sällankunder högre priskänslighet – fler alternativ**

- **Fritidsresande är långt mer priskänsliga än arbetsresande p g a flexibiliteten.**

- **Barn och ungdom är mer priskänsliga än vuxna resenärer.**

Gång och cykel är ofta ett alternativ till kollektivtrafiken för barn och ungdomars fritidsresor som i stor grad görs i närmiljön.

- **Biltillgång ökar priskänsligheten** - Tillgång till bil påverkar i hög grad valfriheten för kollektivtrafikanterna och ökar priskänsligheten.

- **Grupper med låg inkomst är minst priskänsliga** - Låginkomstgrupper är mindre priskänsliga än de med hög inkomst pga. att de har färre möjligheter att välja alternativa färdmedel.

- **Priskänsligheten är störst vid ett bra kollektivtillbud eftersom fler individer med alternativ använder tjänsten.**

Effekter av prisförändringar beror på hur många som upplever kollektivutbudet som ett realistiskt alternativ till bil eller gång/cykel. Är kollektivutbudet bra, med täta avgångar och snabba körtider, är det förhållandevis många som kan tänka sig att byta till att åka med kollektivtrafiken utan större tidsförluster.

- **Priskänsligheten är störst på de kortaste och de längsta resorna (U kurva -**

Priskänsligheten beror på hur långt man skall resa. På de kortaste sträckorna är gång/cykel viktiga alternativ, medan på längre resor är bilen som är alternativ till kollektivtrafiken.

Beräknade elasticiteter i Östergötland 2020

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	

Regionresor – mkt låg priskänslighet, dessutom lågt pris idag .
Slutsats: Höj

Ungdomar / studenter är priskänsliga
Förslag: pristidsdifferentiering

Sammanfattning

- Coronapandemien kommer påverka oss ett längre tag , minskade intäkter
- Dagens prissystem är statiskt, önskat läge är:
 - kunna möta flexibla resmönster
 - kunna påverka trängsel och produktionskostnaderna i peak
- Kundkort och tidsdifferentiering får ökad aktualitet framöver
- Utan effektivare prissättning blir antagligen kostnads-/produktions minskningar
- Detta är några idéer – finns säkert många fler 😊