Trafikförvaltningen
Kommunikation och försäljning

RAPPORT
2025-06-02

Ärende/Dok. id.
TN 2023–0269

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Suss Forssman Thullberg

Översyn för harmonisering av WÅAB taxor

Trafikförvaltningen
Kommunikation och försäljning

RAPPORT
2025-06-02

Ärende/Dok. id.
TN 2023–0269

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1 Inledning....3
1.1 Tilldelat utredningsuppdrag....3
1.2 Trafikförvaltningens utgångspunkter....3
2 Bakgrund....5
2.1 Nuvarande taxesystem WÅAB och SL....5
2.2 Lanseringar 2025 som påverkar utredningen samt preliminära effekter 8
3 Möjliga åtgärder för harmonisering av taxesystemet....13
3.1 Alternativ 1 – SL taxa i skärgårdstrafiken....13
3.2 Alternativ 2 – Harmonisering av taxestruktur, i två system....19
3.3 Alternativ 3 – Bibehållen WÅAB-taxa med utökad giltighet för SL-periodbiljetter året runt....24
3.4 Alternativ 4 – Förenkling genom färre taxor....28
3.5 Alternativ 5 – Harmonisering av affärsregler....33
4 Trafikförvaltningens rekommendation....36

1 Inledning

1.1 Tilldelat utredningsuppdrag

I enlighet med Region Stockholms budget för år 2025 (RS 2024–0217, TN 2025–0602), har trafikförvaltningen getts i uppdrag att genomföra översyn avseende ett förenklat taxesystem för att underlätta både för kund och för utvecklingen av digitala tjänster.

Trafiknämnden uppdras att genomföra en översyn av Waxholmsbolagets samlade taxesystem och prissättning, i syfte att harmonisera och förenkla Waxholmsbolagets taxor och sortiment, samt minska utmaningarna vad gäller hantering av uppdelade taxor för SL och WÅAB.

Nedan följer trafikförvaltningens återrapportering.

1.2 Trafikförvaltningens utgångspunkter

Waxholmsbolaget verkar i väsentligt högre utsträckning än SL på en marknad där kommersiella aktörer utgör ett tydligt inslag. Sådana aktörer utför till exempel rena taxibåtstransporter med egen taxa, eller långa resor till exempelvis Sandhamn, också med egen taxa. Trafiken bedrivs främst under högsäsong. Detta förhållande innebär även att eventuella taxeprinciper och justeringar måste beaktas också ur ett konkurrensperspektiv.

Som underlag för denna utredning har jämförelsetal avseende resande och intäkter för år 2024 använts i första hand. Detta beror på att data för 2025 inkluderar den förändring av taxan till Vaxholm som genomfördes under kvartal 2. Av denna anledning är data för 2025 inte fullständig och därmed inte fullt jämförbar med helårseffekterna för 2024.

Siffror för 2025 redovisas dock i tabeller i syfte att ge en översiktlig bild av försäljning och resande under perioden. Som jämförelsegrund för effekter av eventuella harmoniseringsåtgärder används emellertid helårsutfallet för 2024.

I den data som presenteras ingår inte eventuella positiva intäktseffekter från införandet av SL-taxa i Vaxholmsområdet, eftersom dessa inte med tillräcklig säkerhet kan särskiljas från övrig försäljning. Valideringar och resande kan analyseras och används som indikatorer, vilket redovisas nedan, men tillgängligt underlag är inte tillräckligt för att med säkerhet fastställa effekterna.

2 Bakgrund

2.1 Nuvarande taxesystem WÅAB och SL

2.1.1 Omsättning och storlek på affär

Omsättningen inom WÅAB uppgick under 2024 till 97,8 mnkr, varav 94,6 mnkr avsåg intäkter från enkelbiljetter och 2,9 mnkr från olika typer av periodbiljetter. Periodbiljetternas andel av den totala omsättningen är därmed begränsad. Försäljning av SL-biljetter kan inte redovisas, eftersom intäkterna inte kan knytas till Waxholmsbolagets trafik, med undantag för köp genom res med betalkort eller via kundcenter. Då dessa intäkter är av begränsad omfattning bedöms de inte ge en rättvisande bild och redovisas därför inte.

Biljettgrupp	2023 helår	2024 helår	2025 jan - 17 aug
WÅAB 30-dagarsbiljett	**1 516 499 kr**	**1 680 838 kr**	**1 025 058 kr**
Enkelbiljett			
Taxa 1	7 685 537 kr	8 804 439 kr	5 660 627 kr
Taxa 2	11 222 285 kr	12 586 677 kr	8 775 811 kr
Taxa 3	42 245 682 kr	49 095 337 kr	27 482 231 kr
Taxa 4	8 472 856 kr	9 782 751 kr	7 627 285 kr
Taxa 5	7 632 612 kr	8 472 243 kr	5 287 277 kr
Taxa 6	5 129 841 kr	5 887 329 kr	3 957 820 kr
Delsumma enkelbiljetter	**82 388 815 kr**	**94 628 775 kr**	**58 791 051 kr**
WÅAB 5-dagarsbiljett	312 603 kr	392 734 kr	301 429 kr
WÅAB 6 mån	42 538 kr	61 443 kr	44 113 kr
WÅAB Ö-kort	1 065 456 kr	952 371 kr	589 496 kr
Övriga biljetter och gods	80 321 kr	143 046 kr	91 535 kr
Totalsumma	**85 406 231 kr**	**97 859 207 kr**	**60 842 682 kr**

Figur 1 – Omsättning i WÅAB per produkt

Under 2025 genomfördes en justering av SL:s taxesystem innebärande att SL-taxan numera är giltig för resor med Waxholmsbolaget (WÅAB) på sträckan mellan Strömkajen och Vaxholmsområdet, vilken tidigare omfattades av taxa 3. Förändringen innebär att resor inom området debiteras enligt ordinarie enkelbiljett samt att resenärer med giltigt periodkort kan nyttja detta även på WÅAB:s trafik inom området under hela året. Preliminära effekter av detta presenterades i tidigare avsnitt.[1]

Vidare gäller att under lågsäsong, det vill säga perioden 15 september–28 april, kan SL-periodkort nyttjas för resor med WÅAB utan tillkommande kostnad.

2.1.2 Prissättning och giltighetstid

Prissättningen inom WÅAB skiljer sig från SL:s genom att förbindelserna omfattas av olika taxor, till skillnad från SL:s enhetstaxa för resor upp till 75 minuter. Periodkorten inom WÅAB har en prissättning som i stora drag motsvarar SL:s periodbiljetter, men är inte giltiga i SL:s övriga system.

Priser 2025		
Periodbiljetter		
30-dagars vuxen	1 060 kr	
30 dagar rabatterad	650 kr	
Ungdomsbiljett 6 mån	1 670 kr	
5-dagar (Båtluffarkort)	595 kr	
Ö-kort	1 670 kr	
Enkelbiljetter	**Vuxen**	**Pensionär, student, ungdom**
Taxa 1	61 kr	39 kr
Taxa 2	84 kr	52 kr
Taxa 3	104 kr	64 kr
Taxa 4	125 kr	79 kr
Taxa 5	154 kr	95 kr
Taxa 6	186 kr	114 kr

Figur 2 – Prislista WÅAB 2025

[1] Se avsnitt 1 Inledning.

2.1.3 Validering och biljettkontroll

Validering av biljetter kan genomföras på två till tre valideringsenheter ombord, beroende på fartygets utrymme. Ombord finns minst en enhet av typen W-VAL100 med tillhörande skrivare. Denna hanterar samtliga WÅAB-biljetter och vid validering erhåller resenären en avstigningsbiljett, vilken överlämnas till däcksman vid avstigning. Under lågsäsong kan W-VAL100 även hantera SL-biljetter.

För att motverka otillåten fleranvändning gäller en spärrtid, så kallad pass back, om två timmar, innebärande att samma biljett inte kan valideras på samma enhet förrän efter två timmar. På detta sätt förhindras utskrift av fler än en avstigningsbiljett per resa.

Biljettkontroll genomförs genom att resenären avlämnar sin avstigningsbiljett vid avstigning. Undantag gäller vid avstigning i Vaxholm respektive Strömkajen för resenärer som påbörjat resan i någon av dessa hamnar och där validering skett via W-VAL100.

Därutöver finns minst en enhet av typen VAL100 (utan skrivare) avsedd för hantering av SL-biljetter. Denna ska användas på sträckan Strömkajen–Vaxholm och i motsatt riktning. Vid fortsatt färd utanför Vaxholmsområdet ska enheten täckas med grå skyddshuva, då SL-taxan enbart är giltig för nämnda sträcka. W-VAL100-enheten täcks aldrig, då denna alltid hanterar WÅAB-biljetter, även för resenärer som reser mellan Strömkajen och Vaxholm med giltigt WÅAB-kort eller periodbiljett.

Nuvarande ordning med olika typer av valideringsenheter ombord innebär att både SL:s och WÅAB:s biljetter kan hanteras inom Vaxholmsområdet. Systemet säkerställer kontroll och förhindrar missbruk genom spärrtid samt krav på avstigningsbiljett. Samtidigt medför ordningen ett visst mått av komplexitet för såväl resenär som personal, då rutinerna skiljer sig åt beroende på säsong och geografisk sträcka. Detta kan påverka tydligheten i kundgränssnittet men bedöms nödvändigt utifrån nuvarande tekniska och legala förutsättningar.

2.1.4 Synergier mellan SL och WÅAB

SL och WÅAB uppvisar i dag flera synergier. Bland annat är det möjligt att både

söka och köpa resor med respektive trafikslag i SL:s mobilapplikation. Därtill nyttjas SL:s valideringsutrustning ombord på fartygen under lågsäsong för validering av biljetter, i de fall periodbiljetterna är giltiga för resande.

Trots att applikationen kan visa kombinerade resor mellan SL och WÅAB kan dessa i nuläget inte säljas som en gemensam transaktion. Detta beror på att applikationen primärt är utvecklad för försäljning av biljetter inom samma kategori. Däremot kan flera SL-biljetter av samma typ köpas inom applikationen, vilket möjliggör kombinerat resande med tunnelbana, buss och pendeltåg tillsammans med WÅAB inom Vaxholmsområdet.

För övriga relationer krävs i dagsläget två separata biljettköp: ett för SL-resan och ett för WÅAB-taxan. Applikationen tillhandahåller dock viss vägledning för att resenären ska kunna välja korrekt biljett för den aktuella resan.

Den nuvarande begränsningen innebär att resenären inte fullt ut kan genomföra ett sammanhållet köp av kombinerade resor i SL:s applikation. Detta kan upplevas som ett hinder ur kundperspektiv, men är samtidigt en följd av de tekniska och systemmässiga förutsättningar som föreligger i dag. Under 2026 avser trafikförvaltningen att utveckla funktionalitet i applikationen som möjliggör köp av kombinerad WÅAB- och SL-biljett, vilket bedöms kunna förenkla biljettköpsprocessen.

Mot denna bakgrund saknas förutsättningar för trafikförvaltningen att bedöma eventuella volymförändringar till följd av förändrad prissättning.

2.2 Lanseringar 2025 som påverkar utredningen samt preliminära effekter

Under 2025 har två förändringar särskild betydelse för utredningen och dess rekommendationer. Den mest omfattande förändringen är införandet av SL-biljett till Vaxholmsområdet, som trädde i kraft under våren. Den andra förändringen är lanseringen av externa operatörer i reseplaneraren.
Den senare bedöms på kort sikt ha begränsad påverkan på utredningens utfall, utöver att prisuppgifter som visas kan påverka resenärernas uppfattning om prisvärdheten för olika förbindelser.

I det beslutsunderlag som föregick införandet av SL-taxa till Vaxholmsområdet, TN 2024–1096, angavs bland annat att åtgärden kunde bidra till en mer

kostnadseffektiv trafiklösning på systemnivå. Av underlaget framgick att ett införande av SL-taxa bedömdes kunna minska behovet av separat upphandlad parallell pendelbåtstrafik, vilket i sin tur förväntades medföra lägre kostnader jämfört med tidigare inriktning. Samtidigt framhölls att trafikeringen inom befintliga skärgårdsavtal behövde ses över, varför den exakta storleken på kostnadsförändringen inte kunde fastställas vid beslutstillfället. Den samlade bedömningen var dock att den förväntade kostnadssänkningen på systemnivå kunde överstiga det intäktsbortfall och de engångskostnader som bedömdes uppstå i samband med förändringen.

SL-biljetten till Vaxholm har varit giltig under större delen av högsäsongen, och preliminära effekter kan redan nu presenteras. Tabellen nedan visar den minskade omsättningen för WÅAB under perioden januari–augusti 2025 jämfört med motsvarande period 2024. Ingen hänsyn har tagits till en eventuell ökning av försäljningen av enkelbiljetter där sträckan Stockholm–Vaxholm ingår, eller till en eventuell ökning av försäljningen av periodbiljetter som kan hänföras till förbättringen för frekventa resenärer i området. Dessa effekter kan inte kvantifieras, då enkelbiljetter som köps digitalt samt periodbiljetter inte kan kopplas till specifika resor till och från Vaxholmsområdet. Valideringar ombord, antal resenärer samt intäkter från försäljning ombord kan användas som indikationer på resmönster, men utgör inte ett tillräckligt underlag för att redovisa en korrekt och fullständig bild av eventuella försäljningsökningar till följd av tillämpning av SL-taxa till Vaxholm.

Försäljning SL-biljetter ack maj-aug 2025	Ombud	Betalkort	**Summa**
30-dagarsbiljett	63 368		**63 368**
	1 490	4 144	**5 634**
Enkelbiljett	353	380	**732**
Kort periodbiljett	27 311		**27 311**
Lång periodbiljett	1 774		**1 774**

	1 582	**4 144**	**5 727**
Totalsumma	**806**	**380**	**185**

Figur 3 – Försäljning ombord i ombudsmaskin respektive betalkort

Valideringsdata utgör inte heller ett fullständigt underlag för att estimera intäktsförändringar, då resenärer inte är skyldiga att validera en redan påbörjad och giltig biljett, vilket innebär att underlaget är ofullständigt. Mot denna bakgrund redovisas nedan valideringar sedan införandet, i syfte att ge en indikativ bild av resmönsterutvecklingen.

Antal valideringar SL-biljett maj-aug	**Summa**
Periodbiljett	201 219
Enkelbiljett	183 650
Totalsumma	**384 869**

Figur 4 – Antal valideringar av SL-biljetter inom SL-område, maj-augusti 2025

	Jan- aug 2024 (TKR)	jan - aug 2025 (TKR)	Diff (TKR)	Diff %
30-dagarsbiljetter	**1 535**	**989**	**- 547**	**-36%**
Wåab 30 dagars vuxen	923	544	- 379	-41%
Wåab 30 dagars rabatterad	612	444	- 168	-27%
Intäkt ö-kort	**586**	**591**	**5**	**1%**
WAX Ö-biljett 2022	586	591	5	1%
Periodkort skärgård	**405**	**313**	**- 92**	**-23%**
Wåab 5 dagars	373	301	- 72	-19%
Taxebiljetter skärgård	**81 961**	**61 679**	**- 20 282**	**-25%**
Taxa 1	7 204	5 917	- 1 287	-18%
Taxa 2	10 519	9 223	- 1 296	-12%
Taxa 3	42 173	28 874	- 13 299	-32%
Taxa 4	6 595	6 020	- 574	-9%
Taxa 5	9 853	7 471	- 2 382	-24%
Taxa 6	5 506	4 129	- 1 377	-25%

Figur 5 – Preliminära effekter av införandet av SL taxa till Vaxholm

I tabellen framgår tydlig minskning av intäkterna i taxa 3, vilket också var en förväntad effekt. Taxa 3 avsåg tidigare resor mellan Stockholm och Vaxholmsområdet. Intäktstappet i taxa 3 uppgår till cirka 13 mnkr under perioden januari–augusti 2025, motsvarande en minskning om 32 procent. Delar av detta bortfall har sannolikt motverkats genom ökad försäljning av SL-biljetter och periodbiljetter Det är därmed inte möjligt att ta fram underlag för dessa effekter, eftersom biljetterna kan ha köpts digitalt och det saknas krav på validering ombord. Sammantaget innebär detta att trafikförvaltningen inte kan redovisa några effekter utöver faktisk försäljning ombord.

Utöver minskningen av enkelbiljetter i taxa 3 noteras även en nedgång i försäljningen av periodbiljetter för WÅAB, motsvarande 41 procent.
Detta bedöms i huvudsak bero på att majoriteten av de resenärer som tidigare köpte WÅAB:s periodkort var pendlare inom Vaxholmsområdet, vilka nu i stället kan välja periodbiljetter från SL eller har övergått till att köpa enkelbiljetter för sitt resande.

Vid sidan av dessa två förväntade effekter kan även en markant minskning konstateras av antalet enkelbiljetter i övriga taxor, med särskilt stor påverkan i taxa 5 och taxa 6. Intäkterna från dessa taxor har minskat med 24 respektive 25 procent, motsvarande sammanlagt 3,8 mnkr under perioden hittills 2025. Denna utveckling är sannolikt en konsekvens av den risk som trafikförvaltningen tidigare påtalade inför beslutet, kopplat till skillnader i affärsregler mellan WÅAB och SL. Avsaknaden av krav på biljett under pågående resa, i kombination med uteblivna spärrlinjer och biljettkontroller, innebär att biljettkontroll i praktiken först sker vid avstigning.

Inom Stockholm–Vaxholmsbolagets trafikområde finns i dagsläget varken krav på avstigningslapp eller uppvisande av biljett vid avstigning. Detta medför att resenärer som färdas från övriga taxezoner inom Waxholmsbolagets trafik in mot Stockholmsområdet kan välja att endast lösa en SL-biljett inför avstigning. Sammantaget innebär avsaknaden av spärrlinjer vid ombordstigning, biljettkontroller samt validering vid avstigning att resenärer som avsiktligt avstår från att lösa korrekt biljett löper en mycket låg risk att påföras kontrollavgift vid resor som avslutas inom Stockholmsområdet.

I WÅAB:s trafik ska biljett uppvisas vid avstigning och kontrollavgift kan inte utfärdas under pågående resa om biljett saknas. Vid köp av Waxholmsbolagets taxor erhåller resenären en avstigningslapp som ska uppvisas vid avstigning.

Denna ordning har historiskt inneburit att resenärer kunnat lösa biljett för en lägre taxa vid resor som avslutas inom Stockholm–Vaxholmsområdet, där taxenivån är lägre.

Vid resa med SL-taxa utfärdas ingen avstigningslapp, och resenärer omfattas inte av något krav på att uppvisa giltig biljett eller genomföra validering vid avstigning. Då samma fartyg nu trafikerar områden med SL taxa som giltighet skapas en möjlighet för resenärer att medvetet köpa felaktig biljett vid resor från andra taxeområden in mot Stockholm–Vaxholm.

Alternativt kan resor genomföras utan att någon biljett löses. De vikande försäljningssiffrorna för de högre taxorna, såsom redovisas i tabellen, indikerar att ett sådant beteende kan förekomma i viss omfattning.

Denna bristande harmonisering av affärs- och biljettregler innebär en risk för fortsatt felaktiga biljettköp även under 2026. Det är förvaltningens bedömning att sannolikheten är hög att effekten dessutom förstärks över tid.

3 Möjliga åtgärder för harmonisering av taxesystemet

För att harmonisera WÅAB:s taxesystem med SL:s kan ett flertal åtgärder övervägas. Exempelvis kan prisnivåer, giltighetstider och affärsregler för enkelbiljetter justeras i syfte att skapa en ökad samstämmighet. Vidare kan giltigheten för periodbiljetter ses över i syfte att åstadkomma en mer enhetlig tillämpning mellan trafikslagen. Systemmässig ytterligare harmonisering genom utveckling har i denna utredning inte kartlagts. Detta då omfattningen av de bedömda utvecklingsinsatserna är beroende av vald inriktning och nivå av harmonisering. Exakt vilka åtgärder kan först planeras när mer omfattande analyser genomförts.

En harmonisering av taxesystemen bedöms kunna öka tydligheten för resenärerna och därmed förbättra kundupplevelsen. Samtidigt kan åtgärderna innebära behov av tekniska anpassningar och förändrade intäktsströmmar, vilket kräver vidare analys av de ekonomiska och juridiska förutsättningarna.

Dagens systemarkitektur medger inte försäljning av olika taxenivåer i en och samma transaktion. För att möjliggöra detta skulle en relativt omfattande utvecklingsinsats krävas, där applikationerna behöver anpassas för att kunna hantera ett mer varukorgsliknande upplägg, motsvarande det som förekommer inom e-handel. Detta skulle innebära ökad utvecklingskomplexitet samt ett mer omfattande användarflöde för kunden. En sådan utveckling skulle innebära en form av harmonisering som bör övervägas.

3.1 Alternativ 1 – SL taxa i skärgårdstrafiken

För att uppnå största möjliga harmonisering mellan SL och WÅAB kan ett alternativ vara att införa samma taxesystem som i övriga delar av SL:s trafik. Detta skulle innebära att SL:s taxa för såväl periodbiljetter som enkelresor tillämpas även för skärgårdstrafiken. Som tidigare redovisats i denna rapport har denna ordning redan införts inom Vaxholmsområdet.

En enkelbiljett skulle i ett sådant system prissättas enligt samma nivå och med samma tidsregler som i SL-trafiken. För längre resor med samma fartyg skulle resenären därmed erlägga en enkelbiljett för hela resan, oaktat restidens längd. Om resenären däremot behöver byta vid en brygga och den fortsatta resan inte kan påbörjas inom giltighetstiden – vilken 2025 uppgår till 75 minuter – krävs nytt biljettköp för att möjliggöra fortsatt resa.

Denna ordning motsvarar i allt väsentligt den som i dag gäller inom SL-trafiken, med undantag för byten inom tunnelbanesystemet, där giltighetstiden inte bryts vid byte mellan olika tunnelbanelinjer. Resenärer som anländer från en destination belägen mer än 75 minuter från start och som därefter önskar fortsätta med annat färdmedel inom kollektivtrafiken behöver emellertid, i likhet med ovan, erlägga en ny biljett till fullt pris.

För att uppnå total harmonisering kan även periodbiljetternas giltighet utsträckas till att omfatta WÅAB:s trafik under hela året, inklusive högsäsong. En fullständig harmonisering av taxesystemen skulle öka enkelheten och tydligheten för resenären samt bidra till en mer sammanhållen kundupplevelse. Samtidigt innebär åtgärden potentiella intäktsförändringar för WÅAB och ett behov av anpassningar i såväl tekniska system som avtalsmässiga strukturer. Trafikförvaltningens bedömning är därför att genomförbarheten behöver analyseras vidare ur ett ekonomiskt, legalt och praktiskt perspektiv innan implementering kan ske.

3.1.1 Operativ påverkan

Operativt innebär en förändring av taxesystemet att fler affärsregler kan harmoniseras med SL. Detta medför att såväl personalens arbetssätt som resenärernas upplevelse blir mer enhetliga i förhållande till övriga delar av SL-trafiken. Exempel på affärsregler som kan harmoniseras är införande av spärrlinjer samt krav på innehav av giltig biljett under resa, i kombination med förstärkt biljettkontroll, i stället för dagens ordning med avstigningskontroll inom skärgårdstrafiken.

Harmonisering av affärsregler skapar även förutsättningar för ett mer sammanhållet arbetssätt mellan SL och WÅAB samt en mer likvärdig kundresa. Detta skulle kunna innebära att befintlig valideringsutrustning, krav på giltig biljett innanför spärrlinje samt biljettkontroller ombord och under resa införs på ett sätt som motsvarar den ordning som i dag gäller inom spårvagns- och busstrafiken.
En operativ harmonisering skulle underlätta för personalen genom tydligare och mer standardiserade rutiner samt ge resenären en mer enhetlig och förutsägbar kundupplevelse. Samtidigt innebär förändringen behov av investeringar i utrustning, utbildning och processanpassningar, vilket kan medföra både initiala kostnader och förändrade arbetssätt för berörd personal.

Av andra aktörer i sjötrafiken skulle sannolikt en harmonisering enligt detta förslag uppfattas som konkurrenshämmande. Redan i dag är det väsentligt dyrare att resa med en privat aktör. Detta förslag skulle ytterligare öka skillnaden. Trafikförvaltningen har inte analyserat konsekvenser för marknaden i detta skede men bedömer att negativa sådana med säkerhet kommer att uppstå.

3.1.2 Resenärspåverkan

För majoriteten av resenärerna skulle en sådan lösning medföra att resande med WÅAB under högsäsong blir billigare än i dag, både för dem som köper enkelbiljetter och för dem som innehar periodbiljetter.

För resenärer som köper enkelbiljetter kan två huvudsakliga effekter identifieras. För det första förväntas prisnivån för en enkelbiljett generellt bli lägre, under förutsättning att resan inte innefattar flera längre byten med uppehåll. För det andra minskar behovet av att komplettera med SL-biljetter i början eller slutet av resan, vilket ytterligare bidrar till en lägre total kostnad för resenären. En sådan förändring kan även innebära att fler väljer att ansluta till resan via buss eller annan SL-trafik i stället för med bil, vilket kan ha positiva effekter ur såväl miljö- som kapacitetsperspektiv.

Förändringen bedöms ge positiv effekt för resenärskollektivet genom lägre resekostnader och ett enklare biljettupplägg. Detta kan även bidra till ett ökat resande med kollektivtrafiken i skärgården. Samtidigt kan en ökad attraktivitet leda till ett större resandeunderlag under högsäsong. Ett ökat antal resenärer innebär i förlängningen en risk för trängsel, vilket kan medföra försämrad kundnöjdhet. För att upprätthålla kapacitet och servicegrad kan det därför krävas att fler fartyg sätts in, vilket i sin tur driver upp kostnaderna för trafiken.

3.1.3 Budgetpåverkan

Införande av SL-taxa i skärgårdstrafiken skulle innebära ett fullständigt intäktsbortfall avseende såväl enkelbiljetter som periodbiljetter för Waxholmsbolaget. Periodbiljetter står i dag för en mycket begränsad del av försäljningen, motsvarande cirka 1,5 mnkr på årsbasis. Trafikförvaltningen

bedömer att en överströmning till SL-periodbiljetter kan komma att ske, men omfattningen av denna är osäker.

Intäkterna från enkelbiljetter uppgick 2024 till cirka 94 mnkr och skulle vid ett införande av SL-taxa utebli. Samtidigt kan antas att en överströmning till SL-enkelbiljetter sker. Då dessa biljetter har en lägre prisnivå än Waxholmsbolagets biljetter bedöms detta sammantaget leda till en nettointäktsförlust. Beroende på resmönster beräknas nettoförlusten uppgå till cirka 54–78 mnkr, beroende på hur stor andel av resenärerna som i stället använder SL-periodbiljett.

Om intäktseffekter från periodbiljetter exkluderas skulle detta innebära att försäljningen av enkelbiljetter behöver öka med cirka 128–184 procent i de nedan redovisade scenarierna, jämfört med 2024 års volymer. Detta ger dock inte en fullständig bild, då en positiv intäktseffekt kan uppstå genom ökad försäljning av SL-periodbiljetter för resor inom Waxholmsbolagets trafik. Om den bedömda intäktsminskningen i stället skulle täckas av periodbiljetter skulle cirka 51 000 respektive 74 000 periodbiljetter till fullpris behöva säljas, vilket motsvarar cirka 4 000 respektive 6 000 ytterligare periodbiljetter per månad.

Scenario 1 - SL taxa i hela WÅAB med oförändrat antal enkelbiljetter			
	2024	**Vid SL taxa**	**Diff.**
Intäkt från enkelbiljetter	94 636 649	40 055 544	- 54 581 105

Figur 6 – Scenario 1 - SL taxa i hela WÅAB med oförändrat antal enkelbiljetter

Scenario 2 - SL taxa i hela WÅAB med estimat att 60% av resenärerna har månadsbiljett SL			
	2024	**Vid SL taxa**	**Diff.**
Intäkt från enkelbiljetter	94 636 649	16 022 218	- 78 614 431

Figur 7 – Scenario 2 - SL taxa i hela WÅAB med estimat att 60% av resenärerna har månadsbiljett SL

Det finns dock ett antal möjliga intäktskompenserande effekter. Den mest betydande bedöms vara en ökad försäljning av periodbiljetter och prenumerationer, om dessa får ett högre upplevt värde genom att inkludera resor med WÅAB. Trafikförvaltningen saknar i nuläget möjligheter att kvantifiera denna effekt i befintliga simuleringsverktyg.

Därutöver kan en viss merförsäljning av enkelbiljetter förväntas, då en gemensam giltighet mellan SL och WÅAB ökar sannolikheten för att SL-biljetter används även för anslutande resor till och från de aktuella bryggorna. Denna effekt bedöms vara mer begränsad än den som avser periodbiljetterna, men kan ändå bidra till att motverka intäktsbortfallet. Indirekta positiva effekter kan även uppstå, exempelvis genom ett minskat behov av parkeringsplatser och en ökad andel resenärer som väljer kollektivtrafik framför bil.

Förändringen innebär oavsett scenario en risk för minskade biljettintäkter för trafikförvaltningen, särskilt i ett scenario med oförändrad efterfrågan på periodbiljetter. Samtidigt finns potential för intäktskompensation genom ökad försäljning av periodbiljetter och en viss ökning av enkelbiljettsförsäljningen. Trafikförvaltningen konstaterar att det ekonomiska utfallet är osäkert och att ytterligare analys fordras för att kvantifiera de långsiktiga effekterna. Oaktat detta räknar förvaltningen med intäktsbortfall.

En viktig aspekt att beakta i de presenterade estimaten är att delar av de beräknade intäktsförlusterna redan realiserats under 2025, till följd av att förslaget implementerats i Vaxholmsområdet. Den slutliga effekten på helårsbasis har ännu inte fastställts, men för perioden januari–augusti 2025 uppgår intäktsminskningen för WÅAB till cirka 21 mnkr. Eventuella positiva intäktseffekter till följd av ökad försäljning av SL-biljetter har inte beaktats, eftersom dessa inte kan kvantifieras.

3.1.4 Teknisk påverkan

Införandet av en enhetstaxa med samma affärsregler som i dag, i kombination med nyttjande av befintliga valideringsenheter, bedöms medföra en låg teknisk påverkan. Detta mot bakgrund av att motsvarande lösning redan tillämpas inom WÅAB under lågsäsong.

Anpassningar kan komma att krävas för att fullt ut möjliggöra resande med betalkort. Dessa anpassningar bedöms dock vara begränsade, då systemen redan är förberedda för att hantera köp med denna betalningsmetod. En harmonisering med SL:s affärsregler kan vidare komma att motivera installation av valideringsutrustning vid särskilt frekventerade bryggor och knutpunkter. De investeringar som krävs för detta uppskattas dock vara av relativt begränsad omfattning.

Den tekniska påverkan av ett införande bedöms som begränsad och genomförbar inom befintliga systemramar. Eventuella behov av kompletterande utrustning på vissa platser kan innebära merkostnader, men dessa bedöms vara hanterbara i förhållande till den totala nyttan av en harmonisering.

3.1.5 Fördelar med alternativet

En harmonisering av såväl prissättning som affärsregler mellan WÅAB och SL skulle medföra flera fördelar ur ett operativt, tekniskt och kundorienterat perspektiv:

- Total harmonisering av pris- och regelverk underlättar för resenärerna, då samma villkor gäller oberoende av trafikslag inom kollektivtrafiken i Region Stockholm.
- Ökad harmonisering av biljettregler skapar bättre tekniska förutsättningar för att kunna söka resor, förstå prissättning samt genomföra biljettköp via befintliga försäljningskanaler.
- SL:s periodbiljetter får ett ökat värde för kunderna om WÅAB inkluderas i utbudet. Detta kan tillämpas antingen på vissa utvalda biljettyper eller generellt för samtliga periodbiljetter.

Fördelarna med full harmonisering bedöms sammantaget vara betydande för resenärerna, särskilt genom ökad tydlighet, enkelhet och attraktivitet i erbjudandet. Därutöver kan lösningen stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot andra färdmedel. Effekterna förutsätter dock att de ekonomiska och tekniska aspekterna hanteras på ett ändamålsenligt sätt.

3.1.6 Nackdelar med alternativet

En harmonisering med SL:s nuvarande taxa kan innebära nackdelar, där den ekonomiska effekten utgör den mest betydande risken:

- Minskade intäkter för WÅAB, vilka med stor sannolikhet inte fullt ut kan kompenseras genom ökade intäkter i andra biljettprodukter. En potentiell intäktsminskning om cirka 54–78 mnkr årligen riskerar att uppstå till följd av den kraftiga prissänkningen.

- Långa bytestider kan innebära att resenärer överskrider enkelbiljettens giltighetstid och därmed tvingas lösa ny biljett för fortsatt resa, i likhet med vad som gäller för busstrafiken i regionen.
- Det sannolikt ökade resandet kan medföra risk för trängsel och skapa behov av utökad trafik. Denna innebär en ökad kostnad som ytterligare anstränger ekonomin.
- En kraftig sänkning av priset för resor riskerar att i hög grad påverka kommersiella aktörers möjlighet att fortsatt bedriva verksamhet. Det kan resultera i att det samlade utbudet av trafiktjänster i skärgården minskar.
- Förändrade arbetssätt ombord behöver införas vid en full harmonisering med SL:s taxesystem. Detta innebär bland annat att biljettkontroller måste införas, avstigningsbiljetter kan komma att avvecklas och att resenärerna behöver inneha giltig biljett innan påstigning.
- En full harmonisering av affärsregler kan få kostnadskonsekvenser exempelvis kopplade till förseningsersättning.

De identifierade nackdelarna innebär att en total harmonisering riskerar att medföra betydande ekonomisk belastning för trafikförvaltningen samt förändrade operativa förutsättningar för WÅAB:s verksamhet. Även om resenärerna i många fall får lägre kostnader, kan långa byten leda till högre utgifter för vissa kundgrupper. Sammantaget kräver dessa effekter noggranna avvägningar mellan resenärsnytta och ekonomisk hållbarhet.

3.2 Alternativ 2 – Harmonisering av taxestruktur, i två system

Ett alternativ till full harmonisering enligt alternativ 1 är att införa en enhetstaxa för WÅAB med i övrigt liknande affärsregler som SL, men med en högre prisnivå för enkelresor. På detta sätt kan en större del av den intäktsrisk som identifierats i alternativ ett potentiellt reduceras.

Alternativet innebär ökad grad av harmonisering i jämförelse med dagens ordning, samtidigt som intäktsrisken begränsas i förhållande till alternativ ett.

Resenärerna får en tydligare och mer förutsägbar prisstruktur, men till högre kostnadsnivå än vid en full harmonisering med SL:s taxa. Sammantaget bedöms alternativet ge en bättre balans mellan kundnytta och ekonomisk hållbarhet, men den slutliga effekten är avhängig av den prisnivå som fastställs.

Baserat på de försäljningsvolymer som noterades under 2024 skulle en ny enhetstaxa inom WÅAB behöva fastställas enligt nedan för att fullt ut kompensera för intäktsbortfall. I jämförelse med dagens differentierade taxor innebär denna att resor med nuvarande taxa 1 och 2 blir dyrare, övriga resor billigare

Vuxen WÅAB (utanför Vaxholm)	95 SEK
Reducerad WÅAB (utanför Vaxholm	67 SEK

Figur 8 – Preliminärt prisförslag för enhetstaxa WÅAB

Priser 2025		
Periodbiljetter		
30-dagars vuxen	1 060 kr	
30 dagar rabatterad	650 kr	
Ungdomsbiljett 6 mån	1 670 kr	
5-dagar (Båtluffarkort)	595 kr	
Ö-kort	1 670 kr	
Enkelbiljetter	**Vuxen**	**Pensionär, student, ungdom**

Taxa 1	61 kr	39 kr
Taxa 2	84 kr	52 kr
Taxa 3	104 kr	64 kr
Taxa 4	125 kr	79 kr
Taxa 5	154 kr	95 kr
Taxa 6	186 kr	114 kr

Figur 9 – Dagens WÅAB taxa (2025)

3.2.1 Operativ påverkan

Operativt har detta alternativ stora likheter med alternativ ett. Affärsregler behöver även i detta alternativ ses över och harmoniseras. Processer ombord behöver harmoniseras med SL:s arbetssätt och rutiner, och befintlig valideringsutrustning kan i huvudsak nyttjas även i denna lösning.

Den operativa påverkan bedöms som begränsad i förhållande till alternativ 1, då samma typ av processanpassningar behöver genomföras. Skillnaden utgörs främst av att resenärsflödena kan komma att påverkas i mindre omfattning än vid en full harmonisering, eftersom prisnivån är högre och därmed sannolikt dämpar resandeökningen.

Då en prissättning enligt detta förslag innebär en mindre förändring i prisnivåer, skulle sannolikt konsekvenserna för kommersiella aktörer vara mindre. Det är möjligt att korta resor med denna prissättning rentav skulle bli en konkurrensfördel för kommersiella aktörer. Ingen hänsyn tas i detta till prissättningar mellan kärnö-replipunkter.

3.2.2 Resenärspåverkan

Införandet av en enhetstaxa med en högre prisnivå än dagens SL-taxa skulle innebära förenkling för resenärerna i form av ökad tydlighet kring kostnaderna för olika resor inom WÅAB:s trafik. Det skulle även möjliggöra införandet av möjligheten att köpa enkelbiljett direkt med betalkort även i skärgårdstrafiken.

För resenärer som genomför byten vid bryggor med låg turtäthet finns dock en risk att restiden blir så lång att ytterligare biljetter behöver lösas. Detta innebär i praktiken att en resa som är kortare än en sammanhängande resa men innefattar byte längs vägen kan bli dyrare för kunden. Motsvarande problematik

förekommer redan i SL-trafiken, där resor som överskrider 75 minuter kan kräva en extra biljett beroende på var bytet sker i resekedjan.

Alternativet innebär en tydligare prisstruktur och ökad enkelhet för resenären vid biljettköp, särskilt genom möjligheten att nyttja betalkort. Samtidigt kvarstår tidigare nämnda begränsningar i systemstödet, vilket innebär fortsatt behov av flera transaktioner vid köp av flera biljetter. För resenärer med långa bytestider finns risk för högre kostnader, vilket kan upplevas som en nackdel. Sammantaget innebär alternativet en förenklad kundresa jämfört med dagens ordning, men med risk för ojämlika effekter mellan olika resenärsgrupper.

3.2.3 Budgetpåverkan

I teorin kan korrekt prissättning av enhetstaxan i närhet av den nivå på 97 SEK respektive 67 SEK balansera de risker som uppstår vid en övergång från nuvarande flerzonssystem till en enhetlig taxa. Detta skulle kunna täcka upp för det intäktsbortfall som riskerar att uppstå vid alternativ ett, där enhetstaxan sätts på samma nivå som för SL.

I praktiken innebär dock enhetstaxa att vissa relationer blir mer prisvärda för resenärerna, medan andra blir mindre förmånliga än i dag. Långa, sammanhängande resor eller resor med tidiga byten kan komma att bli billigare än nuvarande nivåer, medan kortare resor med sena byten eller långa bytestider riskerar att bli dyrare. Denna dynamik försvårar analysen av hur resandet faktiskt påverkas av en sådan förändring.

En enhetstaxa på högre nivå än SL:s bedöms kunna bidra till en mer balanserad intäktsutveckling jämfört med alternativ ett. Samtidigt kan variationer i prisnivåer mellan olika relationer leda till ojämna effekter för olika resenärsgrupper, vilket gör de ekonomiska konsekvenserna svåra att förutse.

3.2.4 Teknisk påverkan

Ur ett tekniskt perspektiv innebär detta alternativ att flera synergier kan uppnås i förhållande till SL:s befintliga systemlösningar. Däremot skulle enkelheten i biljettköp, särskilt vid kombinerade resor med SL, inte kunna uppnås i samma utsträckning som i alternativ ett. Med den funktionalitet som förvaltningen nu

utvecklar för kombinerade resor med Waxholmsbolaget och SL bedöms sådana effekter dock på sikt kunna möjliggöras.

Den tekniska påverkan bedöms vara större än i alternativ ett, då utvecklingsinsatser krävs för att anpassa befintliga system och försäljningskanaler. Detta medför ökade kostnader, bland annat till följd av hantering av två zonliknande prissättningar i validatorer utanför Stockholm–Vaxholmsområdet, samt en längre implementationstid. Den ökade komplexiteten kan även innebära särskilda utmaningar för fartyg som trafikerar båda områdena. Samtidigt bedöms alternativet kunna möjliggöra utveckling av ny funktionalitet som på sikt kan stärka integrationen mellan SL och Waxholmsbolaget, förutsatt att utvecklingen genomförs på ett strukturerat och resurseffektivt sätt.

3.2.5 Fördelar

Alternativet att införa en enhetstaxa i skärgårdstrafiken med en högre prisnivå än SL:s taxa medför fördelar, främst ur ett ekonomiskt perspektiv. De operativa och tekniska fördelarna är däremot mindre framträdande än vid alternativ ett, där SL:s enhetstaxa används fullt ut:

- En högre enhetstaxa minskar intäktsrisken i förhållande till alternativ ett.
- Harmoniserade affärsregler för resande inom SL och WÅAB skapar ökad tydlighet för resenärerna.
- Den tekniska hanteringen i försäljningskanalerna underlättas genom att antalet taxor och prisnivåer minskar. Förenklingen är dock inte lika långtgående som vid en fullständig anpassning till SL:s taxa.

Alternativet erbjuder en bättre balans mellan ekonomisk hållbarhet och ökad kundnytta jämfört med alternativ ett. Resenärernas upplevelse förbättras genom tydligare regler och enklare prissättning, samtidigt som intäktsrisken reduceras. Fördelarna är dock mindre omfattande än vid en full harmonisering, särskilt ur ett tekniskt och operativt perspektiv. För att tillföra fler fördelar krävs strukturerad utveckling av systemet.

3.2.6 Nackdelar

Införandet av en högre enhetstaxa innebär nackdelar för särskilda kundgrupper.

Trots att lösningen skapar ökad tydlighet i vissa avseenden kan den samtidigt generera nya utmaningar, särskilt i relation till prissättning och giltighetsregler:

- Resenärer som behöver byta under resans gång riskerar högre kostnader, då en ny biljett kan behöva lösas.
- En högre enhetstaxa för resor utanför Vaxholmsområdet kan skapa otydlighet för resenärerna kring prissättningen och upplevd rättvisa.
- Tekniskt kräver prissättningen en mer omfattande utveckling av både applikationer och valideringssystem för att säkerställa enkla och korrekta köpflöden för kunderna.

Alternativet innebär en risk för ökade kostnader för vissa resenärsgrupper och kan skapa en upplevd otydlighet kring prisnivåer och giltighetsregler. Därtill medför lösningen större tekniska utvecklingsbehov än vid alternativ ett. Sammantaget innebär detta att nyttan för resenärerna är mindre entydig, samtidigt som de operativa och ekonomiska fördelarna för huvudmannen vägs mot en högre komplexitet i genomförandet.

3.3 Alternativ 3 – Bibehållen WÅAB-taxa med utökad giltighet för SL-periodbiljetter året runt

Som ett alternativ till att förändra de befintliga och redan etablerade taxorna inom WÅAB kan harmonisering uppnås genom att utöka giltigheten för SL:s periodbiljetter och prenumerationer till att även omfatta WÅAB:s trafik under högsäsong. Hur detta skulle påverkar behovet av ökat utbud av fartyg och turer behöver utredas i ett senare skede.

Alternativet skapar ökad kundnytta genom att fler resenärer får möjlighet att nyttja sina periodbiljetter även under högsäsong. Detta stärker värdet av periodkort och prenumerationer samt kan bidra till ökad lojalitet bland befintliga kunder. Samtidigt innebär alternativet en risk för intäktsminskningar inom WÅAB, då resor som tidigare genererade separat biljettförsäljning inkluderas i SL-periodkortens giltighet. Ekonomiska konsekvenser behöver därför analyseras närmare innan ett genomförande kan beaktas.

3.3.1 Operativ påverkan

Trafikförvaltningen är redan förberedd att införa denna förändring ur ett biljett- och betalningsperspektiv. Fartygen är sedan tidigare utrustade för att hantera denna typ av resande under lågsäsong, vilket innebär att motsvarande lösning kan tillämpas även under högsäsong utan större operativa anpassningar.

Den operativa påverkan bedöms som begränsad, då nödvändiga system och rutiner redan finns etablerade. Förändringen kan genomföras med kort ledtid och utan omfattande tekniska eller organisatoriska investeringar.

Trafikförvaltningen har svårt att skatta hur detta förslag påverkar såväl tillströmning av resenärer, som påverkan på kommersiella aktörer. Då förslaget främst riktar sig mot SL:s vaneresenärer, bedöms turister på besök fortsatt nyttja såväl WÅAB:s enkelbiljetter som kommersiella alternativ, och turister utgör en betydande del av resenärsunderlaget sommartid. Det är därmed inte heller självklart att förändringen skapar ökad trängsel och därmed ett ökat behov av trafik. Osäkerheten i bedömningarna är dock stor.

3.3.2 Resenärspåverkan

De resenärer som påverkas mest av denna förändring är de mest lojala kunderna, det vill säga innehavare av periodbiljetter och prenumerationer. För dessa grupper innebär förändringen ett direkt mervärde, vilket bedöms kunna öka deras benägenhet att även fortsättningsvis välja kollektivtrafiken.

Utöver befintliga periodbiljettkunder kan förändringen även medföra en överflyttning från enkelbiljetter till SL-periodbiljetter bland resenärer som i dag i huvudsak reser i skärgårdstrafiken. En periodbiljett skulle därmed ge tillgång till såväl WÅAB:s trafik som hela SL:s nät under giltighetsperioden, vilket kan påverka biljettmix och intäktsfördelning. En sådan effekt behöver, i likhet med hanteringen inom Stockholm–Vaxholmsområdet, regleras genom en fastställd modell för intern intäktsfördelning mellan SL och WÅAB. En sådan utveckling kan också bidra till minskat behov av parkeringsplatser vid hamnarna samt en övergång från bilresor till kollektivtrafik vid resor till och från Stockholms innerstad.

Förändringen bedöms ge ett tydligt mervärde för befintliga periodbiljettkunder och kan stärka incitamenten för fler att övergå till periodbiljetter. Sammantaget

kan detta bidra till ökad lojalitet, minskat bilberoende och ett stärkt kundvärde i kollektivtrafiken. Samtidigt finns risk för minskade intäkter inom WÅAB då resor som tidigare genererat separat biljettförsäljning inkluderas i periodkortens giltighet. Förändringen innebär dock fortsatt att dagens taxor och eventuella otydligheter i de olika taxorna fortsatt föreligger.

3.3.3 Budgetpåverkan

Trafikförvaltningen saknar i dagsläget verktyg för att med befintliga prognosmodeller uppskatta den exakta intäktsrisken av en sådan förändring för enkelbiljetter inom WÅAB. Utöver påverkan på enkelbiljettsförsäljningen finns en risk att försäljningen av WÅAB:s egna periodbiljetter minskar, då kunder i stället kan komma att välja SL:s periodbiljetter med giltighet i WÅAB. I dag är WÅAB:s periodbiljett prissatt på samma nivå som SL:s 30-dagarsbiljett, det vill säga 1 060 kronor för vuxen samt 650 kronor för reducerat pris.

En del av intäktsminskningen från WÅAB:s periodbiljetter kan förväntas kompenseras av ökad försäljning av SL:s periodbiljetter, förutsatt att dessa inte redan innehas av kunder som i dagsläget har dubbla biljetter.

Alternativet innebär med säkerhet risk för intäktsminskningar inom WÅAB, särskilt för periodbiljetter. Samtidigt kan SL:s totala biljettintäkter delvis kompenseras genom ökad försäljning av periodbiljetter, särskilt om nuvarande enkelbiljettkunder övergår till abonnemangsformer. Osäkerheten i det samlade intäktsutfallet är betydande och kräver således fördjupad analys.

Antal och omsättning	**2023**	**2024**	**2025**
30-dagarsbiljett WÅAB antal	2029	2128	1316
30-dagarsbiljett WÅAB omsättning	1 516 499 kr	1 680 838 kr	1 025 058 kr

Figur 10 – Försäljning av 30-dagarsbiljetter WÅAB

3.3.4 Teknisk påverkan

Den tekniska påverkan bedöms vara marginell, då motsvarande lösning redan är implementerad under lågsäsong. Befintliga system och utrustning kan därmed i huvudsak nyttjas även vid ett införande under högsäsong.

Alternativet kan genomföras med begränsade tekniska anpassningar och utan

behov av större investeringar. Den tekniska risken bedöms som låg och genomförandet kan ske med kort ledtid.

3.3.5 Fördelar

Detta harmoniseringsalternativ innebär att harmonisering sker enbart på periodbiljettsnivå. Värdet tillfaller därmed främst de mest lojala kunderna inom SL-systemet, samtidigt som intäktsrisken bedöms vara lägre än vid övriga taxeförändringar:

- Lägre intäktsrisk då enkelbiljetternas taxa bibehålls på nuvarande nivå. Även om vissa resenärer övergår till periodbiljetter bedöms risken vara lägre än vid införande av enhetstaxa.
- Ökat incitament att köpa periodbiljett genom det mervärde som tillkommer när skärgårdstrafiken inkluderas året runt.
- Förändringen riktar sig i högre grad till resenärer bosatta i Region Stockholm, då periodbiljetterna inte primärt utgör en turistprodukt.

Alternativet stärker kundvärdet för befintliga periodbiljettkunder och skapar incitament för fler att övergå till abonnemangsformer. Samtidigt begränsas den ekonomiska risken jämfört med enhetstaxa, då enkelbiljetternas prisnivå bibehålls. Effekten riktas i första hand mot regionala resenärer snarare än turister, vilket stärker nyttan för kärnkundgrupperna.

3.3.6 Nackdelar

Alternativet innebär nackdelar, framför allt kopplade till fortsatt komplexitet i taxestrukturen och kundupplevelsen:

- Osäkra ekonomiska förutsättningar: trafikförvaltningen bedömer att alternativet innebär risk för intäktsbortfall avseende WÅAB:s period- och enkelbiljetter men saknar i dag verktyg att estimera omfattning på utökad försäljning av SL-periodbiljetter.
- SL behöver även fortsättningsvis hantera försäljning av olika taxenivåer både ombord och i digitala kanaler.
- Resenärerna möter alltjämt en komplexitet i valet av taxa.
- Enhetstaxan gäller även fortsättningsvis endast inom Vaxholmsområdet, medan periodbiljetterna får full giltighet. Detta kan uppfattas som

otydligt och riskerar att skapa utmaningar för resenärerna vid byten i Vaxholm.

Alternativet medför att befintliga strukturella begränsningar i biljettutbudet kvarstår, däribland enkelbiljetternas begränsade giltighet. Detta kan minska tydligheten i systemet och skapa en upplevd ojämlikhet mellan olika biljettformer. Samtidigt innebär förslaget en mer begränsad förändring än vid större taxeförändringar, då nuvarande prisnivåer och försäljningskanaler i huvudsak bibehålls. Framför allt innebär den en förbättring för vaneresenärer som tillförs ett mervärde.

3.4 Alternativ 4 – Förenkling genom färre taxor

Ett fjärde alternativ är att förenkla dagens taxesystem genom att reducera antalet taxenivåer från nuvarande sju till tre eller fyra, utöver den SL-taxa som redan tillämpas inom Vaxholmsområdet. Syftet med en sådan förenkling är att skapa ökad överskådlighet för resenärerna, samtidigt som ett taxesystem bibehålls som är anpassat till de geografiska förutsättningarna i skärgårdstrafiken.

En reducering av antalet taxenivåer innebär i praktiken att flera av dagens zoner slås samman, vilket medför att vissa sträckor får nya prisnivåer. Trafikförvaltningen bedömer att en sådan förändring, när beslut om slutliga prisnivåer väl har fattats, kan genomföras relativt okomplicerat ur ett implementeringsperspektiv. Det mest omfattande arbetet bedöms dock ligga i förberedelsefasen, särskilt avseende modellering av alternativa taxestrukturer, avvägningar mellan zonindelning och prisnivåer samt analys av hur sammanslagningar påverkar olika kundgrupper. Detta arbete bedöms inte kunna slutföras under 2026.

När en ny taxestruktur har fastställts bedöms implementeringen i huvudsak kunna följa ordinarie process för prisjusteringar, om än med ett mer omfattande analysarbete i förväg i syfte att minimera negativ kundpåverkan.

En förenklad taxestruktur kan bidra till ett mer begripligt och överskådligt erbjudande, men innebär samtidigt att vissa kundgrupper får en lägre kostnad

medan andra får en högre kostnad jämfört med dagens system. Mot bakgrund av skärgårdstrafikens långa avstånd och många spridda bryggor är det svårt att utforma en zonindelning som upplevs som rättvis av samtliga resenärsgrupper. Det finns därmed en risk att förändringen uppfattas negativt av delar av resenärskollektivet, även om den bidrar till ett mer konsekvent och tydligt prissystem.

3.4.1 Operativ påverkan

Operativt bedöms alternativet vara relativt anspråkslöst att genomföra. När beslut om antal zoner och tillhörande prisnivåer har fattats kan förändringen implementeras på motsvarande sätt som en ordinarie prisjustering inom SL-trafiken.

Det operativa genomförandet bedöms huvudsakligen omfatta följande åtgärder:

- Uppdatering av informationsmaterial ombord och i digitala kanaler.
- Anpassning av prisskyltar och försäljningssystem, samt
- utbildning av berörd personal. Den största operativa utmaningen bedöms ligga i förberedelsefasen, där affärsregler, kommunikation och kundinformation behöver utformas på ett tydligt och sammanhållet vis i syfte att minimera risken för missförstånd och felköp. I övrigt bedöms förändringen vara hanterbar och kunna genomföras utan betydande påverkan på Waxholmsbolagets eller SL:s ordinarie operativa rutiner.

3.4.2 Resenärspåverkan

Resenärspåverkan bedöms variera beroende på resmönster och kan innebära såväl positiva som negativa effekter.

Positiva effekter:

- Ett enklare och mer överskådligt taxesystem med färre nivåer och val för resenären.
- Minskad risk för felaktigt biljettköp, samt
- tydligare kommunikation av prisnivåer och zonindelning.

Negativa effekter:

- Vid sammanslagning av zoner kommer vissa resenärer att få en högre kostnad jämfört med i dag, medan andra får en lägre kostnad.
- Förändringen kan initialt medföra osäkerhet hos resenärer som är vana vid nuvarande zonindelning.
- Vissa resenärer kan uppleva förändringen som negativ även om det samlade taxesystemet blir mer begripligt.

Trafikförvaltningen bedömer sammantaget att kundupplevelsen på sikt kan förbättras genom en förenklad taxestruktur. Samtidigt finns risk för missnöje i samband med övergången, särskilt bland de resenärer som får en högre kostnad jämfört med dagens system.

3.4.3 Budgetpåverkan

Budgetpåverkan kan i teorin utformas som intäktsneutral genom att nya prisnivåer fastställs så att den samlade genomsnittliga intäktsnivån motsvarar dagens intäkter. Detta försvåras dock av att det saknas tillförlitliga verktyg för att estimera volymförändringar vid förändringar av taxestrukturen.

Vid avsaknad av etablerade volym- och elasticitetsmodeller är det därmed svårt att bedöma i vilken utsträckning förändrad zonindelning kan leda till exempelvis:

- Ökat resande, exempelvis på kortare sträckor som får en lägre prisnivå.
- Minskade intäkter, exempelvis på längre sträckor som får en högre prisnivå och där resenärer kan välja bort resan.

Till skillnad från prisjusteringar inom övrig SL-trafik saknas i dagsläget en etablerad modell för att simulera beteendeförändringar inom skärgårdstrafiken, vilket medför ökad osäkerhet i bedömningen av de ekonomiska konsekvenserna.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att förändringen principiellt kan utformas som intäktsneutral. Det faktiska utfallet bedöms dock kunna avvika från den teoretiska bedömningen, mot bakgrund av begränsade analys- och prognosförutsättningar.

3.4.4 Teknisk påverkan

Den tekniska påverkan bedöms vara låg. Ett minskat antal taxenivåer innebär i huvudsak att prisberäkningsmodeller i befintliga system behöver justeras, att reseplanerare och försäljningskanaler uppdateras samt att taxor och zonindelningar synkroniseras i de digitala systemen.

Dessa anpassningar bedöms ligga inom ramen för ordinarie arbete vid prisjusteringar och kräver varken införande av nya system eller utveckling av nya valideringslösningar.

Den tekniska komplexiteten är dock beroende av i vilken omfattning zonindelningen förändras geografiskt. Ju mer omfattande omdragningar, desto större blir behovet av anpassningar för att säkerställa korrekt hantering i reseplanerare och biljettsystem.

3.4.5 Fördelar med alternativet

En förenkling av dagens taxesystem bedöms medföra flera fördelar. Ett minskat antal taxenivåer skapar ett mer överskådligt och intuitivt upplägg för resenärerna. Samtidigt innebär likheten med nuvarande ordning att förändringen bedöms vara relativt lätt att förstå och kommunicera. Alternativet kräver därutöver inga omfattande tekniska eller operativa förändringar.

Sammantaget bedöms förenklingen kunna bidra till en mer kundvänlig och funktionell taxestruktur, utan att komplicera den operativa verksamheten eller medföra behov av större investeringar.

3.4.6 Nackdelar med alternativet

Oaktat de identifierade fördelarna föreligger ett antal nackdelar som behöver beaktas. Alternativet innebär ingen ökad harmonisering med SL:s taxa, utan bibehåller en separat taxestruktur för skärgårdstrafiken. Vidare innebär förändringen att vissa resenärer får högre kostnader jämfört med dagens system, vilket kan ge upphov till negativ respons även om den samlade taxestrukturen förenklas.

Därutöver kvarstår risken för att resenärer avsiktligt eller oavsiktligt löser fel taxa, särskilt på sträckor där fartyg trafikerar flera zoner.

Sammantaget innebär dessa nackdelar att även om alternativet är relativt enkelt att genomföra ur ett operativt perspektiv, finns det både en risk för kundmotstånd och en osäkerhet i möjligheten att på förhand bedöma de ekonomiska konsekvenserna.

3.5 Alternativ 5 – Harmonisering av affärsregler

Inom dagens skärgårdstrafik tillämpas olika affärsregler i Waxholmsbolagets (WÅAB) trafik respektive SL-trafiken. I WÅAB:s trafik saknas spärrlinje vid ombordstigning och kravet på giltig biljett inträder först vid avstigning. I kombination med att flera olika taxor gäller ombord på samma fartyg skapas därmed en förhöjd risk för fusk och felaktiga biljettval.

Införandet av SL-taxa inom Vaxholmsområdet har ytterligare förstärkt denna risk, eftersom sannolikheten att påföras kontrollavgift minskar när avstigning sker vid bryggor där SL-taxan är giltig.

Ett initiativ att harmonisera affärsreglerna — genom införande av spärrlinje, krav på giltig biljett ombord samt mer frekventa biljettkontroller — bedöms kunna minska risken för fusk. Åtgärderna skulle även bidra till ökad tydlighet för resenärerna och skapa en mer enhetlig kundupplevelse inom den samlade kollektivtrafiken i regionen.

3.5.1 Operativ påverkan

Operativt innebär införandet att ombordpersonalens rutiner för såväl på- som avstigning behöver anpassas. Nya arbetsmoment tillkommer, och utbildningsinsatser bedöms nödvändiga för att säkerställa ett enhetligt agerande och korrekt tillämpning av de nya affärsreglerna.

Vidare krävs en samlad kommunikationsinsats för att i god tid informera resenärerna om förändringen. Informationen behöver nå ut via flera kanaler, såsom ombord, digitalt och vid berörda bryggor.

Den operativa påverkan bedöms sammantaget vara hanterbar, men förutsätter en tydligt planerad övergångsfas för att säkerställa att såväl personal som resenärer känner till och förstår de nya affärsreglerna.

3.5.2 Resenärspåverkan

För resenärerna innebär harmoniseringen att ett större ansvar läggs på att inneha giltig biljett före ombordstigning eller, när sådan möjlighet finns, att omgående köpa biljett via manuell försäljningspunkt ombord.

Vid biljettkontroller förväntas samtliga resenärer kunna uppvisa biljett för korrekt taxa, i enlighet med hur regelverket tillämpas i övriga delar av SL-trafiken.

De kortsiktiga effekterna kan innebära viss osäkerhet under implementeringsfasen, särskilt för resenärer som inte är vana vid krav på giltig biljett redan vid ombordstigning. På längre sikt bedöms dock åtgärden bidra till en mer konsekvent kundupplevelse samt ökad tydlighet kring gällande regelverk.

3.5.3 Budgetpåverkan

Förändringen medför ökade kostnader, främst kopplade till utökade biljettkontroller och förstärkta rutiner ombord. Samtidigt finns en potential för ökade intäkter genom att det systematiska fusket minskar och att fler resenärer erlägger korrekt taxa.

Effektens storlek är dock osäker, eftersom omfattningen av fusk i nuvarande trafikupplägg inte kan fastställas med full tillförlitlighet. Nettopåverkan på intäkterna bedöms därför vara positiv, men svår att kvantifiera i nuläget.

3.5.4 Teknisk påverkan

Den tekniska påverkan bedöms vara begränsad. Förändringen kräver inte några nya system eller omfattande tekniska investeringar. Vissa anpassningar kan dock aktualiseras i samband med andra utvecklingsinsatser, exempelvis vid införande av ytterligare förändringar i taxesystemet.

Sådana anpassningar bedöms i sin tur underlätta för resenärerna att köpa korrekt biljett och därmed minska risken för tilläggsavgifter vid oavsiktliga felköp.

3.5.5 Fördelar med alternativet

- Minskad risk för fusk, vilket kan bidra till ökade intäkter.
- Enhetliga affärsregler mellan WÅAB och SL skapar ett mer sammanhållet och lättbegripligt system för resenärerna.
- Ökad tydlighet för såväl personal som resenärer avseende vilka regler som gäller.

3.5.6 Nackdelar med alternativet

- Förändrade rutiner kan initialt medföra en negativ resenärsupplevelse, särskilt om resenärer missar information och därmed riskerar tilläggsavgift.
- I kombination med dagens komplexa taxesystem kvarstår en risk för att resenärer oavsiktligt köper fel biljett, särskilt vid längre resor där flera taxor förekommer.

4 Trafikförvaltningens rekommendation

En harmonisering av taxesystem kan göras av flera skäl, och beroende på önskad effekt är olika alternativ att föredra. Trafikförvaltningen bygger sin rekommendation på att det primära syftet med en harmonisering är att förenkla för resenär och möjliggöra fortsatta synergier mellan de två bolagens system och tekniska lösningar. Förvaltningen ser inte ökat resande på i dag redan populära sträckor och tidpunkter som ett självändamål, särskilt inte om en sådan ökning sker med förlorade intäkter som följd.

Trafikförvaltningen konstaterar att den genomförda förändringen avseende SL-taxa till Vaxholm har fått påtagliga konsekvenser för såväl resandevolymer som intäkter. Dock krävs fortsatt analys av exakt vilka konsekvenserna blev och hur de kan hanteras framöver. En viss försiktighet krävs därför i nuläget.

Beträffande förslaget att införa SL-taxa i skärgårdstrafiken anser trafikförvaltningen att nackdelarna överväger fördelarna varför förvaltningen avråder från detta. Förutom att förslaget skulle medföra ett intäktstapp, så riskerar det att leda till ökad trängsel och en snedvriden konkurrenssituation. Dock bör påpekas att om målsättningen är att möjliggöra ett smidigt resande med Waxholmsbolagets trafik genom betalkort, samt en eventuell framtida införande av capping med betalkort, är alternativ ett i praktiken det enda alternativ som bedöms kunna uppfylla detta.

Förslaget om en likartad taxestruktur mellan SL och WÅAB utgör en möjlig väg för harmonisering. Om ett förslag om enhetstaxa ska införas krävs fördjupade analyser. Den i rapporten redovisade nivån utgår från antagande om intäktsneutralitet, givet oförändrade resmönster. Det finns dock skäl att ytterligare analysera potentiella beteendeförändringar samt att dra lärdom av införandet av enhetstaxa inom SL-trafiken, inklusive de bedömningar och farhågor som då identifierades.

Även alternativet förenklad struktur i form av färre taxor behöver analyseras för att säkerställa lämpliga taxenivåer. För båda alternativen bör en särskild analys genomföras av de korta resorna i skärgårdstrafiken, i syfte att belysa påverkan på den resandekategori som riskerar störst relativ förändring, inklusive effekter på resor mellan kärnö och replipunkt.

Om inriktningen är att premiera återkommande resenärer och boende i regionen kan en modell där SL-periodbiljetter ges giltighet i skärgårdstrafiken året runt utgöra en väg för harmonisering.

En sådan lösning möjliggör samtidigt en differentierad prissättning av den mer turistinriktade trafiken, vilket bidrar till att upprätthålla rimliga marknadsförutsättningar för kommersiella aktörer.

Trafikförvaltningen bedömer dock att de ekonomiska effekterna är förenade med betydande osäkerhet och svåra att beräkna med nuvarande analysverktyg. Mot denna bakgrund bör en pilot med förlängd giltighet för SL-periodbiljetter genomföras innan ställning tas till ett permanent införande.

En sådan pilot kan med fördel kopplas till den prenumerationsbiljett som lanserats, vilket kan stärka såväl biljettens attraktivitet som kunskapsunderlaget inför ett slutligt beslut.

Trafikförvaltningen konstaterar att, oavsett vilket av de fyra alternativen som genomförs, krävs ett antal åtgärder för att uppnå affärsmässig och teknisk harmonisering. Resmönster och biljettköp kopplade till Vaxholmsområdet behöver analyseras närmare. Om de indikationer på avvikande köpbeteenden och otillåten användning som har identifierats visar sig vara bestående, behöver interna ställningstaganden göras avseende validering, biljettkontroll och beteendepåverkande kommunikation. En harmonisering genom förändring av affärsregler enligt beskrivning är därmed ett alternativ som kan övervägas.