

Styrelsen	2026-04-29
Handling nr	7.2
Handläggare	Sara Rosenqvist
Daterad	2026-04-15
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Utredningar/uppdrag – Ekonomiska effekter vid förändrad giltighet för skol- och fritidsbiljetter

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att notera den lämnade informationen till protokollet.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Maria Björner Brauer

Ekonomiska effekter av förändrade giltigheter för skol- och fritidsbiljetter

2026-04-15

SARA ROSENQVIST

Innehållsförteckning

Inledning	2
<i>Uppdrag till Västtrafik</i>	<i>2</i>
<i>Metod och källor</i>	<i>2</i>
Fakta om Västtrafiks skol- och fritidssortiment	3
<i>Skolbiljett.....</i>	<i>3</i>
<i>Fritidsbiljetter</i>	<i>4</i>
Tidsgiltigheter hos andra trafikhuvudmän.....	4
Juridisk bedömning av förlängd giltighetstid.....	5
Pågående systemskifte i Västtrafiks biljettsystem.....	5
Utredning av förlängd giltighetstid för skolbiljett	5
<i>Ekonomiska effekter vid förlängd giltighetstid.....</i>	<i>5</i>
<i>Periodbiljett Ungdom 30-, 90- och 365-dagar.....</i>	<i>6</i>
<i>Enkelbiljett Ungdom.....</i>	<i>6</i>
<i>Kommunala tillköp av fritidsbiljetter</i>	<i>7</i>
<i>Årligt intäktsbortfall.....</i>	<i>8</i>
<i>Förutsättningar för beslut av förlängd tid på skolbiljett</i>	<i>8</i>
Utredning av förändrad zongiltighet för fritidsbiljetter.....	9
<i>Effekter av förändrade zongiltigheter</i>	<i>9</i>
<i>Skillnader i behov och resmönster</i>	<i>9</i>
<i>Exkludering av biljetter i analysen.....</i>	<i>9</i>
<i>Biljetternas brytpunkter.....</i>	<i>10</i>
<i>Prissättning av fritidsbiljetter</i>	<i>10</i>
Sammanfattning.....	12

Inledning

Västtrafik fick hösten 2024 i uppdrag av Infrastruktur- och Kollektivtrafiknämnden (IKN) att:

- revidera underlaget *Principerna för tillköp av färdbevis*, samt
- utreda de ekonomiska effekter av förändrade giltigheter för skol- och fritidsresor, vilket omfattar:
 - fritidsbiljetter med giltighet i en zon
 - förlängd giltighetstid för skolbiljett

Uppdragen ska redovisas till IKN under 2026. Underlaget *Principer för kommunala tillköp av biljetter* har redovisats separat vid nämndens sammanträde den 12 februari 2026 (IKN 2026–00016). Resultatet av översynen av de ekonomiska effekterna av förändrade giltigheter för skol- och fritidsbiljetter redovisas i denna rapport.

Uppdrag till Västtrafik

Ur Uppdrag till Västtrafik 2025–2027 (IKN 2024-00130-3)

De beslutade principerna för tillköp av färdbevis behöver revideras. I samband med det ska även sortimentet för skol- och fritidsresor ses över, dels avseende zongiltighet, dels för att utreda konsekvenserna av en eventuell förlängning av tidsgiltigheten för skolkorten.

Ur Rödgrön ledning Budget 2026

I den pågående översynen av principerna för tillköp av färdbevis utreds möjligheten att erbjuda tillköp av fritidskort för kommunerna med giltighet i en zon, vilket efterfrågas av kommunerna. En annan del i översynen är att utreda möjligheten och de ekonomiska konsekvenserna av att förlänga giltighetstiden på skolkorten. Översynen ska återrapporteras senast våren 2026.

Ur Uppdrag till Västtrafik 2026–2027 (IKN 2025–00124)

En annan del i översynen är att utreda möjligheten och de ekonomiska konsekvenserna av att förlänga giltighetstiden på skolkorten. Om skolkorten exempelvis var giltiga längre tid på kvällen så att skolbarnen kan ta sig hem efter träningsaktiviteter så skulle behovet att komplettera med fritidskort minska. Översynen ska återrapporteras till IKN i juni 2026.

Metod och källor

Arbetet med utredningen har genomförts genom intern informationshämtning och analys med fokus på intäktpåverkan och reseutveckling. Extern juridisk bedömning har getts från Advokatfirman Lindahl.

Som en del av arbetet med skolbiljetten har en omvärldsanalys genomförts, baserad på insamlad information från andra trafikhuvudmän i Sverige.

För att kunna bedöma de ekonomiska konsekvenserna har Västtrafik valt att analysera en eventuell förlängning av skolbiljettens giltighetstid och en förändring av fritidsbiljettens zongiltighet var för sig. En förlängd giltighetstid för skolbiljetten kan påverka efterfrågan på vissa fritidsbiljetter eftersom behovet av de biljetter som i dag används för att förlänga giltighetstiden kan komma att minska.

Eventuella konsekvenser för elever, vårdnadshavare, skoladministration och kundnära personal har inte analyserats inom ramen för denna rapport. Rapporten tar inte heller hänsyn till eventuell trafikpåverkan till följd av ett ökat resande och/ eller en ökad efterfrågan på fler avgångar.

Finansiering av minskade intäkter till följd av förändringarna är inte utrett och behöver utredas vidare innan beslut om förändring kan ske.

Fakta om Västtrafiks skol- och fritidssortiment

Det är kommunen eleven är folkbokförd i eller skolan som bedömer om eleven är berättigad skolbiljett enligt de kriterier som finns. Bestämmelserna kring berättigande av skolbiljett varierar emellan kommunerna. Fritidsbiljetten är inte behovsstyrd utan kan erbjudas samtliga elever i en kommun.

Skolbiljett

En skolbiljett ger elever rätt till kostnadsfria resor med kollektivtrafiken i syfte att eleverna ska kunna resa till och från skolan. Med skolbiljett kan elever som går i förskoleklass, grundskola, anpassad grundskola, gymnasiet eller anpassat gymnasium resa på vardagar i den zon som biljetten gäller i.



Skolbiljettens tidsgiltighet:

- Läsår, helgfria vardagar, måndag till fredag klockan 04.00-19.00 samt helgfria vardagar under höst-, sport- och påsklov.

Biljettens tidsgiltighet är enhetlig för alla kommuner i Västra Götaland. En förändrad giltighet påverkar därmed samtliga kommuner.

Valideringsstatistiken mäts utifrån att biljetter valideras vid ombordstigning. I Göteborg och Mölndal är antalet valideringar lägre än i övriga kommuner. Orsaken kan bero på att resandet till stor del sker i ett öppet system som innebär att biljetter inte behöver valideras.

När valideringen inte är 100 procent tillförlitlig bedöms den verkliga användningen av biljetten (resandet) vara högre än vad valideringsdata visar. Detta gäller också för fritidsbiljetterna.

Fritidsbiljetter

Denna biljett kan erbjudas till alla elever i en kommun. Samtliga biljetter har giltighet i zon ABC. Tidsgiltigheterna varierar, vissa biljetter gäller under vardagar, medan andra även omfattar helger och lov.

Sortiment över fritidsbiljetter:

- Zon ABC Fritid vardag 19–22. Giltig höst-, sport-, och påsklov
- Zon ABC Fritid vardag 14–24. Giltig höst-, sport-, och påsklov
- Zon ABC Fritid vardag 14–24 och helg 00–24. Giltig höst-, sport- och påsklov
- Zon ABC Fritid vardag 14–24 och helg/lov 00–24. Giltig samtliga skollov
- Zon ABC Fritid jullov/sommarlov 00–24. Giltig under jul- och sommarlov

Tidsgiltigheter hos andra trafikhuvudmän

De flesta trafikhuvudmän erbjuder skolbiljett som tillköp för kommuner och skolor. Tidsgiltigheterna varierar, men hos de flesta gäller skolbiljetten helgfria vardagar under läsåret. Flertalet tillåter obegränsat antal resor inom tidsgiltigheten, medan några begränsar användningen till två resor per dag, till och från skolan. Giltighet för lov och helger skiljer sig åt. I vissa län är biljetten giltig under sport-, höst- och påsklov, medan andra inte erbjuder några resmöjligheter under lovperioder.

Figur 1. Urval av trafikhuvudmäns giltigheter för skolbiljett 2025

Trafikhuvudman	Giltighet (dagar/tider)	Lov/helger	Resor per dag
SL (Storstockholm)	Mån–fre 04:30–19:00	Ej röda dagar, särskilda lovregler	Obegränsat
Skånetrafiken	Mån–fre dygnet runt	Styrs av kommun/skola	Obegränsat
UL (Uppsala län)	Mån–fre 04:00–19:00	Ej helger, ej lov	Obegränsat
Östgötatrafiken	Mån–fre 05:00–19:00	Ej lov/helger	Obegränsat
Hallandstrafiken	Mån–fre 04:00–20:00	Ej lov	Obegränsat
JLT (Jönköpings län)	Helgfria vardagar, hela dygnet	Ej jullov, gäller vissa lov	1-2 resor
X-trafik (Gävleborg)	Mån–fre morgon till 18:00	Ej kvällar, ej helger	Obegränsat
Värmlandstrafik	Mån–fre 06:00–18:00	Ej jul/sommarlov, gäller vissa lov	Obegränsat
Länstrafiken Jämtland	Mån–fre 2 resor/skoldag	Ej lov/helger	2 resor
Kalmar Länstrafik	Mån–fre 2 resor/ skoldag	Ej helgdagar/lov	2 resor
VL (Västmanland/Örebro)	Mån–fre 04:30–19:00	Ej sommarlov, ej röda dagar	Obegränsat
Västtrafik	Mån–fre 04:00–19:00	Ej jullov/sommarlov, ej röda dagar	Obegränsat

Översikten visar att skolbiljetten generellt är utformad för vardagligt skolresande, men att det finns variationer vad gäller giltighetstider, antal tillåtna resor och möjligheten att resa under lov.

Juridisk bedömning av förlängd giltighetstid

Västtrafik har i dialog med Advokatfirman Lindahl utrett om en förlängd giltighetstid för skolbiljett kan anses strida mot likställighetsprincipen enligt kommunallagen, när skolbiljettsberättigade elever ges möjlighet att använda biljetten för fritidsresor. Majoriteten av kommunerna erbjuder idag skolbiljett till utvalda elever i kommunen, till skillnad från Göteborgs Stad där samtliga elever omfattas av erbjudandet. En förlängd giltighetstid skulle kunna innebära att vissa elever ges en ekonomisk förmån i form av kostnadsfria fritidsresor, medan andra elever får bära motsvarande kostnad själva.

Lindahl bedömer att frågan om att särskilja erbjudanden till vissa kommunmedlemmar inte är något som kan prövas av Västtrafik. Kommunallagen är aktuell i förhållandet mellan kommunen och dess kommunmedlemmar och det är kommunerna själva som behöver säkerställa att principen beaktas om frågan drivs vidare.

Pågående systemskifte i Västtrafiks biljettsystem

Västtrafik befinner sig i ett systemskifte där ett nytt biljettsystem ska ersätta det nuvarande biljettsystemet. Det är i det nuvarande systemet, som är under avveckling, där bland annat Västtrafiks skol- och fritidsbiljetter hanteras. Inom ramen för systemskiftet prioriteras den utveckling som krävs för att färdigställa införandet av det nya biljettsystemet. Mot denna bakgrund bedömer Västtrafik att förändring i befintligt biljettsortiment är möjlig förutsatt att detta inte kräver systemmässig utveckling.

Förändringar som förutsätter utveckling i det befintliga systemet bör i stället hanteras inom det nya biljettsystemet, som enligt nuvarande planering beräknas vara i drift under 2028.

Utredning av förlängd giltighetstid för skolbiljett

Ekonomiska effekter vid förlängd giltighetstid

För att bedöma de ekonomiska konsekvenserna av en eventuell förlängd giltighetstid för skolbiljetten har Västtrafik analyserat försäljningsdata, fördelningen av sålda ungdomsbiljetter och kunders köpvanor. Mer än 90 procent av försäljningen till ungdomar sker i Västtrafik appen To Go, därför utgår analysen från försäljningen i appen To Go.

Analysen visar att en förlängd giltighetstid bedöms leda till minskad försäljning av fritidsbiljetter köpta av kommuner, publika ungdomsbiljetter (både enkel- och periodbiljetter) samt den publika fritidsbiljetten. Rapporten redovisar vilka delar av dagens biljettintäkter som kan påverkas. Beräkningen utgår från att skolbiljettens giltighet på vardagar förlängs från klockan 19.00 till 24.00, vilket innebär att biljetten gäller 04.00–24.00. En förlängning till klockan 22.00 eller 24.00 bedöms inte ge någon större intäktpåverkan, då merparten av de berörda biljettköpen sker före klockan 22.00. En utökad giltighetstid ger eleverna möjlighet att resa även på fritiden, vilket kan upplevas som ett förstärkt erbjudande.

Periodbiljett Ungdom 30-, 90- och 365-dagar

Periodbiljett Ungdom kan köpas och/eller användas av flera grupper:

- **Ungdomar i åldern 13–18 år.** Försäljningen består dels av ungdomar som saknar skolbiljett, dels av ungdomar som har skolbiljett men som även behöver resa utanför skolbiljettens tids- eller zongiltighet.
Antagen intäktsförlust: cirka 8–10 miljoner kronor
- **Vuxna studenter.** Denna grupp har 25 procents rabatt på samtliga periodbiljetter Ungdom (30-, 90- eller 365-dagar). Rabatten innebär att personer som fyllt 20 år kan resa med dessa biljetter. Gruppen påverkas inte av en förlängd giltighetstid för skolbiljett och bedöms stå för en stor del av försäljningen av periodbiljett Ungdom.
Antagen intäktsförlust: 0 miljoner kronor
- **Personer som reser med Försäkringskassans intyg för förmånstagare.** Även denna grupp har 25 procents rabatt på samtliga periodbiljetter Ungdom. Rabatten innebär att personer över 20 år kan använda biljetten, vilka heller inte påverkas av en förlängd giltighetstid för skolbiljett.
Antagen intäktsförlust: 0 miljoner kronor
- **Vuxna som köper periodbiljett Ungdom till sina barn.**
Antagen intäktsförlust: cirka 4–6 miljoner kronor

Västra trafikförsäljningsdata kan inte särskilja dessa grupper. Beräkningen baseras därför på antagande att en andel av de sålda periodbiljetterna Ungdom avser ungdomar som redan har skolbiljett och som därmed påverkas av en förlängd giltighetstid för skolbiljett. Den totala försäljningen av periodbiljett Ungdom uppgår till cirka 254 miljoner kronor per år. Baserat på ovanstående antaganden uppskattas det årliga intäktsförlusten för Västra trafik till **cirka 12–16 miljoner kronor**.

Enkelbiljett Ungdom

Västra trafik säljer under vardagar mellan klockan 19.00–04.00 årligen över 400 000 Enkelbiljett Ungdom i appen To Go, vilket motsvarar intäkter på cirka 14 miljoner kronor.

I åldersgruppen *Över 20 år* (figur 2) bedöms en stor del vara biljetter som vuxna köper åt ungdomar. Därmed kan en betydande andel av dessa köp antas avse ungdomar under 19 år, vilka skulle påverkas om skolbiljettens giltighet förlängs. Vuxna studenter och personer med Försäkringskassans intygskort erhåller inte rabatt på enkelbiljetter.

Figur 2. Fördelning av sålda enkelbiljetter kvällstid (19.00–04.00)

Aldersgrupp	Andel av biljetter
18 år eller yngre	45,2 %
19–20 år	26,7 %
Över 20 år	28,1 %

Försäljningsperiod 2024-01-07 till 2024-12-23

Försäljning av enkelbiljetter till ungdomar beräknas till cirka 14 miljoner kronor per år (figur 3). Av de ungdomar i åldern 13–18 år som köper enkelbiljetter antas en viss andel redan ha skolbiljett. Den försäljningen bedöms försvinna om skolbiljetten även gäller under kvällstid. Antagandet om hur stor andelen som har skolbiljett baseras på statistik över andelen ungdomar som bor i kommunerna samt uppgifter om antalet skolbiljetter som kommunerna köper.

Ett antagande innebär att drygt 27 procent av försäljningen av enkelbiljetterna helt upphör vid förlängd giltighet.¹ Den uteblivna försäljningen skulle omfatta ett årligt intäktsförlust på **cirka 3–4 miljoner kronor** till Västtrafik.

Figur 3. Sammanställning av utebliven försäljning av enkelbiljetter

	Antal	Belopp	Andel belopp till folkbokförda i GBG	Andel antagen försäljning	Antaget påverkat belopp
13–18 år	89 758	2 967 025 kr	10%	43%	1 262 887 kr
19–20 år	53 024	1 796 485 kr	29%	10%	179 649 kr
21 år och äldre	55 805	1 861 662 kr	27%	19%	356 580 kr
Ej registrerad	208 200	6 941 521 kr	0%	27%	1 885 023 kr
Totalt	406 787	13 566 693 kr			3 684 138 kr
Viktat genomsnitt				27%	

Kommunala tillköp av fritidsbiljetter

Västtrafik erbjuder olika varianter av fritidsbiljetter för kommunala tillköp. Biljetterna varierar beroende på längd av giltighetstid under vardagar och helg samt lovgiltigheter.

Prissättningen av fritidsbiljetten baseras på hur resandet såg ut vid tidpunkten för införandet av fritidsbiljetten.

Biljetterna är giltiga inom Västtrafiks tre zoner, medan priset är viktat utifrån hur resande såg ut. I prissättningen ingår även en antagen nyttjandegrad, eftersom biljetterna kan köpas till alla elever oavsett resbehov.

¹ Viktat genomsnitt består av: försäljning av enkelbiljetter skolungdomar i Göteborg, andel av försäljning av enkelbiljetter till skolungdomar i andra kommuner, andel av försäljning av enkelbiljetter som sker av personer över 19 år, samt andel av försäljning som görs av oregistrerade kunder.

Figur 4. Fakturerat belopp fördelat per fritidsbiljett, 2024

Sortiment	Fakturerat belopp
Fritid jullov/sommarlov	39 421 845 kr
Fritid vardagar 19–22	30 919 152 kr
Fritid vardagar 14–24 + helg/lov	9 448 000 kr
Fritid vardagar 14–24	146 568 kr

Försäljningen av *Fritid jullov/sommarlov* tros inte påverkas vid förlängd giltighet.

Vid förlängd giltighet av skolbiljetter antas större delen av försäljningen av fritidsbiljetter upphöra, exkluderat *Fritid jullov/ sommarlov*. Ett antaget årligt intäktsbortfall beräknas motsvara cirka **30–40 miljoner kronor**. Inkluderat i beloppet är de cirka 31 miljoner som är från biljetten *Fritid vardagar 19–22*, vars försäljning upphör helt till följd av en förlängning (figur 4).

Årligt intäktsbortfall

Den samlade bedömningen av den årliga förlusten i försäljningsintäkter, baseras på färre sålda fritidsbiljetter via skola/ kommun samt lägre försäljning av publika ungdoms- och fritidsbiljetter, uppskattas till **45–60 miljoner kronor** (figur 5).

Figur 5. Antaget årligt intäktsbortfall uppdelat per biljettkategori.

Biljettkategori	Intäktsbortfall
Enkelbiljett Ungdom	3–4 miljoner kronor
Periodbiljett Ungdom 30/ 90/ 365	12–16 miljoner kronor
Kommunala tillköp av fritidsbiljetter	30–40 miljoner kronor
Totalt	45–60 miljoner kronor

Förutsättningar för beslut av förlängd tid på skolbiljett

Västtrafik strävar efter att utforma en lösning som både möter kommunernas behov och som följer de regelverk som kommunerna har att följa. Om frågan om förlängd tidsgiltighet fortsatt är aktuell behöver dialog föras i samtliga delregionala kollektivtrafikeråd, i syfte att nå en gemensam inriktning kring en ny giltighetstid för skolbiljetten. En förändring kan genomföras om alla kommuner gör samma bedömning och ställer sig bakom förslaget.

Intäktsbortfallet beräknas till 45–60 miljoner kronor, något som påverkar Västtrafiks självfinansieringsgrad negativt. För att Västtrafiks totala ekonomi ska följa långtidsprognosen och för att bolagets självfinansieringsgrad inte ska påverkas vid ett beslut om att förändra skolbiljettstiderna skulle åtgärder behöva göras för att balansera intäktsbortfallet, såsom att höja biljettpriser eller att minska kostnaderna.

Utredning av förändrad zongiltighet för fritidsbiljetter

Effekter av förändrade zongiltigheter

För att bedöma de ekonomiska konsekvenserna av en förändring i biljetternas zongiltighet har försäljningsdata av kommunalt tillköpta fritidsbiljetter samt valideringsdata över antalet resor som görs med dessa biljetter analyserats.

Likt skolbiljetter ges valideringsstatistik utifrån att biljetter valideras vid ombordstigning. I Göteborg och Mölndal är antalet valideringar lägre än i övriga kommuner. Orsaken kan bero på att resandet till stor del sker i ett öppet system som innebär att biljetter inte behöver valideras.

När antalet valideringar inte är 100 procent tillförlitlig bedöms den verkliga användningen av biljetten (resandet) vara högre än vad valideringsdata visar.

Skillnader i behov och resmönster

Analysen visar att resmönstren varierar mellan de olika fritidsbiljetterna. En möjlig förklaring är att behovet av större zongiltighet ökar under lovperioder, då resornas syfte skiljer sig från vardagsresandet. Under terminen sker resandet i högre grad inom en zon.

För elever med biljetten *Zon ABC Fritid jullov/sommarlov 00–24* sker merparten av resorna i flera zoner, där cirka två tredjedelar görs i två till tre zoner. För fritidsbiljetter som gäller under vardagar, exempelvis *Zon ABC Fritid vardag 14–24*, sker majoriteten av resorna inom en zon. Totalt valideras 73 procent av resorna med fritidsbiljetter som gäller vardagar inom en zon.

Exkludering av biljetter i analysen

Med hjälp av datan över resmönster har två fritidsbiljetter exkluderats från analysen:

- *Zon ABC Fritid vardag 19–22* har utelämnats på grund av bristande valideringsdata. Biljetten distribueras huvudsakligen till elever i Göteborgs Stad, där resandet till stor del sker i ett öppet system, vilket försvårar tillförlitlig uppföljning. Resandet sker främst inom en zon och under en begränsad tid. Biljettens pris jämfört med enkelbiljett till ungdom, i en zon, ger en brytpunkt motsvarande ett visst antal resor per vecka.
- *Zon ABC Fritid jullov/sommarlov 00–24* har exkluderats då biljetten har andra ekonomiska förutsättningar än övriga fritidsbiljetter. I flera kommuner delfinansieras biljetten av eleverna själva, vilket kan påverka resbehovet. Det kan antas att elever som helt eller delvis bekostat biljetten reser mer, vilket gör valideringsdata svår att jämföra med övriga fritidsbiljetter. Data visar att behovet av att resa i flera zoner sker i högre utsträckning med denna biljett.

Mot denna bakgrund bedöms prisnivån för dessa två fritidsbiljetter vara oförändrad. Övriga biljetter fritidsbiljetter omfattas i analysen.

Biljetternas brytpunkter

I analysen har hänsyn tagits till biljetternas brytpunkter, vilket är hur många enkelbiljetter som behöver köpas för att uppnå priset av fritidsbiljetten.

För resor inom **en zon** ligger brytpunkten på cirka 1,2–3,0 resor per vecka. Det innebär att fritidsbiljetten blir lönsam först när en elev genomför fler än cirka 1,0–2,5 resor per vecka inom en zon.

För resor i alla **tre zoner**, vilket motsvarar biljettens hela giltighetsområde, är brytpunkten lägre och uppgår till cirka 0,4–1,0 resa per vecka. Det innebär att fritidsbiljetten lönar sig redan vid mer än enstaka resor per vecka över flera zoner.

Antalet utfärdade fritidsbiljetter är relativt begränsat i relation till Västtrafiks totala biljettvolym. Det gör att analyser av valideringar per enskild fritidsbiljett inte kan göras med hög statistisk säkerhet. Valideringsdata visar att fritidsbiljetter med giltighet vardagar i genomsnitt används cirka tre resor per vecka.²

Prissättning av fritidsbiljetter

Vid prissättning av fritidsbiljetter används både antalet valideringar och brytpunkter, det vill säga hur ofta biljetten används i förhållande till den nivå när det blir ekonomiskt fördelaktigt jämfört med köp av motsvarande antal enkelbiljetter.

Nuvarande prisnivåer är utformade utifrån antagandet att majoriteten av resandet sker i en zon, samt baserat på resandet i flera zoner som förelåg när fritidsbiljetterna infördes. Prissättningen har i grunden tagit hänsyn till att merparten av resandet sker inom en zon.

I utredning har två alternativa modeller för prissättning analyserats:

- Prissättning baserad på antalet valideringar
- Prissättning baserad på biljetternas brytpunkter

Båda alternativen innebär en förändring i dagens biljettsortiment samt medför intäktsförändringar, i olika omfattning. Beräkningarna baseras på försäljningsdata från 2024 och tar hänsyn till att fritidsbiljetterna kan användas för resande under 40 veckor per år, (skolterminer).

² Avser biljetterna: Zon ABC Fritid vardag 14–24, Zon ABC Fritid vardag 14–24 och helg 00–24 och Zon ABC Fritid vardag 14–24 och helg/lov 00–24

Modell: prissättning baserad på valideringar inom en zon (73 procent)

Analysen visar att cirka 73 procent av elevernas resor sker inom en zon med fritidsbiljetter som gäller vardagar. Ett alternativ är att prissätta fritidsbiljetterna utifrån det faktiska nyttjandet.

För eleven innebär förändringen att biljettens geografiska giltighet begränsas från tre zoner till en zon, vilket blir ett försämrat erbjudande. Samtidigt täcker fortsatt biljetten de allra flesta elevers resebehov. Bedömningen är att en minskning av giltighetsområdet inte förväntas påverka resandet i någon större grad eftersom majoriteten av resorna redan sker inom en zon.

En fritidsbiljett med giltighet i en zon och prissatt efter antalet valideringar inom en zon beräknas medföra en årlig intäktsförlust för Västtrafik om **cirka 3 miljoner kronor**.

Figur 6. Prissättning baserat på antalet valideringar inom en zon

Biljettnamn	Nuvarande pris ABC	Pris för en zon	Prisskillnad	Intäktsförändring/ biljett
Zon ABC Fritid vardag 19–22	666	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
Zon ABC Fritid vardag 14–24	1 296	948	-347,72	-54 765
Zon ABC Fritid vardag 14–24 och helg 00–24	2 304	1 686	-618,16	-152 686
Zon ABC Fritid vardag 14–24 och helg/lov 00–24	3 024	2 213	-811,37	-2 762 204
Zon ABC Fritid jullov/sommarlov 00–24	715	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad

Modell: prissättning baserad på brytpunkter

Analysen visar att dagens prissättning baserad på brytpunkter är rimligt avvägd. För resor inom en zon ligger brytpunkten på cirka 1,2–3,0 resor per vecka. En justering enligt denna modell bedöms inte ge några större ekonomiska effekter.

Även detta alternativ innebär en förändring av biljettens giltighetsområde, vilket blir ett försämrat erbjudande för eleven. Likt ovannämnda biljett görs samma bedömning, att biljetten fortsatt täcker de flesta elevers resebehov, då flest resor sker inom en zon.

Brytpunkterna varierar i grad med biljettens omfattning av tidsgiltighet. Den antas öka med 60 procent respektive 30 procent för den ökade giltighetstiden.

I beräkningarna har brytpunkterna (resa/ vecka) fördelats enligt följande.

Figur 7. Brytpunkter per biljett

Biljettnamn	Brytpunkt
Zon ABC Fritid vardag 14–24	1,00
Zon ABC Fritid vardag 14–24 och helg 00–24	1,60
Zon ABC Fritid vardag 14–24 och helg/lov 00–24	2,08

En fritidsbiljett med giltighet i en zon och prissatt efter brytpunkt beräknas medföra en årlig intäktsförlust för Västtrafik om **cirka 1 miljon kronor**.

Figur 8. Prissättning baserat på brytpunkter.

Biljettnamn	Nuvarande pris ABC	Pris för en zon	Prisskillnad	Intäktsförändring/ biljett
Zon ABC Fritid vardag 19–22	666	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
Zon ABC Fritid vardag 14–24	1 296	1 057	-239	-37 705
Zon ABC Fritid vardag 14–24 och helg 00–24	2 304	1 691	-613	-151 518
Zon ABC Fritid vardag 14–24 och helg/lov 00–24	3 024	2 857	-167	-568 359
Zon ABC Fritid jullov/sommarlov 00–24	715	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad

Påverkan på kommunernas tillköp av fritidsbiljetter

En förändrad zongiltighet, från tre zoner till en zon, innebär ett sänkt pris och därmed minskade intäkter för Västtrafik. Prissänkningen kan samtidigt leda till att försäljningen av fritidsbiljetterna ökar. Det är dock svårt att bedöma hur kommuner kommer att agera om fritidsbiljetterna förändras i zongiltighet och pris..

De kommuner som idag köper fritidsbiljetter kan välja att förändra sitt utbud och köpa andra fritidsbiljetter än de gör idag, baserat på andra faktorer än förändringen på biljetterna. Det kan också tillkomma nya kommuner och då påverkas försäljningen på andra publika biljetter, exempelvis genom att färre elever behöver köpa biljetter privat för fritidsresor. Mot denna bakgrund har beräkningen endast beaktat förändrade intäkter med ett oförändrat antal sålda biljetter. Ingen ökad försäljning har antagits.

I Västtrafiks generella prisjustering antas att kunder agerar rationellt och att ett sänkt pris leder till en ökad försäljning där priselasticiteten brukar beräknas mellan 0,3–0,6. All priselasticitet under 1 innebär en prissänkning normalt sett lägre intäkter, då en ökad försäljningsvolym inte fullt ut kompenserar för det lägre priset.

Sammanfattning

För att bedöma de ekonomiska konsekvenserna av en förlängd giltighetstid för skolbiljett och en förändrad zongiltighet för fritidsbiljetter har effekterna analyserats var för sig. En förlängd giltighetstid för skolbiljetten bedöms kunna påverka efterfrågan på vissa fritidsbiljetter om den gäller längre in på kvällen. Bestämmelserna för vilka elever som är berättigade skolbiljetter varierar mellan kommunerna men giltighetstiden för skolbiljetten är gemensam för alla. En förändrad giltighetstid får därför konsekvenser för samtliga kommuner. Detsamma gäller fritidsbiljetterna som saknar kommunanpassade variationer.

Västtrafik har tillsammans med Advokatfirman Lindahl utrett om en förlängd giltighetstid för skolbiljetter kan anses strida mot likställighetsprincipen. En förlängd giltighetstid skulle kunna

innebära att skolbiljettsberättigade elever ges en ekonomisk förmån i form av kostnadsfria fritidsresor, medan andra elever får bära motsvarande kostnad själva. Lindahls bedömning är att detta ryms inom kommunallagen och att kommunerna själva behöver säkerställa att principen beaktas om frågan drivs vidare.

De ekonomiska effekterna visar att en förlängning av skolbiljettens giltighetstid från klockan 19.00 till 24.00 bedöms minska försäljningen av andra biljetter. Det årliga intäktsbortfallet för Västtrafik beräknas till cirka 45–60 miljoner kronor, varav kommunala tillköp av fritidsbiljetter utgör cirka 30–40 miljoner kronor.

För att bedöma de ekonomiska konsekvenserna av en förändrad zongiltighet för fritidsbiljetter har både valideringar och biljetternas brytpunkter analyserats. I rapporten presenteras två modeller för prissättning av fritidsbiljetter med giltighet i en zon: *prissättning baserad på antalet valideringar inom en zon* och *prissättning baserad på biljetternas brytpunkter*. Båda alternativen innebär förändringar i dagens biljettsortiment och medför intäktsförändringar, men i olika omfattning. En prissättning baserad på valideringar inom en zon bedöms medföra en årlig intäktsförlust om cirka 3 miljoner kronor, och en prissättning baserad på brytpunkt bedöms till cirka 1 miljon kronor.

För eleven får förändringarna olika konsekvenser. En förlängd giltighetstid för skolbiljetten möjliggör resor även under fritiden och kan upplevas som ett förstärkt erbjudande. Samtidigt innebär en fritidsbiljett med giltighet i en zon en geografisk begränsning jämfört med dagens giltighet i tre zoner. Detta kan uppfattas som ett försämrat erbjudande. Bedömningen är dock att biljetten täcker de flesta elevers resbehov eftersom majoriteten av resor sker inom en zon.

En förändring av skolbiljettens giltighetstid kan genomföras om samtliga kommuner enas om en gemensam inriktning. När kommunerna är överens kan Västtrafik genomföra förändringen efter beslut i IKN. Inför beslutet behöver det vara klarlagt hur den årliga intäktsförlusten ska finansieras eftersom Västtrafiks ekonomi och självfinansieringsgrad kan komma att påverkas. Samma förutsättningar gäller vid förändrad zongiltighet för fritidsbiljetter. Dagens sortiment kan utökas med fritidsbiljetter som gäller inom en zon.

Västtrafik befinner sig i ett pågående systemskifte där ett nytt biljettsystem ska ersätta det nuvarande, som i dag hanterar skol- och fritidsbiljetter. Inom ramen för systemskiftet prioriteras den utveckling som krävs för att färdigställa införandet av det nya systemet. Mot denna bakgrund bedömer Västtrafik att förändringar i befintligt biljettsortiment kan genomföras, förutsatt att de inte kräver ny utveckling. Förändringar som förutsätter utveckling i nuvarande system bör i stället hanteras inom det nya biljettsystemet.