



Länstrafikens biljetter och priser

UTREDNING SLUTRAPPORT 2023-10-26



Innehållsförteckning

1. SAMMANFATTNING	3
2. OM UTREDNINGEN	4
2.1 BAKGRUND.....	4
2.2 SYFTE OCH MÅL.....	4
2.3 ARBETSSÄTT OCH METOD	5
3. NULÄGESBESKRIVNING	6
3.1 ÖVERSIKT LÄNSTRAFIKENS BILJETTER & PRISER.....	6
3.2 STADSTRAFIKEN I ÖSTERSUND.....	6
3.3 REGIONTRAFIKEN	9
3.4 SAMMANFATTNING BILJETTER, PRISER, ZONER OCH RABATTER.....	9
4. RESMÖNSTER, RESVANOR OCH KÖPVANOR	15
4.1 RESMÖNSTER I JÄMTLANDS LÄN	16
4.2 BILJETT FÖRSÄLJNING	16
4.3 KUNDSYNPUNKTER OCH ATTITYDER	17
4.4 MEGATRENDER & MAKROFAKTORER	18
4.5 BETEENDETEORI.....	19
5. OMVÄRLDSANALYS OCH TRENDSPANING	20
5.1 ÖVERSIKT	20
5.2 BILJETTUTBUD	21
5.3 PRISER	21
5.4 ZONER	23
5.5 RABATTER.....	23
6. FÖRSLAG OCH KONSEKVENSPANALYS	25
6.1 STEG 1: STADSTRAFIKEN	25
6.2 STEG 2: HELA LÄNETS BILJETTER OCH PRISER.....	30
KÄLLFÖRTECKNING.....	36

1. Sammanfattning

Under våren 2022 påbörjades en utredning av biljettutbud och priser inom kollektivtrafiken i Jämtlands län med målsättning att hitta lösningar som bidrar till att göra kollektivt resande mer attraktivt och öka kollektivtrafikens marknadsandel.

På nationell nivå finns utredningar och strategier som har samma målsättning. Det finns ett behov av att sänka tröskeln för köp av biljetter i kollektivtrafiken genom att göra både biljettutbudet och biljettsystemet mer lättförståeligt och mer kompatibelt med andra läns system. Behovet av att harmonisera biljettstrukturer, villkor och affärsregler - samt hur dessa beskrivs mot resenär - ligger till grund för det nya nationella biljett- och betalssystemet som ska införas under 2023/24.

Ett större strategiskt arbete som innefattar det totala biljettutbudet, rabattkategorier och priszoner i Jämtlands län har inletts och kommer delvis att ske i samråd med andra aktörer - angränsande läns RKM, de andra norrlandslänens RKM, Samtrafiken (Resplus) och Norrtåg. En kundundersökning ska också genomföras.

Utredningsarbetet påbörjades under våren 2022 men delades upp i två delar då beslut om stadstrafikens taxa behövde tas innan utredningen planerades vara klar. En delrapport färdigställdes i augusti 2022 och utgjorde en del av underlaget för beslut om stadstrafikens biljetter i regionfullmäktige den 12 oktober 2022 (RS/535/2022).

Beslutet innebar inga större ändringar i stadstrafikens taxa (som tidigare inte varit politiskt beslutad) utan enbart mindre justeringar med avsikt att göra biljettutbudet mindre komplext och mer lättförståeligt. De beslutade ändringarna har endast delvis implementerats då både lanseringen av det nya biljettsystemet och det nya produktionsavtalet i stadstrafiken blivit något försenade. Beslut togs även om en justering av priset och biljettutbudet i den gemensamma Norrlandsresetaxan.

Nyckeln till en högre kostnadstäckningsgrad är att öka resandet med kollektivtrafiken och för att uppnå detta behöver vårt biljettutbud vara lättförståeligt, attraktivt och prisvärt. Fler likheter bör finnas mellan biljettutbudet i regiontrafik och stadstrafik, till exempel när det gäller rabatter.

På sikt behövs dock större förändringar. En omfattande utvärdering av olika alternativ och konsekvensanalyser har genomförts för att utreda påverkan av föreslagna åtgärder på de totala biljettintäkterna. Denna rapport sammanfattar materialet från utredningen och presenterar flera ändringsförslag som innefattar både stadstrafikens och regiontrafikens biljettutbud, priser och zonstruktur.

2. Om utredningen

2.1 Bakgrund

Pandemin har inneburit stora utmaningar för kollektivtrafiken i hela Sverige. Restriktioner och uppmaningar om att undvika kollektivtrafik har lett till att antalet resor med buss har minskat drastiskt och att resandemönster har förändrats. Att flera arbetar på distans har påverkat arbetspendlingen, och ett utbrett användande av digitala distansmöten har skapat ändrade förutsättningar för tjänsteresor. Pendlare reser inte lika mycket nu som förut, så nya resenärer måste också rekryteras.

Under pandemin har ökad inflyttning skett i många delar av länet och fler bosätter sig på landsbygden. Ett antal större företagsetableringar är också på gång som kan tänkas bidra till att den trenden fortsätter. Samtidigt har ett ökat ”hemestrände” betytt att fler besökare rör sig i hela länet, och att besökare kommer alla tider på året i större utsträckning än förut.

Det är dock inte bara pandemin som har lett till förändringar, och det är inte bara resandet som förändrats; våra kunders köpvanor och sättet de inhämtar information ändras också kontinuerligt. Idag använder mer än 70% av de som besöker Länstrafikens hemsida en mobiltelefon, medan ca 60% av Länstrafikens biljetter säljs i app. Andelen fortsätter att öka.

Över tid har det skett relativt små förändringar av kollektivtrafikens biljetter och priser i Jämtlands län. Det finns därför ett visst latent utvecklingsbehov även om behovet att utreda hur väl dagens utbud och priser motsvarar våra kunders krav har stärkts ytterligare sedan 2020.

Idag baseras biljettpriset på kilometertaxa, men avståndsdifferentiering tar ingen hänsyn till trafikutbudet (eller efterfrågan) på olika sträckor. En ändring av enkelbiljettpriset påverkar också färdtjänsttaxan. Kostnadsbilden har också förändrats och den nuvarande starka prisutvecklingen för drivmedel innebär både en utmaning och en möjlighet.

Vi står också inför nya förändringar och utmaningar under perioden 2022-2024 då ett flertal nya trafikupphandlingar ska genomföras, ansvar för stadstrafikens biljetter och priser ska återgå till Länstrafiken och lanseringen av ett nytt nationellt biljett och betalsystem ska ske. Förändringar i Norrtågs avtalsituation kan också leda till ett behov av att tillsammans med Norrtåg utreda vilka biljetter och priser som kan stärka samverkan mellan buss och tåg.

För att kollektivtrafiken ska fortsätta att vara ett attraktivt och relevant alternativ för tidigare, befintliga och framtida resenärer behöver dessa förändringar av behov och resmönster reflekteras i Länstrafikens biljettutbud och prissättning.

2.2 Syfte och mål

Uppdraget syftar till att ge den regionala kollektivtrafikmyndigheten underlag för förslag till beslut om möjliga förändringar av nuvarande biljettutbud kan göra kollektivt resande mer attraktivt och för att säkerställa att kollektivtrafiken fortsätter att vara ett naturligt val för våra länsbor även i framtiden. Detta för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och marknadsandel.

Målet med uppdraget är att kunden ska uppleva att det är enkelt att köpa biljett och att kollektivtrafiken är ett prisvärt val. En förutsättning för att uppnå detta är att biljettutbudet är enkelt att förstå och tillgängligt för så många som möjligt, samt lätt att kommunicera ut mot resenärer. Resultatet av detta arbete ska ligga till grund för andra intäktssäkrande aktiviteter.

Mot bakgrund av ovanstående har vi utrett:

- hur länsinvånarens resvanor och preferenser har ändrats, och hur väl dagens biljettutbud och prissättning motsvarar resenärers behov.
- hur länsinvånarens köpvanor och beteende har ändrats, och hur väl dagens säljkanaler motsvarar resenärers behov.
- hur väl nuvarande prizonindelning och taxa motsvarar dagens - och framtidens – resmönster, samt matchar vårt utbud av biljetter och till viss del, trafikutbudet.
- hur prisvärda Länstrafikens biljetter är för olika typer av resenärer i olika områden i länet.
- hur lättförståeligt dagens biljettutbud och prisstruktur är och vilket informationsbehov som finns för att attrahera nya resenärer.
- vilka förändringar av biljetter, priser och säljkanaler i kollektivtrafiken som skulle stärka kollektivtrafikens marknadsandel och öka kostnadstäckningsgraden på sikt.
- vilket utbud av biljetter och prissättningen för dessa som skapar goda förutsättningar till ökat resande och ökade intäkter för kollektivtrafiken inom länet.
- vilka andra åtgärder som behövs för att attrahera fler resenärer och öka marknadsandelen.

2.3 Arbetssätt och metod

Utredningsarbetet har bestått av följande delar:

- Kartläggning av alla nuvarande biljetter och priser, både i regiontrafiken och stadstrafiken, samt analys av säljvolym och intäkter.
- En kundundersökning samt annan insamling av attityder och åsikter hos nuvarande och tidigare kunder angående biljettutbud och priser.
- Analys av data från tidigare kundundersökningar, kartläggning av behov och önskemål inom olika resenärskategorier.
- Omvärldsbevakning av nuläge samt förändringar andra aktörer i kollektivtrafiken genomfört avseende biljetter och priser.
- Konsekvensanalys av möjliga förändringar och deras effekter för intäkterna och för resandet.
- Sammanställning av förslag till förändringar.

3. Nulägesbeskrivning

3.1 Översikt priser och biljetter

Den nuvarande biljett- och prisstrukturen för bussresor i Jämtlands län har utvecklats organiskt. Olika biljetter har tillkommit över tid av olika anledningar, medan få biljettyper har tagits bort. Tjänstekoncessionsavtalet för stadstrafiken har lett till att biljettutbudet har utvecklats parallellt för stadstrafik och regiontrafik, vilket i sin tur har medfört skillnader då det gäller regler för de biljetter och rabatter vi erbjuder.

Exempelvis finns ungdomsrabatt bara i regiontrafiken och inte i Östersunds stad och seniorer har rabatt på periodkort men inte rabattkort eller dagbiljett. Biljettutbudet ser också lite olika ut beroende på försäljningskanal och olika biljetter har också olika långa aktiverings och övergångstider. Detta gör att det totala biljettutbudet – och vilken biljett som är mest prisvärd för resenären – kan upplevas som svårt att förstå.

Inom Östersunds stad reser man inom en och samma zon, och priset är fast. Det finns ett antal olika biljetter för olika typer av resandemönster. Flygbussen har en egen taxa. I resten av länet finns både ett biljettutbud med fasta priser, såsom Länskortet, Dygnsbiljett och Årskort senior, samt relationsbaserade enkelbiljetter, rabattkort och periodbiljetter som prissätts enligt en avståndsbaserad taxa.

Mer generellt kan det totala biljettutbudet kategoriseras enligt följande:

- Enkelbiljetter
- Rabattkort (klippkort med flertalet resor)
- Periodbiljetter (30 dagar, årskort samt dagbiljett, 24- och 72-timmarsbiljetter)

Utanför det ordinarie produktutbudet erbjuds också ett antal specialbiljetter med begränsad tillgänglighet, till exempel ungdomskortet, som administreras via kommunerna och Årskort Senior, som kräver att resenären intygar sin ålder eller behörighet att köpa biljetten.

3.2 Stadstrafiken i Östersund

En översyn av biljetter och priser i stadstrafiken har gjorts i steg 1 med målet att uppnå ett så lättförståeligt, enkelt och prisvärt utbud som möjligt.

Stadstrafikens priser och biljetter

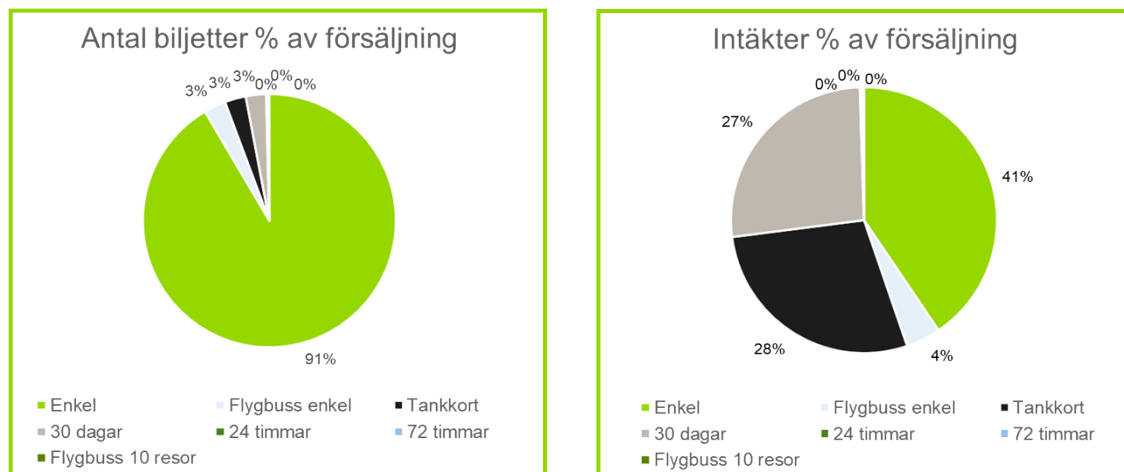
Bilden visar de biljetter som säljs i stadstrafiken idag, samt vilka resenärskategorier som biljetten gäller.

Biljettyper i Östersunds stad

Enkelbiljetter	Periodbiljetter	Tankkort/ rabattkort	Andra biljetter
Enkel – stadszon (v,b)	Periodkort 30 dagar (v,b,s)	Tankkort 7 resor (v,b)	Gruppbiljett
Enkel – flygbuss (v,b)	24-timmarsbiljett (v)	Tankkort 12 resor (v,b)	(Reskassa)
	72-timmarsbiljett (v)	Tankkort 18 resor (v,b)	
		Tankkort 24 resor (v,b)	
		Tankkort 30 resor (v,b)	
v: vuxen, b: barn, s: senior		Flygbuss 10-resor (v)	

Förutom enkelbiljetten erbjuds ett antal rabatterade biljettalternativ; periodkort, dagkort, 72-timmarsbiljetter, gruppbiljetter och "tankkort". Dessa finns för många olika antal resor. Vissa biljettyper säljs endast till fullt pris, andra erbjuder barnrabatt och i vissa fall seniorrabatt.

Försäljningsandelen för olika biljettyper visas i bilderna nedan (antal och del av intäkter).



Enkelbiljetter utgjorde över 90% av alla biljetter som såldes i stadstrafiken under perioden mars – maj 2022 och genererade 41% av intäkterna (exklusive abonnemang, grupp- och specialbiljetter).

Enkelbiljetter har ett högre pris per resa än någon annan biljett och är den mest flexibla biljettypen. Värt att notera är att trots att antalet enkelbiljetter som säljs i stadstrafiken har minskat något sedan 2019, har försäljning av enkelbiljetter i kategorin 'barn' ökat markant. Under kontrollperioden mars-maj 2019 sålde vi 4,000 - 4,500 enkelbiljetter till barnpris per månad - nu säljer vi mellan 6,300 – 7,300 per månad.

Antalet sålda 24-timmarsbiljetter har faktiskt ökat sedan 2019. Idag säljs ungefär dubbelt så många per månad som vi gjorde 2019. Barn har ingen rabatt på denna biljettyp. Det kan konstateras att vi säljer väldigt få 72-timmarskort i Östersund (i genomsnitt 8 per månad). Vårt pris ligger något över genomsnittet för både 24- och 72-timmarsbiljetterna. I många län som redan har förenklat sitt utbud köper kunden en 24-timmarsbiljett till samma pris som 2 enkelresor medan Länstrafiken Jämtlands biljetter motsvarar ca 3 enkelresor.

Det relativt höga priset för 24-timmarsbiljetten gör att månadsbiljetten verkar väldigt prisvärd. Räkna man ut kostnad per dag så skulle man endast betala för 8 dagar per månad. Försäljningen av 30-dagarskort som gäller på stadsbussarna är nu på ungefär samma nivå som 2019 och bidrar med 27% av intäkterna – något mindre än tankkortet.

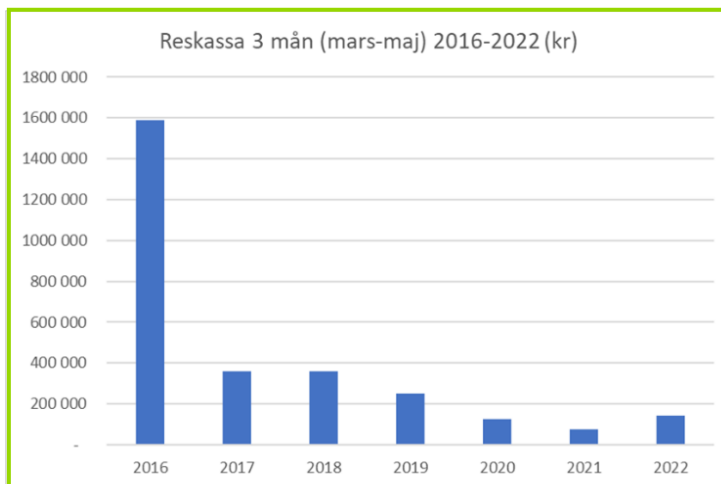
Tankkortsförsäljningen ligger på ungefär samma nivå som 2019. Flest tankkort (ca 50%) säljs i kategorin 30 resor som ger resenären ca 30% rabatt per enkelresa. Dessa kort ger resenären 12 månader att aktivera kortet och 24 månader att använda resorna på kortet.

Försäljningen av biljetter till flygbussen avstannade under pandemin av naturliga skäl och är fortsatt på en mycket lägre nivå jämfört med 2019, men antalet sålda flygbussbiljetter har ökat kraftigt under våren och väntas fortsätta att se en stark tillväxt.

Försäljning av flygbussbiljetter ligger som sagt långt under 2019 års nivåer, men fortsätter att öka och tog ett stort kliv uppåt i maj 2022. Vi säljer väldigt få 10-resorskort på flygbussen (i genomsnitt 4 per månad).

Reskassa

Reskassa är en typ av elektronisk plånbok som kunden själv laddar med valfritt belopp i förskott på ett kortämne och som ofta ger viss rabatt vid köp av enkelbiljetter. Det fungerar lite olika i olika regioner. På enkelbiljett i stadstrafiken och enkelbiljett eller dagbiljett i regiontrafiken i Jämtlands län erbjuds 10% rabatt, men reskassan kan användas till att köpa alla olika biljettyper.



Det ursprungliga syftet med reskassan var att reducera den risk som är förknippad med hantering av kontanter ombord och att påskynda ombordstigning vid resor med enkelbiljett. På senare år har dock nya tekniska lösningar introducerats som ger kunder möjlighet att förköpa biljetter på andra sätt, till exempel i appen, samt att betala snabbt och kontaktlöst ombord.

Behovet att kunna förladda ett resekort med pengar har därför minskat på senare år och reskassan används i många fall av kunder enbart för att kunna nyttja rabatten. I och med att fler biljetter förköps i appen (där kunden dessutom inte får rabatt) har reskassans betydelse reducerats. Försäljningen av reskassa på kort i Jämtlands län har också minskat.

I det nya biljett- och betalssystemet kan rabatter inte länkas till ett betalmedel. Detta innebär att köp som betalas med reskassa inte kommer att kunna rabatteras.

En form av reskassa utan rabatt är möjlig i det nya systemet, men en lösning måste då utvecklas och reskassan fyller ingen viktig funktion i det nya systemet. I flera kollektivtrafiksystem har reskassan redan utgått, däribland SL, Östgötatrafiken, Region Kalmar och Länsstrafiken Kronoberg.

3.3 Regiontrafiken

En översyn har även gjorts av de biljetter och priser som erbjuds i regionbusstrafiken.

Regiontrafikens biljetter och priser

Som tidigare nämnts har nuvarande biljett- och prisstruktur utvecklats organiskt. Detta har lett till ett komplext biljettutbud med olika regler för de olika biljetter och rabatter som erbjuds. Exempelvis finns ungdomsrabatt bara i regiontrafiken och inte i Östersunds stad och seniorer har rabatt på periodkort men inte rabattkort eller dagbiljett. Detta gör att det totala biljettutbudet – och vilken biljett som är mest prisvärd för resenären – kan upplevas som svårt att förstå.

Nedan visas det nuvarande biljettutbudet i regiontrafiken:

Enkelbiljetter	Periodbiljetter	Tankkort/ rabattkort	Andra biljetter
Enkel (v,b)	Periodkort 30 dgr (v,b,u,s)	20-resorskort (v,b,u,s)	Gruppbiljett
Enkel norrlandsresan (v,b,u,s)	Periodkort 30 dagar norrlandsresan (v,b,u,s)		Smartkort 30 dgr (v)
	Länskort 30 dgr (v,b,u,s)		Årskort senior (s)
	Dagbiljett (v,b)		Ungdomskort
			Elevkort
			Fritidsmärke

v: vuxen, b: barn, u: ungdom s: senior

Vid första anblick ser utbudet ganska enkelt ut, men vilken resenärskategori man tillhör och om man har rabatt är olika för olika biljettyper. Det finns flera olika rabattsatser. Biljettutbudet ser också lite olika ut beroende på försäljningskanal och olika biljetter har olika långa aktiverings och övergångstider. Långt ifrån alla biljetter säljs i självservicekanaler som webbshoppen eller appen.

Detta, i kombination med en avståndsbaserad prislista som har 32 prissteg, gör att det nästan är omöjligt för en ny resenär att veta hur mycket resan kommer att kosta, vilken typ av biljett som är mest prisvärd och var man köper den biljetten. Det i sin tur skapar en barriär som kan avskräcka nya resenärer från att resa med buss.

En priskalkylator har tagits fram, i vilket resenärer kan fylla i hur ofta de reser och på vilken sträcka för att se vilken biljett passar bäst, men det visar inte alla biljettyper och är inte särskilt 'smart'. Den kompletta prislistan för regiontrafiken har många kolumner och vi publicerar inte den idag. En separat prislista för resor över länsgräns (norrlandsresan) tas fram gemensamt av representanter för alla fyra länen, Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland.

3.4 Sammanfattning biljetter, priser, zoner och rabatter

Även om arbetet med utredningen har skett i flera steg och beslut för stadstrafiken tagits separat så har målet varit att se till biljettutbud och priser i hela länet och utvärdera det som ett och samma system.

Biljetter

Idag är biljettutbudet baserat på att en stor del av försäljningen fortfarande sker ombord. Biljettutbudet har utökats och justerats över tid, men till skillnad från i många andra kollektivtrafiksystem har få biljetter tagits bort eller ändrats nämnvärt. Detta har lett till att vi säljer många olika biljettyper samt har olika regler och olika villkor för olika biljettyper.

Idag har vi även ett antal specialbiljetter som är svåra att hitta i vårt utbud och som har komplicerade villkor som ofta misstolkas av resenären. Dessa medför även mycket manuell hantering för kundservice och ekonomiavdelning. Det är svårt att förstå vilken biljett som passar för resenärens behov och vilken biljett som är mest prisvärd.

Även om resor med buss i länet fortsätter att öka har intäkterna från biljettförsäljningen inte återhämtats helt - nivån ligger fortfarande något under samma period 2019. Det finns vissa skillnader om man tittar på olika biljettyper och försäljningskanaler.

Andelen sålda enkelbiljetter har ökat sedan 2019, medan andelen (och antalet) sålda periodkort har minskat. Även om en ökning skett sedan kollektivtrafiken öppnade upp efter pandemin har periodkortsförsäljningen inte återhämtat sig helt. Detta är ett tecken på bestående ändringar i resvanor hos vissa resenärer. Det hänger också ihop med att fler biljetter säljs i appen nu jämfört med 2019, det är främst enkelbiljetter som säljs i appen.

Det tillgängliga biljettutbudet i appen har också utökats sedan 2019. Dock saknas flera biljettyper och det finns stor potential för att sälja fler biljetter i appen. Idag säljs ca 60% av våra biljetter i app (ca 30% av det totala försäljningsvärdet) men flera andra kollektivtrafiksystem har nått högre nivåer på över 80%. I den nya appen som lanseras i november kommer i princip hela biljettutbudet att inkluderas.

Något som ökat markant sedan 2019 är det totala antalet barnbiljetter som säljs för resor i både stadstrafik och regiontrafik. Då majoriteten av alla länsinvånare under 19 år har rätt till avgiftsfria resor med ungdomskortet genom kommunala tillköp finns risk för att detta beror på ett ökat fuskåkande.

Giltigheten på enkelbiljetter, rabattkort och periodbiljetter som säljs i regiontrafiken är begränsad till en specifik sträcka, vilket betyder att även resenärer som redan har en periodbiljett behöver köpa fler biljetter för att kunna resa utanför den specifika sträckan.

Målsättningen bör vara:

- Ett lättförståeligt biljettutbud
- Färre biljettyper
- Liknande utbud i stadstrafik och region
- Liknande villkor och regler för olika biljettyper
- Biljettutbud ska reflektera resmönster och behov
- Alla biljetter ska finnas i alla kanaler, så långt som möjligt

Zonindelning

Jämtland är ett av få län i Sverige som fortfarande använder kilometertaxa. Det är främst länen i Norrland (samt Gotland) som har kvar detta system, och alla fyra norrlandslänen har påbörjat en översyn av sina priser och biljetter.

I dagsläget har vi i Jämtland totalt 666 zoner som innefattar 221 778 olika avstånd. Vår taxa delar in zonerna i 32 prissteg beroende på resans avstånd.

Det är ovanligt med många priszoner. En omvärldsbevakning visar att endast ett fåtal län fortfarande har ett stort antal zoner. Även län som tidigare haft få zoner har ändrat sitt zonsystem över tid så att det nu innehåller ännu färre zoner.

I ett zonsystem med fasta zoner förändras även prissättningen. Principen är att priset blir zonpris + zonpris, om zonerna har olika priser, eller zonpriset gånger antalet zoner om alla zoner har samma pris.

Ett problem med att ha en avståndsbaserad taxa som vi har är att biljettpriset egentligen inte reflekterar vare sig utbud eller efterfrågan. Priset reflekterar inte heller den faktiska kostnaden för resan, då trafiken och linjesträckningen i många fall utförs för ett specifikt ändamål eller för att täcka ett visst område och inte enbart baserat på den totala efterfrågan.

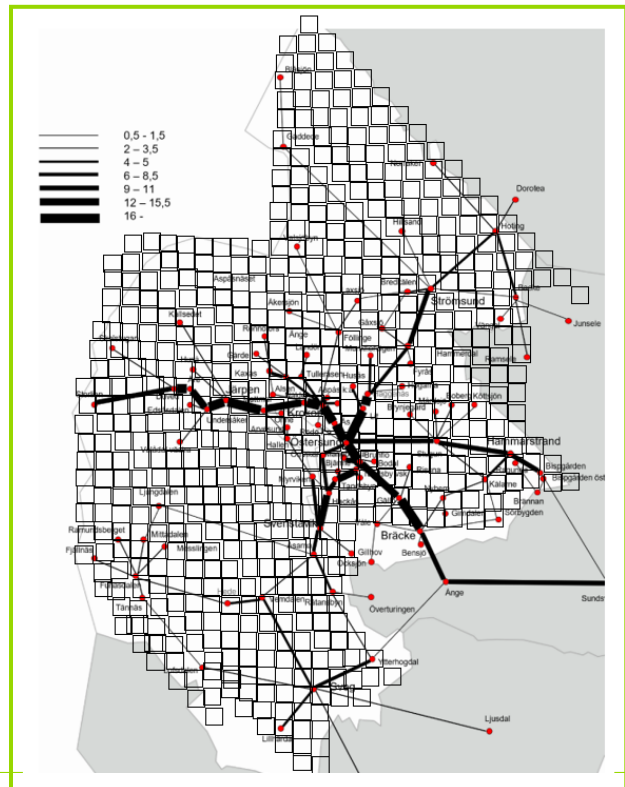
Målsättningen bör vara:

- Förenklat zonsystem
- Färre priszoner
- Zonsystemet ska reflektera resmönster

Priser

Priserna på de flesta biljetter i regiontrafiken räknas ut med hjälp av en avståndstabell som använder hundratals priszoner och har 32 taxesteg. Enkelbiljettpriset för den kortaste distansen/första zonen samt i stadstrafiken är 32 kr och vår maxtaxa, som nås vid en resa på 170 km, ligger på 300 kr för en enkelresa.

Idag publiceras inte prislistan någonstans utan resenären hänvisas till appen eller en specialbyggd priskalkylator. De olika reglerna kring resenärskategorier och rabatter gör att det blir ännu svårare att ta reda på vad resan kostar.



Förutom dessa biljetter måste resenärer som behöver byta till stadstrafik eller som ska resa över länsgränsen även hålla reda på stadstrafikens taxor och regler, samt vad som gäller på länsöverskridande resor. För länsöverskridande resor finns egna biljetter prissatta i en gemensam taxa 'Norrlandsresan'. Den har inte samma zonstorlek som vår taxa.

Enkelbiljettpriset för längre resor är dyrt jämfört med andra alternativ som bil, och även på vissa sträckor, tåg. På sträckor som når maxtaxan på 300 kr kan det bli ohållbart att åka buss tur och retur eller vara två (eller fler) som reser tillsammans. Detta har lett till att vi infört flera kraftigt rabatterade biljettalternativ, till exempel en dagbiljett som gäller i hela länet och kostar 396 kr, att jämföra med 600 kr om man skulle åka tur och retur på sträckan Östersund-Sveg.

Den avståndsbaseade taxan tar inte heller hänsyn till trafikutbudet på olika sträckor. Det kan ses som något orättvist att en resa från en ort där det endast går en buss per dag ska kosta mycket mer än en resa från eller till en ort med stor turtäthet. En mer prisvärd enkelbiljett har stor potential för att öka resandet på längre sträckor. Vi skulle få en bättre balans mellan fullt och rabatterat pris och behovet av specialkonstruerade rabatter skulle minska.

Det är främst enkelbiljettpriset som behöver justeras. Periodkortet och rabatt/tankkortet både i stad och län ses som relativt eller mycket prisvärda. Däremot gör det faktum att period och 20-resorskorten i regiontrafiken är låsta till en viss sträcka att de inte passar de som reser på olika sträckor utan främst pendlare.

Till skillnad från i många andra län har biljettpriset i regiontrafiken inte höjts sedan innan pandemin. Priset på alla stadsbusbiljetter höjdes med 5% i maj 2022 av Vy Buss men har inte justerats sedan dess, medan priset på Norrlandsresan har höjts med 3-5% per år. Vår strategi har varit uppmuntra ett ökat resande, att begränsa fusk och andra intäktsäkrande aktiviteter istället för att skapa ännu fler barriärer för resenären.

Målsättningen bör vara:

- Tydligare (förenklad) prisstruktur
- Mer prisvärd enkelbiljett, särskilt på längre resor
- Priser som reflekterar trafikutbud
- Mer flexibla biljetter som gäller på flera sträckor inom samma zon.

Rabatter

Vi erbjuder en mängd olika rabatter på våra biljetter, men det är lite olika vem som får rabatt, hur mycket rabatt de får och på vilka biljetter. Priset på våra enkelbiljetter är relativt högt, medan medelintakten per resa på andra rabatterade biljettyper är mycket lågt. Det kan betyda att vissa resenärer betalar lite för mycket och vissa betalar för lite.

Generellt gäller för olika resenärskategorier:

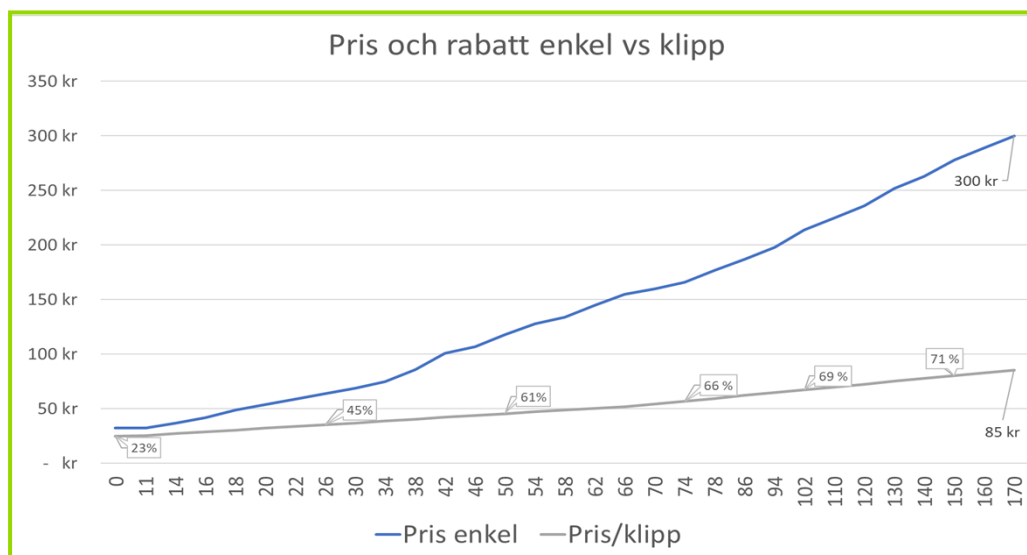
- Resenär < 20 år – 50% rabatt på allt
- Resenär 20-25 år - 25 % rabatt ibland
- Resenär 65+ år - 25 % rabatt ibland (men inte samma regler som för 20-25)

Vi erbjuder också rabatt per betalmedel (reskassa - 10%), biljettyp (Årskort senior - specialpris), betalsätt (Smartkort - abonnemang 12 månader) samt för grupper på 5 personer eller fler.

Biljettyp	Min. pris Vuxen	Max. pris Vuxen	Rabattkategorier
Enkelbiljett	32 kr	300 kr	Barn 50%
Periodbiljett	782 kr	1606 kr	Barn 50%, Ungdom 25%, Senior 25%
Smartkort	664 kr	1365 kr	Endast vuxen, 20% av periodbiljett
20-resorskort	492 kr	1708 kr	Barn 50%, Ungdom 25%, Senior 25%

Några av våra villkor för rabatter har lett till att biljetterna inte används som tänkt och i vissa fall ett önskat beteende hos resenärer.

Taxestrukturen på vårt 20-resorskort innebär att rabatten blir högre ju längre resan är och vi erbjuder resenären upp till 70% rabatt på resan. Giltighetstiden på biljetten är dessutom två år. Detta i sin tur har lett till ett beteende där resenärer köper dessa rabatterade biljetter även om man inte behöver 20 resor – det blir helt enkelt billigare även om man inte använder upp biljetten. Man kan fråga sig om en person som åker upp 20 resor på två år - mindre än en resa i månaden – är en lojal resenär som ska erbjudas 70% rabatt.



Det är värt att nämna att kundundersökningen visade på att priset inte var den enda anledningen till att man köpte 20-resorskort eller tankkort. Många resenärer, särskilt de som reser i stadstrafiken, föredrar att förköpa sina biljetter. De är flexibla och enkla att använda helt enkelt, man behöver inte göra ett köp och gå via Swish/Bank-ID varje gång man ska resa. Det är lätsamt om man har bråttom eller är sen till bussen.

Vår prissättning i kombination med det faktum att samma resenärsgrupp har olika rabatter på olika biljetter i olika områden har till exempel lett till att de 20-25 åringar som behöver periodkort i stadstrafiken och vet att det går istället köper ett periodkort på sträckan Ås-Östersund även om de aldrig behöver resa på sträckan. Det ger ju rabatt på periodkortet och obegränsad giltighet även inom Östersund.

När det gäller kategorin 20-25 år är det i få län i Sverige som denna resenärsgrupp har rabatt. Tidigare fanns den rabatten i flera län men den har gradvis försvunnit och finns främst kvar i norrlandsläna. I stället räknas man som vuxen från 20 år, såvida man inte studerar. I sådana fall erbjuds en studentrabatt i stället som inte har specifika ålderskrav.

Det har också varit 'tradition' att barn ska betala halva priset jämfört med en vuxenbiljett. Även detta ser ut att vara på väg att försvinna. Rabatt erbjuds men det kan vara lägre rabatt än 50%. Mer om detta i omvärldsanalysen. Vi gör också bedömningen att behovet av att erbjuda 50% rabatt för barn (alltså 7-19 år, 0-6 år åker gratis) är mindre än i många andra regioner då de flesta 7-19 åringar som är skrivna i någon kommun i Jämtland har fria resor med ungdomskortet.

Biljettyper som säljs som abonnemang med 12 månaders bindningstid och som betalas via autogiro (särskilt de med särskilda villkor) kräver en hel del administration när det gäller ekonomidelen och handläggning av ärenden. Otydligheter kan uppstå runt villkoren för Årskort Senior som personer med sjuk- eller aktivitetsersättning har rätt att köpa, då perioden som personen har rätt till ersättning ofta kan vara kortare än 12 månader.

Målsättningen bör vara:

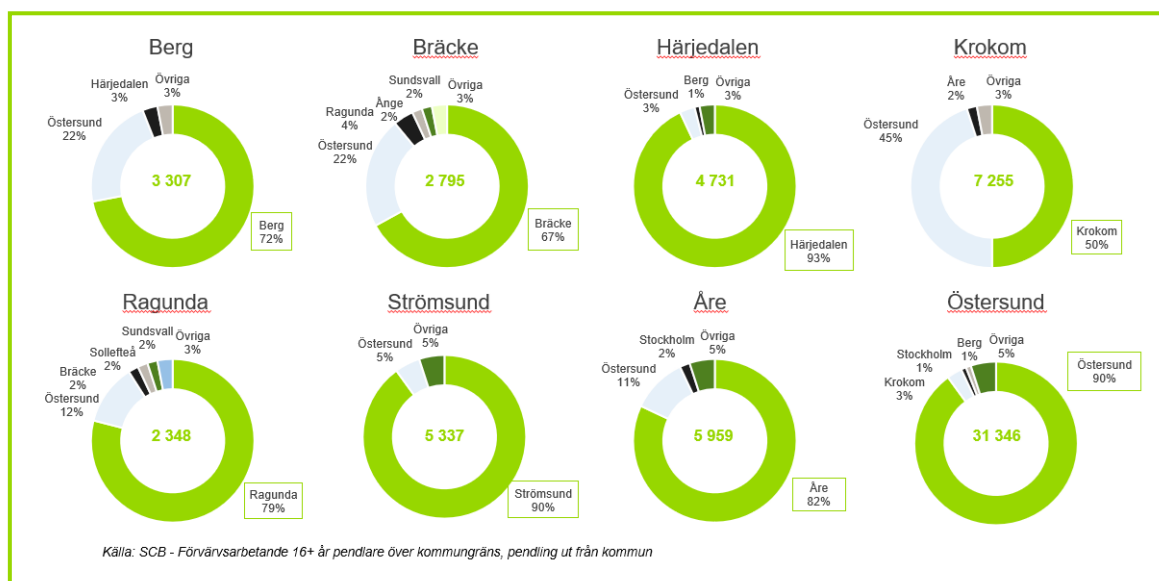
- Rabatter ska reflektera behov hos en resenärsgrupp eller belöna lojalitet
- Om rabatten inte är kopplad till särskilda villkor ska alla kunna ta del av rabatten, inte bara de som 'kan systemet'
- Färre rabatter samt färre olika rabattsatser
- Gemensamma resenärskategorier och rabatter i stads- och regiontrafik

4. Resmönster och köpvanor

4.1 Resmönster i Jämtlands Län

Det är inte förvånande att en stor del av pendlingsresandet i vårt län sker inom den egna kommunen. Andelen som pendlar in till Östersund är i många fall större än de som pendlar till arbete eller skola i angränsande kommuner. Det reflekterar infrastruktur och kollektivtrafikutbud ganska bra.

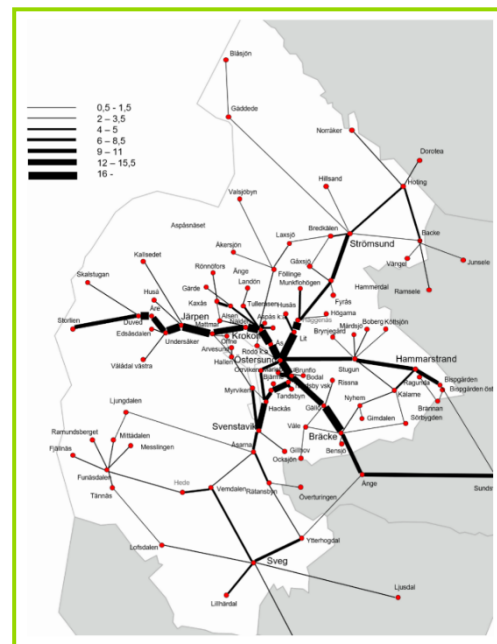
Bilden nedan visar pendling inom den egna kommunen och mellan olika kommuner i Jämtlands Län.



Det ser ut att finnas ett behov av prisvärda resor inom den egna kommunen. Kundundersökningen visade även på en önskan om att resa mer flexibelt inom den egna kommunen eller det närliggande området.

När det gäller resande med kollektivtrafiken och även trafikutbudet finns vissa 'starka stråk' där det är fler som reser och det går fler bussar. Längs de tjockaste linjerna går även tåg längs sträckan. På andra sträckor 'konkurrerar' kollektivtrafiken med transportsätt som cykel och gång.

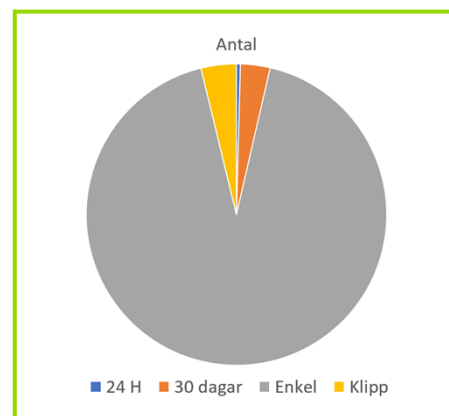
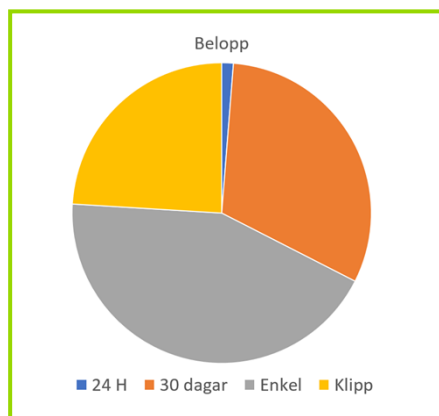
Förutom pendlare har vi även ett stort antal besökare som kommer till länet, både sommar och vinter. De flesta fjällturister åker med bil eller tåg, men bussar går till flera av länets fjällområden under säsong. Det finns stor potential för ett ökat resande med kollektivtrafiken bland alla resenärsgupper. I Jämtland har kollektivtrafiken en andel på 13% av det motoriserade resandet i länet.



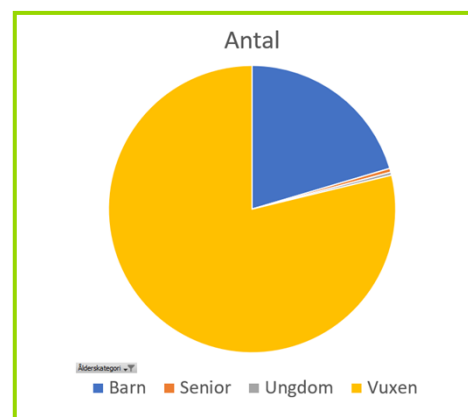
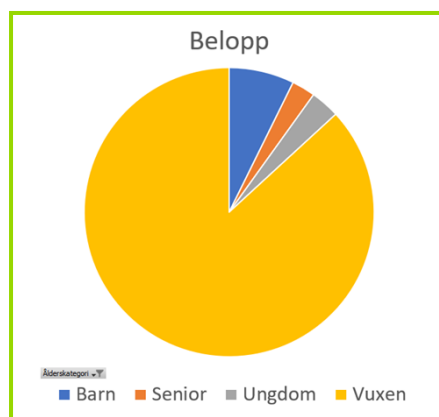
4.2 Biljettförsäljning

Resor med buss i länet ser ut att fortsätta öka och närmar sig 2019 års siffror. Intäkter från biljettförsäljning har inte återhämtats helt nivån ligger fortfarande en bit under samma period 2019. Det finns vissa skillnader om man tittar på olika biljettyper och försäljningskanaler.

Enkelbiljetter står för den största delen av försäljningen, både när man ser till antal och biljettintäkter. Andelen sålda enkelbiljetter har ökat sedan 2019, medan andelen (och antalet) sålda periodkort har minskat. Antagligen på grund av ändrade vanor och bättre möjligheter att arbeta hemifrån.



Något som ökat markant sedan 2019 är det totala antalet barnbiljetter som säljs för resor i både stadstrafik och regiontrafik. Då majoriteten av alla länsinvånare under 19 år har rätt till avgiftsfria resor med ungdomskortet genom kommunala tillköp finns risk för att detta beror på ett ökat fuskåkande. Det totala antalet barnbiljetter som säljs är för högt.



Försäljningen i appen har också ökat men har hittills begränsats av att inte alla biljetter går att köpa i appen. Intäkterna från appbiljetter ökade från 6% i november 2019 till 31% i november 2021.

När det nya biljettsystemet införs under 2024 kommer hela Länstrafikens biljettutbud att bli tillgängligt i flera självservicekanaler (resenärsapp, Mina Sidor samt beställningsportal för företag, organisationer och kommuner). Då förväntas en stor ökning av försäljning via självservicekanaler, särskilt appen.

4.3 Kundundersökning

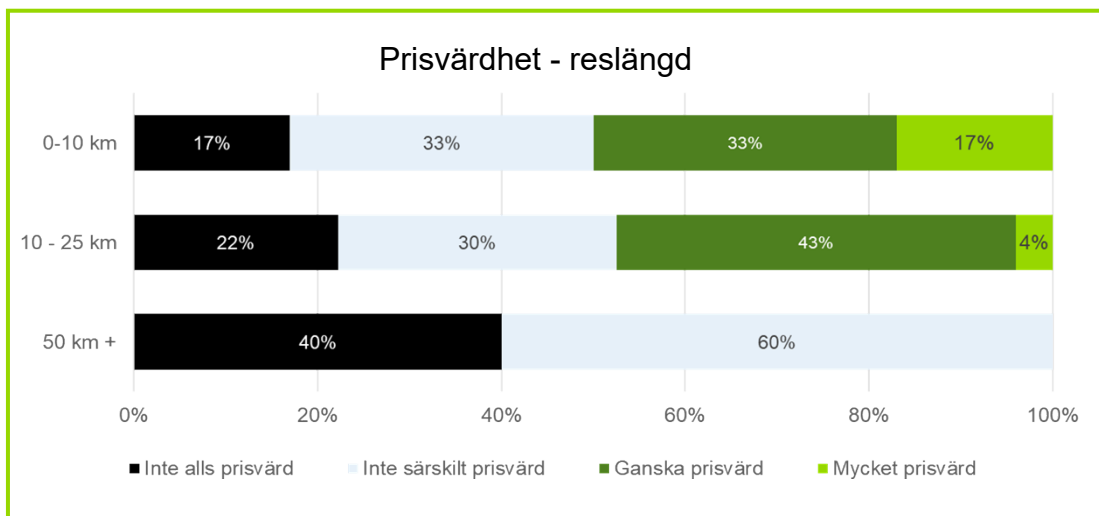
En kundundersökning med särskilt fokus på Länstrafikens biljetter och priser gjordes i steg 1 av utredningen. Undersökningen bestod av en enkät som distribuerades online via sociala medier (egen och kommuners), hemsida och en poster med QR-kod. Enkäten var riktad till de som redan reser med buss och köper egen biljett.

Totalt samlades fler än 350 svar in och då enkäten även inkluderade öppna frågor har vi fått in över 1000 observationer som ger viktiga kundinsikter.

Ingen av respondenterna hade köpt de biljettyper som utgår på senaste resan. Ingen hade betalat med reskassa. I övrigt var alla andra biljettyper, resedistanser och ålderskategorier representerade. Urvalet kan ses som representativt för vår existerande kundbas. Besökare var dock underrepresenterade.

Resultatet av undersökningen visade bland annat att:

- Biljettpriset är väldigt viktigt i beslutet att resa kollektivt. Billigare biljetter och fler avgångar skulle få fler att resa med buss.
- Länstrafikens enkelbiljetter ses inte som prisvärda, särskilt vid längre resor och när man reser som familj. Det fanns ett tydligt samband mellan reslängden och den upplevda prisvärdheten. Vid resor över 50 km tyckte ingen att biljetten var prisvärd.



Rabattkategorier som efterfrågades var: Seniorrabatt på fler biljettyper, Studentrabatt (Östersund är en studentstad) och rabatt för personer med sjukersättning eller aktivitetsstöd.

Några centrala teman kunde identifieras bland svaren:

Flexibilitet

- Ca 20% har ändrat sina resvanor efter pandemin.
- En mer flexibel biljett - Rabattkort eller 30 valfria dagar istället för månadskort.
- Man vill kunna resa fritt till flera destinationer inom ett område (tex en kommun), utan att behöva köpa Länskort.

- **Enkelhet**
 - Svårt att veta vilken biljett som är mest prisvärd, det ska vara tydligt vad som gäller.
 - Ska vara enkelt att köpa biljett.
 - Ska gå snabbt att betala och validera.
 - Informationsbehov – många efterfrågar sådant som vi redan erbjuder.

- **Fler sätt att köpa biljett och betala**
 - Man vill betala med Swish, bankkort och Google Pay/Apple Pay.
 - Alla biljetter bör erbjudas i appen.
 - Bättre möjligheter till självservice.
 - Hela 21% kan tänka sig att betala med Tap & Go.

Kundundersökningen gav bra insikter om vem som använder vilka biljetter och varför, attityder och upplevd prisvärdhet, samt massor av kommentarer om vad våra kunder tror skulle öka resandet med kollektivtrafiken. Vi har kunnat testa resenärers attityder när det gäller biljetter och annat vi planerar att förändra för att förhindra eventuella problem.

<p>Enkelbiljett</p>  <p>Åker sällan Bäst just då Enkelt</p> <p><i>"Hade ärende till Östersund och kunde åka med en dotter hem".</i> <i>"Jag hade lämnat bilen på verkstaden och behövde komma hem"</i> <i>"Jag skulle åka just den sträckan bara denna dag"</i></p>	<p>Periodbiljett/ Länskort</p>  <p>Prisvärt Pendlar till jobb Länskort funkar på tåg/ i hela länet</p> <p><i>"Det mest ekonomiska alternativet även om det kostar ganska mycket"</i> <i>"Reser samma sträcka mån till fred"</i> <i>"Länskort passar mig bäst då jag åker olika sträckor"</i></p>
<p>Rabattkort 20 resor</p>  <p>Mest prisvärt Flexibelt alternativ Reser oregelbundet</p> <p><i>"Åker inte tillräckligt ofta för att köpa månadskort just nu"</i> <i>"Åker när det är för kallt och blåsigt för att cykla"</i> <i>"Behändigt att alltid ha resor på kortet, priset och att det inte är personligt"</i></p>	<p>Årskort Senior</p>  <p>Billigt Enkelt Flexibelt</p> <p><i>"Bästa val för senior utan bil. Kan ta mig överallt inom länet/staden, närhelst jag önskar"</i> <i>"Tycker att det är bekvämt att ha detta busskort"</i> <i>"Bra pris!"</i></p>

Rapporten från kundundersökningen finns i ett separat dokument.

4.4 Megatrender och makrofaktorer

Data samlades även in om resenärskategorier, ålderskategorier, inkomster, sysselsättning, befolkning och befolkningsutveckling, inflyttning, utflyttning och besöksstatistik för se om utvecklingen i vårt län avviker från resten av Sverige eller världen på ett sätt som innebär att vårt biljettutbud eller våra rabattkategorier behöver anpassas.

Inget särskilt avvikande upptäcktes. Befolkningen växer i vissa delar av länet och minskar i andra områden, men överlag är befolkningsutvecklingen positiv. Vår befolkning blir äldre, men äldre personer är också mer aktiva, precis som i resten av Sverige.

Östersund är en studentstad. Det totala antalet studenter på plats vid Mittuniversitetet i Östersund är ca 3,000. Vi har korta avstånd mellan studentbostäder och campus, så många

bor på gångavstånd, men däremot finns olika yrkes- och folkhögskolor runt om i länet. Det finns också länsbor som studerar på distans eller som studerar tillfälligt på annan ort och som får rabatt i kollektivtrafiken på sin studieort.

Gruppen 20-25 år har lägre medelinkomst och sysselsättningsgrad än andra åldersgrupper, men det kan bero på att många studerar på högskola eller liknande. Men det är inte säkert att alla studenter passar in i den åldersgruppen som täcks av rabatten för 20-25 år.

Det konstaterades att det finns relativt stor potential att öka resandet inom alla kategorier, men för att kunna göra det behöver förutsättningarna för att kommunicera och sälja biljettutbudet i olika kanaler finnas på plats.

4.5 Beteendeteori

Det finns koncept inom beteendeteorin som går att applicera på kollektivtrafikresenärer. Richard Thalers, som är nobelpristagare i ekonomi och har publicerat boken *Beslut och beteenden* skriver "Om du vill uppmuntra någon att göra något, gör det enkelt".

Han menar att människan inte är särskilt rationell eller alltid väljer det alternativ som ger störst nytta. I praktiken använder människan istället enkla tumregler vid beslutsfattande, såsom bekvämlighet och tidigare erfarenheter. Om en kund brukar köpa enkelbiljetter ombord så utgår den från att det är den bästa produkten.

Människan är ett vanedjur som gärna gör som hon alltid har gjort och antar att de flesta andra har samma uppfattning som dem och gör samma val. En bilist kommer överskatta antalet människor som pendlar med bil, liksom en kollektivtrafikresenär kommer överskatta andelen som åker kollektivt. Dessutom vill människor gärna göra som andra. Det finns därmed möjligheter att påverka valmöjligheterna och öka chansen att medarbetaren väljer kollektivtrafik framför bil.

Vid prissättning är det viktigt att inte debitera en kund mer än varan är värd, även om kunden skulle vara villig att betala ett högre pris. En kund som betalat ett överpris kommer inte tillbaka. Människan ogillar orättvisa erbjudanden så till den grad att hon är villiga att ta en ekonomisk smäll för att bestraffa dem som erbjuder sådana. Kunder anser att det är mer rättvist att ta ut ett högre pris om orsaken är att säljarens kostnader har ökat.

Människan tycker heller inte om tilläggsavgifter utan föredrar ett högre normalpris med rabatter, även om den totala kostanden blir densamma. Det beror på att hon ser en tilläggsavgift som en förlust och en rabatt som en vinst. Det är också viktigt att ta hänsyn till affärens upplevda kvalité, det vill säga skillnaden mellan det pris kunden har betalat och det förväntade priset. Att erbjuda en rabatt till en kund när den är på väg att genomföra ett köp skapar goodwill, men är en dålig prisstrategi. Kunden var redan beredd att handla till fullt pris. Att däremot ge en rabattkupong till nästa köp skapar både goodwill och driver merförsäljning.

5. Omvärldsanalys och trendspaning

5.1 Översikt

Vi är långt ifrån ensamma om att utreda kollektivtrafikens priser och biljettutbud. På nationell nivå finns utredningar och strategier med samma mål – att sänka tröskeln för köp av biljetter i kollektivtrafiken. Behovet av att harmonisera biljettstrukturer, villkor och affärsregler - samt hur dessa beskrivs - ligger till grund för det nya biljettsystemet som är baserad på en ny nationell standard och som alla Sveriges regionala kollektivtrafikmyndigheter tillsammans arbetar för att införa.

Förändringar kommer även att ske när det gäller Resplus då SJ ska byta ut sitt biljettsystem. Norrtåg ska också byta ut sitt biljettsystem och utreda priser och biljettutbudet på de regionala tågen. Även på den internationella arenan arbetar man med harmonisering mellan olika system och biljettyper och ledorden är desamma som i Sverige – kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, prisvärd, tillgänglig och uppmuntra till hållbart resande.

Vi ser även samma trender mot digitala biljetter i appar, Tap & Go lösningar och capping/maxtaxa eller enhetstaxa i ett visst område, och man ser samma utmaningar och möjligheter i många län, regioner och länder med höga drivmedelspriser, ett större fokus på klimatfrågan och ökad trängsel på vägarna i större städer. Samtidigt har vi utmaningar med stora avstånd, kallare vinterväder och mer glesbefolkade områden.

5.2 Biljettutbud

I flera kollektivtrafiksystem i andra delar av landet har biljettutbudet förändrats på senare tid. Västtrafik, Skånetrafiken och SL och de län som angränsar till de systemen har gjort flera förändringar. Fokus har varit på att utbudet ska bli enklare att förstå och att köpa.

Under pandemin skedde några justeringar. I flertalet län där inte rabattkort eller annan flexibel biljett redan fanns introducerades en flexbiljett, till exempel 10/30 (10 resor på 30 dagar). Detta alternativ utvärderades, men även om det är något som önskas av resenärer så har information från andra kollektivtrafiksystem visat att försäljningen av flexbiljetter varit låg.

Förköp av biljetter via självservicekanaler som appar, webbshoppar, biljettautomater och företagsportaler har ökat under senare år och särskilt under pandemiåren. Det har berott både på större efterfrågan och ett mer begränsat utbud. Under pandemin kunde biljetter inte säljas av föraren ombord, i flera kollektivtrafiksystem har man fortsatt med detta och återintroducerade endast enkelbiljetter. I flera stadstrafiksystem har ombordförsäljning helt tagits bort, resenären hänvisas till självservicekanaler eller ombud.

I flera andra områden som till exempel i Stockholm, Gävleborg, Halland, Kronoberg och Kalmar finns inte klipp/rabattkort kvar i utbudet. Nu när självservicekanaler som app och Mina sidor används allt mer kan resenären själv förköpa ett antal enkelbiljetter att ha vilande och aktivera vid behov inom en 365-dagarsperiod, så behovet är mindre. De som reser med rabattkort är inte heller nödvändigtvis personer som reser ofta, snarare motsatsen, de är ofta sällanresenärer eller besökare.

Kollektivtrafikresenärerna i Jämtlands län är dock vana vid rabatt- och tankkortet, som de kallas i stadstrafiken, samt den höga rabatt som under lång tid erbjudits på dessa biljetter. På många sträckor säljer vi fler av dessa än vi säljer periodkort och de används för pendling i större utsträckning än de kanske gör i andra län. Behovet av ett mer flexibelt resande har också ökat med bättre möjligheter till distansarbete. Bedömningen är därför att rabattkortet behöver finnas kvar i vårt län tills vidare. Däremot behöver aktiverings- och giltighetstiderna ses över.

Västmanland är ett av de län i vilket det nyligen skett en större förändring av biljettutbudet med mål att uppnå färre biljettyper. De erbjuder nu endast följande biljetter, antingen med kommun eller länsgiltighet:

Biljettyp	Målgrupp/ Resmönster
Enkelbiljett	Reser då och då eller är på besök
24-timmarsbiljett	Besökare eller många resor under kort tid
10-resorsbiljett	Reser ofta men inte varje dag, eller inte vill köpa en biljett inför varje resa
30-dagarsbiljett	Reser ofta eller pendlar med buss eller tåg
365-dagarsbiljett	Pendlare som vill förköpa för att få obegränsat resande

I Västmanland har man även sett över rabattkategorierna och erbjuder nu färre specialrabatter än tidigare och endast en rabattsats används.

5.2 Priser

Flera olika jämförelser av Länstrafiken Jämtlands priser har gjorts. Utredningen visar att vårt enkelbiljettspris är relativt högt jämfört med priser i andra kollektivtrafiksystem och andra resealternativ. Tabellen nedan visar en jämförelse av priset på olika sträckor inom Jämtland med buss och tåg samt för resa på samma distans i angränsande län.

Priser angränsande RKM och tåg

Taxa motsvarande distans i övriga Norrland

Sträcka	LTR Jämtland	Norrbottnen	Västerbotten	Västernorrland	Norrtåg
Brunflo – Östersund (16 km)	42 kr	47 kr	47 kr	44 kr	51 kr
Krokom – Östersund (21 km)	54 kr	58 kr	47 kr	44 kr	60 kr
Mörsil – Östersund (63 km)	145 kr	126 kr	104 kr	105 kr	120 kr
Bräcke – Östersund (69 km)	155 kr	126 kr	116 kr	116 kr	122 kr
Järpen – Östersund (74 km)	166 kr	137 kr	116 kr	116 kr	134 kr
Åre – Östersund (99 km)	198 kr	170 kr	153 kr	149 kr	168 kr
Duved – Östersund (109 km)	214 kr	185 kr	163 kr	154 kr	184 kr
Sveg – Östersund (185 km)	300 kr	294 kr	255 kr	251 kr	-

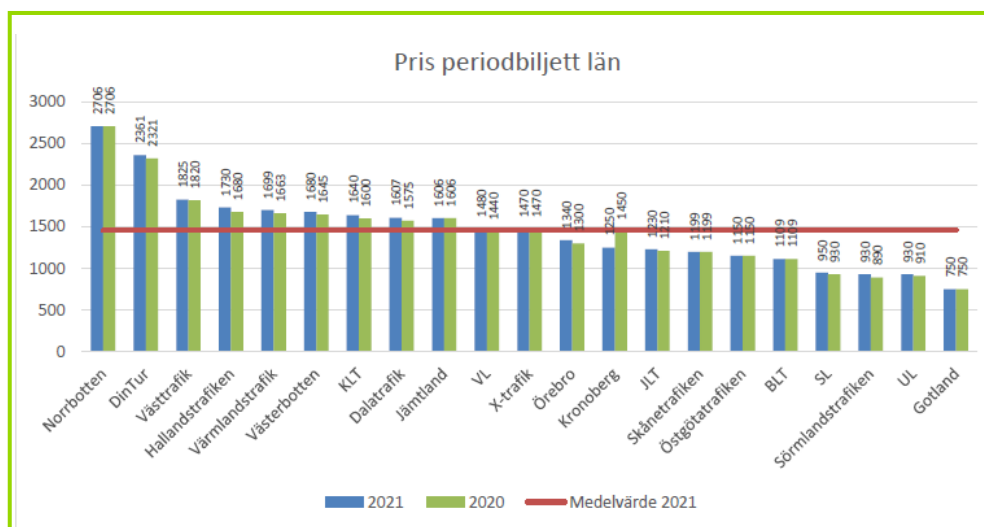
Vår taxa är mer prisvärd än i andra län på kortare sträckor, men vi är dyrare än andra län på längre sträckor - med upp till 25-30%.

Jämfört med tåg är bussen prisvärd på de kortaste sträckorna, men dyrare än tåg på längre sträckor - trots längre restid

På korta resor är priset på samma nivå eller till och med något lägre jämförelsevis, men på längre resor är våra priser högre än priset på samma sträcka i andra län. Till exempel kostar en resa till Sveg, Gäddede eller Funäsdalen från Östersund 300kr för en enkelbiljett, alltså blir priset 600kr för att åka tur och retur. Till Strömsund, Hammarstrand och Åre kostar enkelbiljetten 198kr. För en familj är buss inte realistiskt alternativ på en sådan resa.

Samma tabell visar att priser på tågresor med Norrtåg, vilket är ett alternativ för resenären på vissa sträckor där vi trafikerar samma sträcka som tåget, också är lägre. En ytterligare analys av rörliga priser på tåg som också inkluderar SJs enkelbiljett visar att en resa mellan Östersund och Åre kostar mellan 35-150% mer med buss men tar 35-100% längre tid.

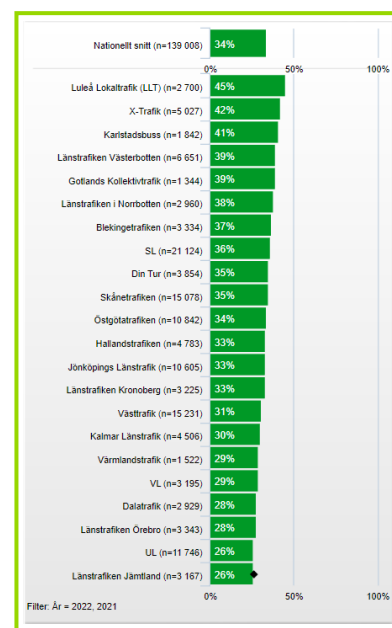
När det gäller andra typer av biljetter så är det inte lika stor skillnad, även om priset ligger något över medel. Bilden nedan visar prissättningen på Länskort jämfört med andra län.



Under 2022 och 2023 har kostnaderna ökat i kollektivtrafiken, främst på grund av högre drivmedelspriser. Några län har infört prishöjningar, andra väntar på resultatet av respektive pris- och biljett utredningar.

Om man ser till den upplevda prisvärdheten för Länstrafikens biljetter ser vi också att enkelbiljettpriset på kortare resor, samt våra rabatt- och tankkort anses som prisvärda. I kundundersökningen var det däremot ingen respondent som ansåg att enkelbiljettpriset på resor över 50 km var prisvärd. De fasta periodkortet ansågs mer prisvärda medan kundens förväntan på priset i den avståndsbaserade taxan påverkas av biljettens begränsade giltighet.

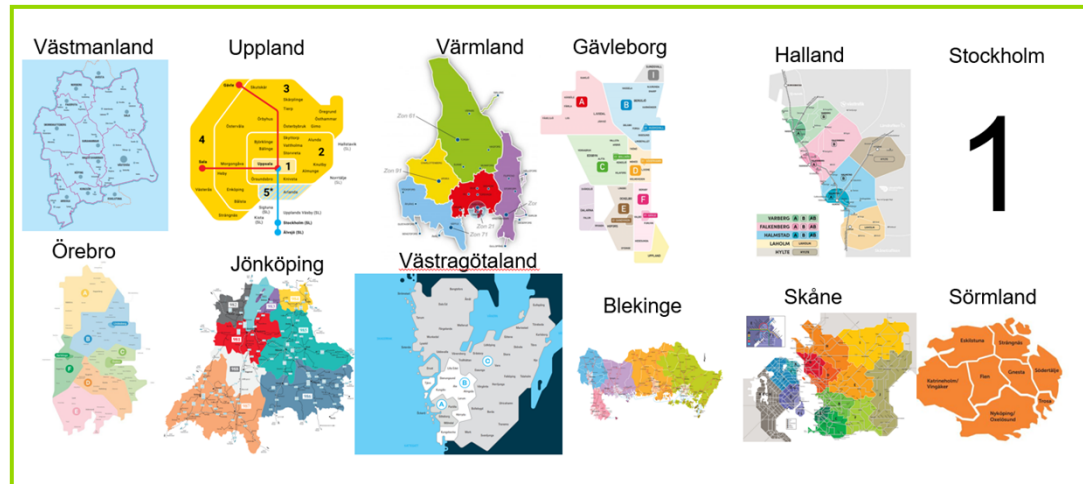
Siffror från *Kollektivtrafikbarometern* som drivs av Svensk Kollektivtrafik visar att endast 26% av de som intervjuades under 2022 ansåg att det var prisvärt att åka buss i Jämtlands län. Värdet har legat på ungefär samma nivå under flera år. Även om det nationella medelvärdet för prisvärdhet är lågt (33%) ligger Länstrafiken Jämtland allra längst ner i tabellen för prisvärdhet, långt under medelvärdet.



5.3 Zoner

Som tidigare nämnts går trenden mot färre biljettyper, färre rabatter och även färre zoner och taxesteg. De flesta län i Sverige är uppdelade i ett mindre antal zoner medan vi i Jämtland har hundratal zoner och 32 taxesteg.

Bilden visar hur några av zonsystemen är uppbyggda i kollektivtrafiksystem i övriga Sverige.



En omvärldsbevakning visar att det är ovanligt med många priszoner. Endast ett fåtal län har fortfarande ett stort antal zoner och avståndsberäknad taxa och flera av dem planerar att reducera antalet zoner.

Även län som redan tidigare hade få zoner jämfört med vårt system i Jämtland har ändrat sitt zonsystem över tid så att det innehåller ännu färre zoner. Något som skiljer Jämtland från andra län är att vårt län är centrerat kring endast en större tätort, Östersund, som ligger i mitten av länet. Som regel blir befolkningstätheten lägre ju längre ut från mitten man kommer. Vi har en pendlingszon format som en cirkel runt om Östersund där det går relativt mycket trafik.

I ett zonsystem som det ovan förändras även prissättningen. Principen är att priset blir zonpris + zonpris om zonerna har olika priser, eller zonpriset gånger antalet zoner om alla zoner har samma pris. Nästan alla RKM i Sverige använder alltså fasta priszoner idag, vilket gör det enklare för resenären att räkna ut priset.

Erfarenheter från andra län visar att det finns vissa utmaningar när man inför ett system med väldigt få zoner. Prisstegen blir högre, så var de nya gränserna dras är extremt viktigt. Det är oundvikligt att några får ett högre pris, medan några resor får ett lägre pris.

5.4 Rabatter

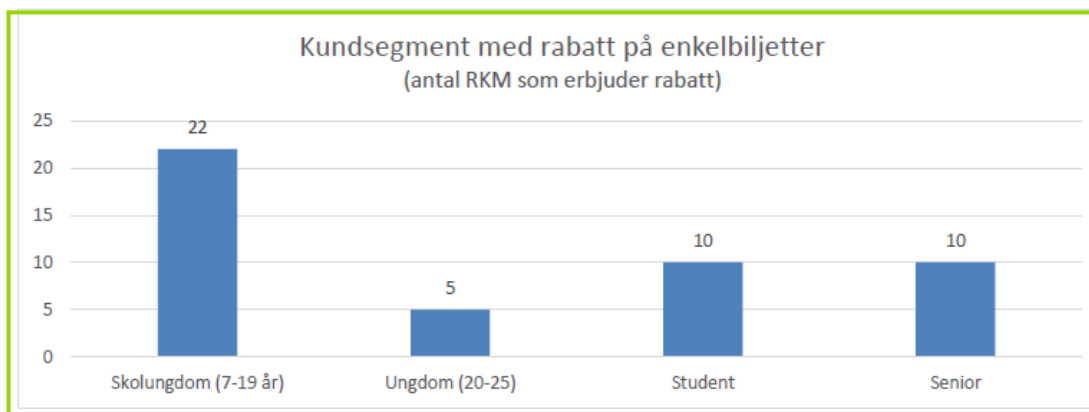
Som tidigare nämnts har vi lagt till flertalet rabatter över åren, men inte tagit bort några. Det är känsligt att ta bort något som resenärerna vant sig vid under en längre tid. I flera andra län har man liknande utmaningar.

Tabellen nedan visar en jämförelse med andra kollektivtrafiksystem. Urvalet är baserat på län som har störst likheter med kollektivtrafiken i Jämtlands län. Jämförelsen gäller periodbiljetter.

Det är lätt att se i vilka län man har moderniserat rabattkategorierna.

RKM Period	Barn	Ungdom	Senior	Student	Autogiro
Jämtland	50%	25%	25%	-	15%, Årskort
Västmanland	33%	-	-	-	Betala 10, 2 gratis
Halland	40%	-	-	25%	Årskort
Kronoberg	40%	-	-	25%	Betala 10, 2 gratis
Värmland	50%	30%	30%	30%	-
X-trafik	50%	-	-	50%	Betala 10, 2 gratis
Din Tur	50%	25%	25%	-	-
Västerbotten	40%	20%	20%	-	Årskort
Dalatrafik	40%	40%	Seniorkort	40%	Betala 10, 2 gratis

Statistik från Svensk Kollektivtrafik visar också att det är relativt få län som har kvar rabatten för 20-25 åringar.



Både SL och kollektivtrafiken i Västmanland har haft fokus på enkelhet och har infört ett system med endast en rabattsats. Där man har infört en enhetlig rabattsats så ligger den på mellan 30% och 40%, antagligen för att man slagit ihop kategorin som tidigare haft 50% rabatt med den som tidigare haft 25% rabatt, då landar man på runt 35%.

Det betyder att de marknadsför ett 'helt' pris, för vuxen resenär utan rätt till rabatt, och sedan ett rabatterat pris för resenärsgupper med rätt till rabatt. Vem som inkluderas i den kategorin kan variera, men är vanligtvis barn & ungdomar upp till 19 år, studenter, pensionärer och personer med sjukersättning eller aktivitetsstöd.

6. Förslag och konsekvensanalys

6.1 Steg 1: Stadstrafiken i Östersund

Rekommendationer baserade på första steget i utredningen och en sammanfattning av väntade effekter presenteras nedan. På längre sikt behövs större förändringar men det fanns behov av ett mellansteg då stadstrafikens priser inte var politiskt beslutade.

Stadstrafikens biljetter och priser

Målsättningen är ett förenklat och mer lättförståeligt biljettutbud som har större likheter med övriga biljettutbud inom kollektivtrafiken, men det ska såklart finnas biljetter som passar de flesta resmönster. Ett förenklat biljettutbud i stadstrafiken föreslås nedan.

Biljetttyp	Målgrupp/ Resmönster	Biljettutbud
Enkelbiljett	Reser då och då	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enkel stad ▪ Enkel flygbuss
Dygnsbiljett	Besökare eller reser mycket under kort tid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 24-timmarsbiljett
Periodbiljett	Reser ofta eller pendlar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30 dagar stad
Rabattkort	Reser ofta men inte varje dag	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 10-resorkort ▪ 20-resorkort

Förslaget innebär att några mindre populära biljettkategorier som inte säljs så ofta försvinner från stadstrafikens biljettutbud. Utbudet och prisbilderna för enkelbiljetter, periodbiljetter 30 dagar samt enkelbiljetter på flygbuss förblir oförändrat tills vidare.

Föreslår att Flygbussens 10-resorkort och 72-timmarskortet utgår ur biljettsortimentet då vi säljer få av dessa biljettyper och alternativ finns. Antalet tankkort bör justeras ner från fem olika varianter till två; 10- och 20-resors.

Nuvarande pris	Vuxen	Barn	Senior		Nytt pris	Vuxen	Barn	Senior
Enkelbiljett	32 kr	16 kr			Enkelbiljett	32 kr	16 kr	
30-dagarskort	750 kr	375 kr	280 kr		30-dagarskort	750 kr	375 kr	280 kr
24-timmarskort	90 kr				24-timmarskort	80 kr	40 kr	60 kr
72-timmarskort	200 kr							
Tankkort 7 resor	210 kr	105 kr						
Tankkort 12 resor	330 kr	165 kr			Rabattkort 10 resor	290 kr	145 kr	218 kr
Tankkort 18 resor	440 kr	220 kr						
Tankkort 24 resor	550 kr	275 kr			Rabattkort 20 resor	480 kr	240 kr	360 kr
Tankkort 30 resor	660 kr	330 kr						
Flygbuss enkel	100 kr	50 kr			Flygbuss enkel	100 kr	50 kr	
Flygbuss 10 resor	830 kr							

En beskrivning av väntade konsekvenser finns nedan.

- 72-timmarsbiljett - inga större konsekvenser förutses då det säljs väldigt få 72-timmarsbiljetter, de flesta troligen till tillfälliga besökare. Som alternativ föreslås i stället en mer prisvärd 24-timmarsbiljett som inte blir mycket dyrare än att köpa en 72-timmarsbiljett. Dessutom föreslås att barnrabatt erbjuds för att göra det mer attraktivt för familjer att resa med kollektivtrafiken, vilket bör leda till ökat resande.
- Flygbuss 10-resor – inga större konsekvenser väntas då få rabattkort säljs på flygbussen. I stället bör en mer genomgående utvärdering av flygbusstaxan och trafikutbudet ske med målsättning att enkelbiljetten ska bli mer prisvärd.
- Tankkort 7–30 resor – det finns ett antal resenärer som rest med tankkort regelbundet i många år och ändringarna kan betyda att de behöver ändra sina köpvanor. Det är en risk, men samtidigt finns flera andra alternativ för resenären. Behovet av fem olika klippkortsalternativ för sällanresenärer med rabatter upp till 30% bedöms vara litet.

Istället föreslås att en 10-resors- och en 20-resorsbiljett införs till ett liknande pris per resa som motsvarande tankkort erbjuder idag. Ett 10-resorskort passar den som åker en gång i veckan eller ett par gånger i månaden. Ett 20-resorskort kan till exempel vara ett prisvärt alternativ om man jobbar 50% eller arbetar på distans hälften av tiden (10 dagar x 2 resor). I det nya systemet införs 10-resorskortet även i alla norrlandslänen och på Norrlandsresan. De flesta RKM som har ett rabattkort erbjuder en 10-resors variant.

Målgrupperna för rabattkort är resenärer som reser relativt ofta, men inte så ofta att det lönar sig att köpa periodkort. De som idag köper det dyraste tankkortet (30 resor) kommer att behöva köpa 20-resorskort i stället, till ett något högre pris per resa – eller periodkort. En annan aspekt är att i det nya biljettsystemet kommer man inte att kunna resa flera på samma rabattkort samtidigt, vi tror kommer att minska efterfrågan på 30-resorskort något baserat på det sätt många resenärer använder detta kort idag.

För att kunna se konsekvensen för resenären av att ersätta Tankkort 7-30 med 10-resors och 20-resorskort bör man se till pris per resa. Tabellen nedan visar nuvarande, samt föreslaget, pris per resa för vuxen.

Biljettyp	Pris nu vuxen	Pris per resa		Nytt pris vuxen	Pris per resa
Enkelbiljett	32 kr	32 kr		32 kr	32 kr
30-dagarskort	750 kr	17 kr*		750 kr	17 kr*
24-timmarskort	90 kr	22 kr**		80 kr	20 kr**
Rabattkort 7 (nu 10) resor	210 kr	30 kr		290 kr	29 kr
Rabattkort 18 (nu 20) resor	440 kr	24 kr		480 kr	24 kr
Flygbuss enkel	100 kr	100 kr		100 kr	100 kr

**Baserat på 2 resor per vardag, 22 dagar per månad. **Baserat på 4 resor per dag, som inte täcks av övergång*

Vi byter också från benämningen "tankkort" till "rabattkort" och mer specifikt "10-resorskort" då kollektivtrafiken i hela landet siktar på att harmonisera terminologi och biljettyper för att göra det enklare för resenärer att förstå, och tankkort inte är en vanlig benämning. För att harmonisera våra regler och villkor med de som används i andra kollektivtrafiksystem vill vi också införa kortare aktiverings- och giltighetstider.

Förslaget innebär alltså inga större ändringar av själva taxan i stadstrafiken. Priset på de nya rabattkortet föreslås ligga på samma nivå som nuvarande tankkort per resa, men då de som köper 30-resors nu behöver byta till 20-resors - med en något mindre rabatt per resa - kan intäkterna öka något.

Ingen höjning av enkelbiljettspriset föreslås. Däremot skulle priset med fördel kunna sänkas på 24-timmarsbiljetten. En omvärldsanalys visar att priset på en 24-timmarsbiljett bör ligga på 2 enkelresor eller strax över för att anses som prisvärt i en mindre stad som Östersund.

Föreslår att priset på 24-timmarsbiljetten reduceras något så att det motsvarar 2,5 resor (80 kr för vuxen), samt att barn- och seniorrabatt enligt nuvarande rabattsatser introduceras.

Barn- och seniorrabatt bör introduceras på 24-timmarskortet enligt de rabattsatser som används i regiontrafiken (i första steget) – 50% för barn och 25% för seniorer – för att göra det mer prisvärt för besökande familjer att ta bussen.

Införandet av barnrabatt kan leda till ett mindre intäktstapp, men de flesta som köper denna typ av biljett idag tros vara vuxna. Om 24-timmarskortet blir mer prisvärt (särskilt för besökande familjer) så bör antalet resenärer öka och därmed intäkterna.

Föreslår att seniorer får rabatt på alla biljetter i stadstrafik utom enkelbiljetter.

Seniorer har redan nu rabatt på periodbiljetter, men inte på enkelbiljetter eller någon form av sällanresenärprodukt. Effekten av att införa seniorrabatt på tankkort är svår att förutse då vi inte vet hur stor del av resenärerna är seniorer, men seniorrabatt på olika biljettyper har efterfrågats och bör leda till ökat resande. För seniorer kompenserar detta för att 30-resorskortet försvinner – det blir billigare för dem att resa med ett 20-resorskort än vad det var tidigare per resa för ett 30-resors tankkort.

Reskassa

Även om en form av reskassa utan rabatt är möjlig i det nya biljett- och betalssystemet bedöms att reskassan inte längre kommer att fylla en viktig funktion, vare sig i sitt huvudsyfte eller för kunden själv.

Reskassan bör därför avvecklas och bör försvinna senast i samband med byte av biljettsystem.

Rabattkort och andra rabatterade biljettalternativ finns redan. Dessa är dock inte ett direkt substitut för reskassans billigare enkelbiljett, varför vi på längre sikt föreslår en översyn av alla enkelbiljettspriser.

Även om användandet av reskassa har minskat kommer detta beslut att påverka ett ansevärt antal kunder. Det är viktigt att se till att kunder som har inestående reskassa får så god tid som möjligt på sig att använda upp den och att erbjuda möjlighet till återbetalning på ett enkelt sätt. Övergången bör förslagsvis ske i två steg:

1. Ta bort möjligheten att ladda/fylla på reskassa (ambition jan 24).
2. Ta bort möjligheten att använda reskassan (ambition jun 24).

Vidare föreslås att kundens kvarvarande reskassa inte bör föras över till det nya systemet - den ska användas, återbetalas eller kompenseras på annat vis. Kunden ska kunna begära att få inestående reskassa utbetalt till sitt bankkonto genom att kontakta kundservice. Återbetalningen kan göras redan från steg 1 ovan - och utan avgifter.

Att ta bort möjligheten till reskassa kan medföra vissa utmaningar, men det nya systemet erbjuder också ökad flexibilitet och nya möjligheter att introducera andra sätt att belöna lojala kunder eller erbjuda tidsbegränsade kampanjer, till exempel i samband med ett evenemang.

En analys av troliga effekter av reskassans avveckling har genomförts tillsammans med de andra norrlandslänen samt Luleå Lokaltrafik och Skellefteåbuss, som också behöver ta beslut om reskassans framtid.

Troliga fördelar med att avveckla reskassan:

- Mindre administration, ekonomisk redovisning är krånglig idag.
- Vi behöver inte längre ha stora skulder till våra kunder.
- Snabbare påstigning med biljetter förköpta på annat vis.
- Mindre jobb för föraren, som inte behöver fylla på reskassa för att sedan ta betalt med densamma.
- Mindre administration hos kundservice, stora belopp kan finnas på borttappade kort och många ringer enbart för att kolla saldot på kortet.
- Resenärer får samma pris oberoende av vilket betalmedel som används vid köpet.

Troliga utmaningar med att avveckla reskassan:

- Användandet av reskassa är relativt utbrett. Det är stora summor och rör många resenärer, så ändringar tar tid att genomföra.
- Vissa kunder använder reskassan som betalmedel till sina barn som inte har ett eget betalkort för förköp av bussbiljetter. Ett kort med reskassa är opersonligt och kan lånas ut.
- För kunder som regelbundet använder den rabatterade reskassan blir det dyrare att köpa enkelbiljetter.
- Även om reskassan är begränsad för varje resenär, kan vi totalt behöva återbetala stora summor under en ganska kort tidsperiod.

I det nya biljettsystemet kommer det att finnas möjlighet att förköpa flera biljetter (även enkelbiljetter) i app som sedan kan aktiveras vid behov eller via webbladdning på ett eget eller en familjemedlems kort. Det finns också en utlåningsfunktion i systemet, och andra rabatterade alternativ finns. Negativ påverkan på resenärer bör därför bli begränsad.

Aktiverings- och giltighetstider

Nuvarande regler för aktivering av biljetter på kort och i app, samt giltighetstider på vissa biljetter varierar mellan olika län, samt mellan stadstrafik och regiontrafik. Idag varierar detta också mellan biljettyper och beroende på i vilken kanal biljetten sålts. Affärsregler och villkor behöver harmoniseras.

I vårt län har kunder relativt lång tid på sig att aktivera sin biljett och att använda förköpta resor. På tankkort och 20-resorskort har kunden 12+24 månader på sig att använda upp resorna.

Även om de flesta aktiverar biljetten direkt efter köpet och reser regelbundet, är det uppskattningsvis många som har rabattkortet kvar under lång tid. Detta leder till om en hel del manuell hantering; saldokoller, återbetalning, borttappade kort och så vidare.

Vi har också en skuld till kunden under den tiden. Inför kortbytet som kommer att behövas i samband med att biljettsystemet byts ut vill vi uppmuntra kunder att åka upp sina resor om möjligt innan bytet och korta ner giltighetstiden på de nya rabattkorten. Då vi säljer stora volymer av rabattkort kan man anta att många kommer att ha resor kvar vid kortbytet.

Ett periodkort eller en dagbiljett ska heller inte behöva köpas 12 månader innan resan. I de flesta fall finns inte ett behov av att köpa en biljett mer än en månad i förväg, men det kan finnas sådana situationer. Exempelvis om man vill köpa nästa månads periodkort i förväg, eller planera en resa till ett evenemang, en semesterresa, dagutflykt eller gruppresa.

Aktiveringstiden i Jämtlands län är längre än i många andra kollektivtrafiksystem - de flesta andra i Norrland har 6 månader men har uttryckt en önskan att reducera till 3 månader eller kortare. Våra biljetter har aktiveringstider på upp till 24 månader. Giltighetstiden på rabattkort är 24 månader i Jämtland, medan man har 6-12 månader på sig i de flesta andra kollektivtrafiksystem.

Aktiveringstiden föreslås reduceras till 60 dagar för alla biljettyper utom enkelbiljetter som får 180 dagar, medan giltighetstiden för olika typer av rabattkort bör kortas ner till 6 månader på sikt.

Detta skulle innebära att resenären får totalt 8 månader på sig att använda upp resor på rabattkort. En av tankarna med att korta ner giltighetstiden är att man som resenär inte ska köpa mer än man faktiskt behöver. Vi vill heller inte uppmuntra ett "hamstrande" av biljetter utan belöna lojala kunder. Med ett rabattkort 7 resor som gäller i 24 månader kan man åka ca 3 resor per år och ändå få ett rabatterat pris.

Inga omfattande kundreaktioner på en ändring av aktiveringstiden förutses så länge detta kommuniceras ut till kunder på ett effektivt sätt. Initialt kan ändringen av giltighetstiden leda till reaktioner från de som har rabattkort men reser väldigt sällan, men i och med att 30-resorskortet och 10-resorskortet på flygbussen utgår är behovet av en längre giltighetstid inte lika stort. Anledningen till att aktiveringstiden på enkelbiljetter är längre är att det kan finnas behov från besökare av att ha en biljett bokad längre i förväg och de utgör ingen barriär vid övergång till nytt system.

Ändringarna bör genomföras så snart som möjligt på nyförsäljning så att vi kan begränsa antalet överföringar och återköp. För den som redan köpt biljett gäller reglerna som kommunicerades vid köptillfället tills biljetten slutat gälla.

6.2 Steg 2: Förslag - alla Länstrafikens biljetter och priser

Det har skett relativt små förändringar av kollektivtrafikens biljetter och priser i Jämtlands län över tid. Samtidigt har utveckling skett i omvärlden medan attityder, köpvanor och resmönster har ändrats som ett resultat av pandemin. Det är tydligt att en större förändring är nödvändig.

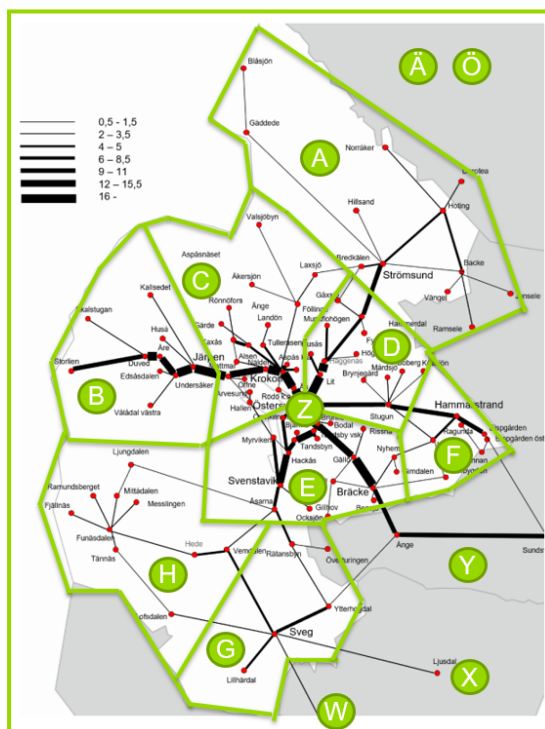
Med den nya zonstrukturen och de nya priser, rabatter och biljetter som presenteras här blir det enklare att resa och att köpa biljett. Förslagen gäller både stadstrafiken och regiontrafiken.

Zonstruktur

Förslaget innebär att dagens avståndsbaseade prissättning ersätts av ett zonssystem som innehåller få zoner, vilket ger en ökad tydlighet och flexibilitet. Den nya taxan speglar både utbud och avstånd och resulterar i en tydligare prislita.

En annan fördel med att ha en zonbaserad taxa och relativt få zoner är att resenären, när hen väl rest in i zonen kan resa fritt i zonen under en viss tidsperiod. Ett periodkort eller 20-resorskort gäller då i hela zonen, precis som period- och tankkortet gör nu i stadstrafiken.

Den föreslagna zonstrukturen är baserad på 9 zoner med identiska priser och villkor. Kartan nedan visar hur den nya zonkartan skulle kunna se ut.



	A	B	C	D	E	F	G	H	Z
A	1	5	4	2	4	4	5	5	3
B	5	1	2	4	4	5	5	5	3
C	4	2	1	3	3	4	4	4	2
D	2	4	3	1	3	2	4	4	2
E	4	4	3	3	1	4	2	2	2
F	4	5	4	2	4	1	5	5	3
G	5	5	4	4	2	5	1	2	3
H	5	5	4	4	2	5	2	1	3
Z	3	3	2	2	2	3	3	3	1

Antalet zoner resenären passerar på olika sträckor varierar, men egentligen är systemet väldigt enkelt. När man reser till Östersund från någonstans i länet passerar man aldrig fler än tre zoner.

Reser man från en yttre zon i en del av länet till en yttre zon i en annan del så kan man passera 4 eller 5 zoner, men då ger biljetten automatiskt länsgiltighet.

Zon Z representerar Östersund. Avgränsningen följer i stort gränsen för området som idag täcks av stadstrafikens linjenät. Övriga gränsdragningar reflekterar resandemönster inom länet utifrån resandestatistik som tagits fram, men Länstrafikens linjenät och den nuvarande prisnivån har också beaktats.

Biljetter

Vårt strategiska arbete har fokus på göra biljettutbudet mer lättförståeligt och transparent så det inte skapar trösklar för potentiella nya resenärer. Vi vill erbjuda så få biljettyper som möjligt, men det ska finnas biljetter som passar de flesta olika resmönster.

Biljetterna ska också vara tillgängliga, det ska vara lätt att förstå vilken biljett som passar för varje resa och var man kan köpa den. Alla biljetter utom specialbiljetterna ska kunna köpas i alla kanaler och av alla resenärskategorier.

Det nya biljettutbudet, förutsatt att det föreslagna zonsystemet används, föreslås vara följande:

Biljettyp	Målgrupp/ Resmönster	Giltighet
Enkelbiljett	Reser då och då	1-3 zoner eller hela länet
24 timmar	Besökare eller reser mycket under kort tid	1 zon eller hela länet
30 dagar	Reser ofta eller pendlar	1-2 zoner eller hela länet
10/20 resor	Reser ofta men inte varje dag	1-3 zoner eller hela länet
Årskort senior	Reser lite då och då, över 65 år, förköp	Hela länet

Konsekvensen blir ett mycket mer lättförståeligt biljettutbud. Biljettutbudet är detsamma för stad och resten av länet. Om vi går över till ett system med färre zoner försvinner mycket av komplexiteten i och med att biljettens pris gäller i hela zonen. De sträckbaserade biljetterna går bort.

Det finns fortfarande en biljett som passar för varje behov. En 10-resorsbiljett införs så att det går att förköpa och resa flexibelt utan att utläggget blir så stort. Samma förslag presenteras i de tre andra nordligaste länen så att det finns en motsvarande biljett i deras system som vi kan koppla ihop oss med. Rabatten blir lägre på 20-resorsbiljetten periodbiljetter och rabattbiljetter ger rätt att resa i hela zonen eller zonerna i stället för bara på en förbestämd sträcka, vilket blir en stor fördel för resenären.

Inga negativa konsekvenser av ändringarna i biljettutbudet förväntas. Smartkortet försvinner från utbudet, men i stället ska en rabatt erbjudas på biljetter som betalas i förväg via abonnemang. Fritidsbiljetten kommer också att finnas kvar i någon form. Ungdomskort och elevkort berörs inte av denna förändring då de redan har fast zongiltighet.

Priser

En tydligare och mer lättförståelig zonstruktur och prissättning enligt förslaget skulle sänka tröskeln för nya resenärer och innebära mer flexibilitet att resa inom de zoner man rör sig.

De nya biljettpriserna, förutsatt att det föreslagna zonsystemet används, föreslås vara följande:

PRISER	1 zon		2 zoner		3 zoner		Hela Länet	
Biljettyp	Vuxen	Rabatt	Vuxen	Rabatt	Vuxen	Rabatt	Vuxen	Rabatt
Enkelbiljett	32 kr	21 kr	52 kr	34 kr	130 kr	85 kr	200 kr	130 kr
24 timmar	80 kr	50 kr	-	-	-	-	300 kr	195 kr
30 dagar	750 kr	487 kr	975 kr	634 kr	-	-	1550 kr	1007 kr
10 resor	288 kr	189 kr	468 kr	306 kr	1 170 kr	765 kr	1 800 kr	1 170 kr
20 resor	512 kr	336 kr	832 kr	544 kr	2080 kr	1360 kr	3200 kr	2080 kr
Årskort Senior (per månad)	-	-	-	-	-	-	-	350 kr

Priserna för vuxen när man reser i en zon är ungefär desamma som i det tidigare beslutet om stadstrafikens biljetter och priser.

Förslaget betyder att maxtaxan för vuxen sänks från 300 kr till 200 kr på **enkelbiljetten**, vilket kommer att leda till lägre intäkter. Sträckorna Sveg-Östersund och Östersund-Funäsdalen är sträckor med periodvis många resande. Dock sänks rabattsatsen på rabatterade biljetter från 50% till 35%. De ökade intäkterna på rabatterade biljetter betyder att det totala intäktsbortfallet på enkelbiljetter inte blir så stort.

På **24-timmarsbiljetten** sänks priset för vuxen från 395 kr till 300 kr. Inga större negativa konsekvenser beräknas av just den sänkningen. Det är inga större volymer av resenärer som reser på den biljetten och intäktsbortfallet borde kompenseras av ett ökat resande då den erbjuder både maximal flexibilitet och ett prisvärt sätt att resa tur och retur.

Däremot höjs maxtaxan på **20-resorsbiljetten** från 1708 kr till 3200 kr då rabatten blir fasta 20% jämfört med att köpa enkelbiljetter istället att rabattsatsen blir högre ju fler resor man köper. På längre sträckor har 20-resorsbiljetten idag ett ohållbart lågt pris per resa. En enkelresa mellan Östersund och Funäsdalen, till exempel, kostar 300 kr, medan priset per resa på ett 20-resorskort är 85 kr.

När det gäller **periodkortet** så är det mindre skillnad jämfört med dagens priser. Priset för periodkortet som täcker hela länet ligger på en något lägre nivå än idag, medan det rabatterade priset ligger högre. De totala intäkterna bör inte påverkas nämnvärt. Däremot kommer vissa resenärer se en stor skillnad i pris beroende på vilken sida om zongränsen de befinner sig. Det är oundvikligt att några områden får lägre priser och andra höjda priser.

Beslut om priset för flygbussbiljetterna ligger inte hos Länstrafiken. Priserna på Norrlandsresan är gemensamt beslutade i de fyra nordligaste länen och behandlas inte i detta förslag. När det nya biljettsystemet är färdigimplementerat kan vi enkelt koppla ihop

våra biljetter över länsgränserna och Norrlandsresan behöver inte längre ha en egen taxa och ett eget biljettutbud.

Rabatter

Förslaget innebär att rabatter för olika kundkategorier samordnas och ska gälla för samtliga biljettyper.

En enhetlig rabattsats på 35% föreslås. Vuxna som inte har rätt till rabatt betalar fullt pris på alla biljetter medan de som har rätt till rabatt kan köpa sina biljetter till reducerat pris.

Kategorierna bör vara:

- Student (särskilda villkor, ingen åldersgräns)
- Barn & ungdomar < 20 år
- Förmånstagare (Aktivitets och sjukersättning)
- Seniorer >65 år






Detta innebär att rabattkategorin 20 – 25 år, som endast finns kvar i ett fåtal län, försvinner och ersätts med studentrabatt som ger 35% rabatt på biljettpriset. Seniorer kan få rabatt på fler biljetter, till exempel 24-timmarsbiljetten.

Vissa av våra biljetter är i egentlig mening inte biljetter utan ett rabatterat pris på en biljett som redan finns men säljs i form av ett abonnemang. På Smartkortet till exempel är en rabatt på 20% är kopplad till villkoren för köpet och inte villkoren för själva biljetten. Därför försvinner Smartkortet som produkt, men rabatten finns kvar.


Genom att kunna erbjuda en mer prisvärd enkelbiljett kan resandet på längre sträckor öka och en bättre balans mellan fullt och rabatterat pris kan uppnås. Behovet av så många specialkonstruerade rabatter och biljetter skulle minska. I det nya systemet med förköp är resenären själv skyldig att ta reda på om hen har rätt till rabatt, samt att vid biljettkontroll kunna bevisa den rättigheten.

Förenklade rabattkategorier

BÅDE STADSTRAFIK OCH REGIONTRAFIK

<p>Barn: 0 – 6 år Ingen kostnad i de flesta fall</p>  <p style="font-size: 24px; color: green; font-weight: bold;">100%</p>	<p>Ungdom: 7 – 19 år Ungdomskort utan kostnad, 35% rabatt på alla andra biljetter</p>  <p style="font-size: 24px; color: green; font-weight: bold;">35%</p>	<p>Vuxen: 20 – 64 år Fullt pris på alla biljetter, i de flesta fall</p>  <p style="font-size: 24px; color: green; font-weight: bold;">0%</p>	<p>Senior: 65+ år Minst 35% rabatt på alla biljetter</p>  <p style="font-size: 24px; color: green; font-weight: bold;">35%</p>	<p>Student: 20 – 64 år Får 35% rabatt vid uppvisande av giltig studentlegitimation</p>  <p style="font-size: 24px; color: green; font-weight: bold;">35%</p>
---	---	--	---	--

En och samma rabattsats – ett fullt pris, ett rabatterat pris
Ungdomsrabatten för 20 – 25 åringar tas bort, de som studerar får dock högre rabatt än idag. Studentrabatt införs. Seniorer får rabatt på fler biljettyper.



Sammanfattning konsekvenser

En modell har tagits fram för att kunna testa utfallet vid ändring av olika variabler och effekten av prisförändringar på de totala intäkterna. Simuleringar har genomförts i modellen som innehåller 655 000 försäljningstransaktioner.

Totalt sett räknar vi med att 96% av de nuvarande intäkterna kan behållas, trots att många biljetter och kategorier får lägre priser och får resa mer flexibelt inom ett större område. Den siffran gäller om resandenivån är oförändrad, men utredningen visar också att det finns stor potential för ökat resande med kollektivtrafiken och därmed också intäkterna från biljettförsäljning. Det är den slutgiltiga målsättningen med förändringarna.

Även om effekten blir relativt liten på de totala intäkterna så finns det en risk för missnöjda resenärer, åtminstone under en övergångsperiod. De flesta får billigare enkelresor, vilket sänker tröskeln för nya resenärer, besökare och sällanresenärer medan personer som reser kortare sträckor ofta eller bor nära en zongräns kan behöva betala mer.

Priset på rabattkorten/tankkorten blir något högre jämfört med idag, men de är fortfarande väldigt prisvärda om man ser till priset per resa. Flexibiliteten kommer också att vara större då resorna gäller i hela zonen eller zonerna.

Den största skillnaden syns i det rabatterade priset. Barnbiljetten, som nu har 50% rabatt, blir något dyrare. Detta märks ännu tydligare på period- och rabattbiljetternas priser. Värt att notera är dock att antalet barnbiljetter som säljs inte är förenligt med det antal barn som reser med kollektivtrafiken i länet och som inte har ett Ungdomskort med obegränsad giltighet. Det kommer inte att vara lika frestande att fuska.

Ungdomar som studerar samt seniorer får en högre rabatt än idag (de har 25% på period- och rabattbiljetter).

Flertalet analyser och simuleringar har gjorts för att förutse eventuella problem. Till exempel har priserna på några av de mest resta sträckorna under den tidigare utredningsperioden jämförts med de föreslagna nya priserna.

Prisexempel – mest resta sträckor

Sträcka	Nuvarande priser (vuxen)				Nya priser (vuxen)		
	Enkel	Period	20 resor		Enkel	Period	20 resor
Östersund - Ås	32 kr	782 kr	492 kr	↑	52 kr	975 kr	832 kr
Ås – Krokomb	32 kr	782 kr	492 kr	→	32 kr	750 kr	512 kr
Järpen – Mörsil	32 kr	803 kr	504 kr	→	32 kr	750 kr	512 kr
Östersund - Brunflo	42 kr	911 kr	572 kr	↑	52 kr	975 kr	832 kr
Östersund - Krokomb	54 kr	1017 kr	640 kr	↓	52 kr	975 kr	832 kr
Östersund - Lit	59 kr	1017 kr	674 kr	↓	52 kr	975 kr	832 kr
Åre – Järpen	59 kr	1017 kr	674 kr	↓	32 kr	750 kr	512 kr
Hammerdal – Strömsund	69 kr	1178 kr	740 kr	↓	52 kr	975 kr	832 kr
Nälden – Östersund	69 kr	1178 kr	740 kr	↓	52 kr	975 kr	832 kr
Stugun – Östersund	118 kr	1446 kr	910 kr	↓	52 kr	975 kr	832 kr
Östersund - Svenstavik	128 kr	1500 kr	943 kr	↓	52 kr	975 kr	832 kr

Östersund - Hammerdal	155 kr	1606 kr	1010 kr	↓	52 kr	975 kr	832 kr
Östersund - Åre	198 kr	1606 kr	1294 kr	↓	130 kr	1550 kr	2080 kr
Östersund - Funäsdalen	300 kr	1606 kr	1708 kr	↓	130 kr	1550 kr	2080 kr
Östersund - Sveg	300 kr	1606 kr	1708 kr	↓	130 kr	1550 kr	2080 kr

Tabellen visar att de flesta sträckor får ett billigare pris för enkelbiljetten och i många fall även periodbiljetten, medan 20-resorskortet blir något dyrare för de flesta. När man tar med rabatterade biljetter i analysen når man en mer neutral prisnivå/intäktsnivå på de flesta sträckor.

Sträckor som får en prishöjning när det gäller alla kategorier är Östersund – Ås och Östersund - Brunflo som idag har ett stort trafikutbud och kortare resväg. Att gå över från en avståndsbaserad taxa till en med få, fasta zoner är inte helt enkelt. Det går inte att undvika ett högre steg mellan zonerna medan priset inom zonerna blir lägre. Många får ett billigare pris, några får betala mer. Var gränserna dras är ytterst viktigt!

Införande

Att uppnå ett förändrat system med fasta zoner, nya biljettyper och priser är ett stort arbete som kommer att kräva noggranna förberedelser och anpassningar av biljettsystem och rutiner. Det är viktigt att allt fungerar och att det finns gott om tid för övergången, och framför allt för kommunikation med resenärer.

Personer som rest med Länstrafiken under lång tid har vant sig vid de olika rabatterna och specialbiljetterna. Förändringarna kommer att innebära en stor omställning för resenären. Erfarenheter från andra län som strukturerat om i biljettutbudet har dock visat att även större förändringar accepteras relativt snabbt av resenärer.

Vår kundundersökning visar också att det inte bara är tillgång till rabatter som värderas högt – i många fall prioriterar resenärer ett enkelt, snabbt och bekvämt sätt att köpa biljett framför en komplicerad köpprocess för att få en speciell rabatt. Enkelbiljetter står redan nu för en växande del av biljettköpen.

Själva införandet kan behöva föregås av ett antal förberedande steg. Detta för att förenkla och harmonisera biljettutbud och rabattkategorier för att uppnå fler likheter mellan stadstrafik och regiontrafik. Vid införandet av det nya biljettsystemet (beräknat till 2024) behöver några mindre justeringar ske. Andra exempel på vad som kan behöva beslutas om innan införandet är; prishöjning på norrlandsresan (indexuppräknning), justeringar av rabattkategorier och förändringar i aktiveringstider för biljetter.

Start för införandeprojektet beräknas till 2024 och målsättningen är att det nya systemet ska vara helt färdigt och i drift under 2025.

Källförteckning:

.....