

Styrelsen	2024-04-17
Handling nr	6.4
Handläggare	Sara Rosenqvist
Daterad	2024-03-27
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Utredning om förutsättningar för pristak i Västra Götaland

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Maria Björner Brauer

Utredning om förutsättningar för pristak i Västra Götaland

Rapport

2024-03-14

Innehållsförteckning

Inledning, uppdrag och metod	3
Metod och källor för utredningen	3
Faktabakgrund	4
Pristak i kollektivtrafik (vad och varför?).....	4
Nuläge och förutsättningar i Västra Götaland och hos Västtrafik	4
Geografiska förutsättningar	4
Försäljningskanalen Blippa och res	5
Försäljningskanalen Appen Västtrafik To Go	6
Försäljningskanalen Id-baserat kort.....	7
Prissättning.....	8
Intäktspåverkan.....	9
Tekniska förutsättningar	11
Omvärldsanalys	12
Summering och slutsats	13

Inledning, uppdrag och metod

Västtrafik fick hösten 2022 ett uppdrag¹ av dåvarande kollektivtrafiknämnden att utreda förutsättningar som underlättar val av biljettslag för arbetspendlare, som inte reser varje dag genom så kallad capping, på svenska kallat pristak,² och pristaket skulle gälla för en 30-dagarsperiod. Uppdraget är tvåårigt och gäller 2023–2024.

Uppdraget förtydligades i maj 2023 av infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens presidie till att omfatta:

1. Att utreda pristak kopplade till de tre försäljningskanaler som Västtrafik kommer att erbjuda resenärer när ett nytt viserings- och biljettsystem³ är infört om några år:
 - a) Kontaktlös betalning med betalkort ombord, hos Västtrafik kallat ”Blippa och res”
 - b) Appen Västtrafik To Go
 - c) Id-baserat kort (en framtida lösning, ej dagens Västtrafikkort med tillhörande systemstöd).
2. Att utöver 30-dagarsperiod även utreda 24-timmarsperiod
3. Att begränsa utredningen till en zon
4. Att utredningen avser vuxenbiljett

En statusrapport av uppdraget lämnades av Västtrafik enligt överenskommelse på nämndmötet i april 2023 (IKN 2023–00204).

Metod och källor för utredningen

Arbetet har framför allt skett i form av interna djupintervjuer och workshops med personer med relevant kompetens. Dessutom har prisberäkning, intäktpåverkan samt teknik- och systemanalys av förutsättningar för genomförande studerats. Omvärldsanalysen har genomförts genom intervjuer med Storstockholms lokaltrafik (SL), Skånetrafiken, Östgötatrafiken samt Transport for London (TfL).

¹ KTN 2022–00077

² Västtrafik använder den svenska termen av capping, som är pristak.

³ Enligt beslut i RS 2024-02-06 (RS 2024-00155)

Faktabakgrund

Pristak i kollektivtrafik (vad och varför?)

Pristak är en framväxande trend i kollektivtrafikbranschen med tydliga fördelar för kunderna. Kunden köper enkelt sina resor, oftast genom att blippa sitt betalkort, och när köp ackumulerats till en viss prisnivå/summa kan kunden fortsätta att resa utan ytterligare debiteringar inom det tidsspänn som pristaket gäller för. För kunden är fördelen att man kan blippa betalkortet och vara trygg med att aldrig betala mer än pristaket för sina resor. Mindre tid behöver dessutom läggas på att planera resandet. För omställning till hållbart resande är enkla och trygga köp viktigt.

De trafikhuvudmän i omvärlden som redan erbjuder pristak har i samtliga fall kopplat funktionen till kanalen för kontaktlös betalning med betalkort. Transport for London (TfL) har dessutom pristak på sitt Oystercard, vilket fungerar som ett förladdat resekort/reskassa som kunder laddar pengar på för att använda för resor, vilket påminner om Västtrafiks kontoladdning.

För trafikhuvudmän i omvärlden har ett incitament för att införa pristak varit att medvetet förflytta resenärer från andra kanaler över till kontaktlös betalning med betalkort ombord. Motivet till förflyttningen har bland annat varit att främja hållbart resande inom stads-zonen genom ett enkelt biljettköp. Ett annat incitament till att införa pristak har varit att marknadsföra kontaktlös betalning med betalkort som tjänst. Med undantag för TfL erbjuder övriga trafikhuvudmän pristak för resor inom en zon, för att inte göra det svårt för resenären att veta vilken zon pristaket gäller för.

Nuläge och förutsättningar i Västra Götaland och hos Västtrafik

Geografiska förutsättningar

Västtrafiks område är sedan november 2020 indelat i tre zoner. Den politiska inriktningen för pris och sortiment i Västra Götaland, har sedan många år varit enkelhet och enhetlighet i sortimentet – lika i hela regionen. I september 2019 beslutade dåvarande kollektivtrafiknämnden om principer för biljettsortimentet⁴. Där framgår att biljettsortimentet ska vara enhetligt i hela regionen och att biljetter ska utgå ifrån den nya zonindelningen, och att det inte ska finnas biljetter som är linjespecifika eller har annan geografisk giltighet än zonerna A, B och C eller en kombination av dessa. Biljettsortimentet ska också vara enkelt och tydligt för att kunna beskrivas för Västtrafiks kunder och samarbetspartners.

⁴ Principer för biljettsortiment och omlottzoner KTN 2018–00082

Försäljningskanalen Blippa och res

Försäljningskanalen Blippa och res (kontaktlös betalning med betalkort ombord) finns i dagsläget endast i zon A hos Västtrafik. Den infördes våren 2023 och har hittills genererat en försäljning på 12,7 mnkr exkl. moms vilket utgör 2,5 procent av Västtrafiks totala försäljning av enkelbiljetter. Detta kan jämföras med försäljning via Västtrafik appen To Go där försäljningen av enkelbiljetter utgör 97 procent. Återstående andel av försäljningen sker ombord Västtrafiks fordon, i Västtrafikbutiker och hos ombud.

Införandet begränsades till zon A av två skäl. Främst handlade det om att utrustning för ombordförsäljning på spårvagn (så kallade TVM) krävde en teknisk uppgradering vilket medförde en investering. För nästan samma belopp som skulle ha krävts för uppgraderingen av automater på spårvagn kunde Västtrafik i stället erbjuda kontaktlös betalning med betalkort ombord. Inte bara på alla spårvagnar utan också på alla andra fordon i zon A där ingen försäljning ombord funnits sedan tidigare.

Det andra skälet var att Göteborg (som en av Sveriges största turistmål) har många besökare varje år som kommer till kollektivtrafiken oförberedda, och därför inte alltid har kunnat köpa biljett innan sin resa. Att införa Blippa och res förväntas därför också bidra till ökade (säkrade) intäkter i den målgruppen.

För framtiden kan konstateras att regionstyrelsen har beslutat om en investering i nytt viserings- och biljettsystem för Västtrafik⁵. När det är genomfört om några år kommer Blippa och res att finnas i alla tre zonerna.

Idén med kontaktlös betalning i kollektivtrafiken är att den ska vara så enkel och snabb som möjligt, inga knapptryck eller val ska behövas. Det är också ett sätt att minimera påverkan på resenärsflödet ombord, och därigenom trafikflödet. Det ska bara vara att blippa och resa. Mot den bakgrunden erbjuds Blippa och res för 1 vuxen resenär per betalkort. Det finns ingen möjlighet att blippa för fler än 1 person på samma betalkort och inte heller att blippa för ungdomspris. För dessa behov hänvisas till Västtrafik appen To Go.

Pristak för blippa och res?

Pristak passar bra tillsammans med den kontaktlösa betalningen, vilket ger en smidig och stressfri betalningsmetod för resenärer som inte önskar eller behöver förbereda sig innan resan. Det bästa alternativet för de som föredrar att stiga ombord på kollektivtrafiken utan förberedelser, såsom sällanresenärer och turister.

När en kund gör sitt första ”blipp” reserverar Västtrafik pengar för köpet. Själva betalningen sker tidigast dagen efter när Västtrafiks trafikdygn infaller, vilket sker kl. 04.00.

⁵ (RS 2024-00155)

Funktionen pristak börjar räkna från att första blippet registreras tills den förbestämda pristaksnivån uppnås. Beroende på val av tidsintervall påbörjas pristaket att löpa exempelvis 24 timmar från första registrerade enkelbiljettsköp. I detta fall är pristaket relativt enkel att förstå för kunden. Komplexiteten uppstår när pristak sträcker sig över en längre tidsintervall exempelvis 30 dagar och kunden ska minnas när första registrerade köp av enkelbiljett gjordes.

Det finns även en risk att resenärer som är inkonsekventa med val av betalningssätt, som använder olika betalkort och betalenheter, hindras att nå upp till det förväntade pristaket (digital plånbok, smartklocka, olika betalkort).

Försäljningskanalen Appen Västtrafik To Go

Västtrafiks app To Go erbjuder resenären möjlighet att köpa zon- och länsöverskridande resor med enkelbiljett eller periodbiljett samt även flera enkelbiljetter åt gången (för gruppresa). Biljetterna finns för ungdom såväl som för vuxen. Medföljandeeerbjudandet innebär att en vuxen med periodbiljett i To Go kan ta med sig 3 ungdomar under 20 år på resan utan extra kostnad.

I appen finns erbjudande om återbäring som ges vid köp av enkelbiljetter under en viss tidsperiod. Den innebär 20 procent i återbäring när kunden köper enkelbiljetter i appen vid fyra separata tillfällen inom sju dagar. Återbäringen sparas i kundens kassa i appen och kan användas vid nästa biljettköp. Statistiken kring användningen av återbäringen visar att det är en mycket uppskattad tjänst bland kunderna. Det visades också när Västtrafik först beslöt att ta bort återbäringen i samband med lanseringen av flexbiljetten, något som sedan ändrades delvis till följd av kundernas missnöje med beslutet.

Förutom biljettköp erbjuder appen också resesökning och trafikinformation i form av avgångstavla per hållplats, information om störningar samt karta för att visa var fordonet man väntar på befinner sig, m m. Det finns också möjlighet till personlig service via direktkontakt med Västtrafiks Kundservice såväl via chatt som telefon. Kunden kan också i appen direkt på fordonet ansöka om förseningsersättning vid störning.

Västtrafiks biljettapp är unik med sin höga andel av total biljettförsäljning. Ingen annan trafik huvudman har appen fått ett sådant genomslag med så stor andel av resenärerna som användare. 2023 var ca 90 procent av antalet sålda biljetter till konsument⁶ köpta i appen.

För Västtrafik har appen viktiga fördelar som kanal eftersom den ger tillgång till stora mängder anonymiserad data vilken underlättar såväl uppföljning och förståelse av köpbeteenden som utveckling av tjänster och erbjudanden. Att kunder är registrerade (skapar konto) hos Västtrafik medför möjligheten att ge

⁶ Publik försäljning exklusive kommunala tillköp

individ Anpassad service, information och erbjudanden till kunderna. För kunden å sin sida innebär registreringen förlustgaranti för periodbiljetter, möjlighet till återbäring för enkelbiljetter samt tillgång till medföljandeerbjudande. Dessa faktorer innebär en väsentlig skillnad jämfört med ”Blippa och res” som varken medger någon information alls om kunderna eller någon möjlighet till kommunikation med kunder – bara anonyma blipp, eftersom kontaktlösa köp med betalkort inte kan kopplas till registrerade kunder.

Pristak i appen To Go?

I omvärldsanalysen framkom det inga exempel där biljettköp i app kombineras med pristak. Det förklaras av att appen förutsätter en annan typ av köpbeteende och har fler biljettererbjudanden, till exempel förköp av enkelbiljetter, flerzonsbiljetter samt andra funktioner som är till nytta för resenären.

Västtrafiks app To Go erbjuder resenären möjlighet att köpa zon- och länsöverskridande resor samt flera enkelbiljetter (gruppresa), vilket skulle skapa komplexitet i valet av pristaksnivå och zongiltighet. I appen finns dessutom redan den uppskattade återbäringen - det skulle bli svårt att förena två erbjudanden, återbäring och pristak, i samma kanal.

Ett införande av pristak i appen To Go är betydligt mer komplext än pristak för Blippa och res. I To Go sätts idag priset enbart baserat på zoner. Med pristak måste kundens köphistorik beaktas vid varje enskilt biljettköp. Detta skulle komplicera prisberäkningsflödet avsevärt jämfört med nuvarande lösning.

Försäljningskanalen Id-baserat kort

Det framtida Id-baserade kortet (som inte ska förväxlas med dagens Västtrafikkort) är ett kort som kan laddas med biljetter i stället för med pengar, vilket skiljer sig från dagens kontoladdning. Biljetten lagras i molnet och laddas med innehåll via hemsida och app, alltså inte som i dagens lösning, där biljetten lagras lokalt på kortet. Biljetten kommer således att kunna laddas när och var resenären vill - utan att ett försäljningsombud behöver uppsökas.

Det Id-baserade kortet ska erbjuda resenären möjligheten att förköpa flera enkelbiljetter (t ex gruppresa) samt zon- och länsöverskridande resor.

Det är dock rimligt att utgå ifrån att det, om några år när de nuvarande Västtrafikkorten ersatts av nya Id-baserade kort, kommer att vara en mycket liten andel av resenärerna som använder dessa kort för biljettköp. De allra flesta kommer att köpa biljett via digital försäljning i appen eller med kontaktlösa blipp med betalkort ombord.

De flesta användare av id-baserade kort kommer att vara skolelever och seniorer som inte kan eller vill ha skol- eller seniorbiljetter i appen. Dessa biljetter distribueras via kommunala tillköp genom Västtrafiks skol- och företagstjänster.

Förutom till dessa målgrupper är syftet med Id-baserade kort att erbjuda biljettköp för ett litet antal resenärer vars tillgång till biljetter inte kommer att uppfyllas varken av appen To Go eller av kontaktlös betalning med betalkort ombord.

Ett exempel på en trafikmyndighet som implementerat pristak för resor med kort är London. Förutom för kontaktlös betalning med betalkort har även deras "Oystercard", ett resekort med laddning av kontanter (motsvarande Västtrafiks kontoladdning) ett pristak.

Pristak för Id-baserade kort?

Pristak för Id-baserade kort skulle skapa komplexitet i val av pristaksnivå och zongiltighet, på samma sätt som för appen To Go. Dessutom skulle det vara en investering och ett erbjudande som kommer väldigt få till del eftersom Id-baserade kort förväntas ha få användare.

En annan aspekt är att det inte går att garantera att kortet brukas av samma användare. Risken finns att det lånas ut mellan användare som nyttjar varandras pristak. Vilket inte är avsikten med pristaket.

Baserat på enkelbiljetter är osäkert hur en prisberäkningslösning för pristak på Id-baserade kort skulle kunna fungera.

Prissättning

En grundläggande förutsättning som behöver fastställas är om ett eventuellt pristak ska omfatta en eller flera zoner, och hur det ska hanteras för kunder som reser inom och mellan olika zoner. Vid införande av ett zonöverskridande pristak krävs utarbetande av komplexa affärsregler för att beräkna pristaket. Det behöver fastställas vad som sker om kunden blippat sitt betalkort för resa i zon AB, zon B och zon A under pristakets tidsperiod. Som tidigare nämnts kopplas pristak till kontaktlös betalning med betalkort i de allra flesta kända fall. Idén med kontaktlös betalning är att den ska vara så enkel och snabb som möjligt. Inga knapptryck eller val ska behövas vilket talar emot att erbjudandet ska gälla fler än en zon.

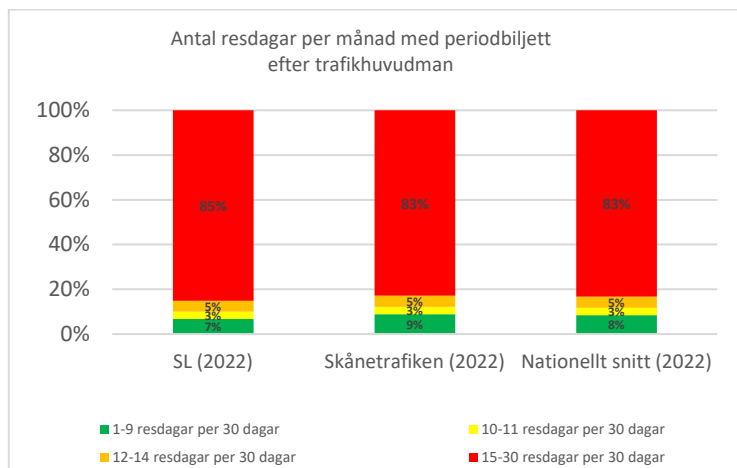
En viktig faktor är prissättningen. Om pristaket sätts för lågt påverkas intäkterna negativt. För att kompensera eventuell intäktsminskning vid införande av pristak kan det bli nödvändigt att höja priserna för andra biljetter.

Periodbiljetter brukar anses förenkla valet att resa hållbart jämfört med att ta bilen eftersom alla resor med kollektivtrafiken "redan är betalda" när resenären köpt en periodbiljett. Beroende på hur lågt pristaket sätts kan en möjlig konsekvens vara en viss överströmning från periodbiljetter till enkelbiljetter. Analysen av intäktspåverkan vid införande av pristak indikerar att det finns kunder som "underanvänder" periodbiljetter. Eftersom viseringsstatistiken för resande i zon A inte fullt ut återspeglar det verkliga resandet, med tanke på den öppna viseringen

(spårvagn och stombuss) och den generellt låga viseringsgraden det genererar, har beräkningen av intäktspåverkan utgått från Kollektivtrafikbarometern⁷.

Antagandet är att det nationella genomsnittet är jämförbart med resandet inom Västtrafiks zon A. Enligt detta antagande använder cirka 11 procent sin periodbiljett mellan en och elva resdagar. Givet att en resdag motsvarar två enkelbiljettsköp skulle denna grupp teoretiskt sett spara pengar genom att köpa enkelbiljetter i stället för en periodbiljett.

En ökad användning av enkelbiljettsköp kan också medföra högre kostnader i transaktionsavgifter jämfört med köp av periodbiljetter.



Figuren visar antalet resdagar i procent en resenär använder sin periodbiljett, 2022.
Källa; Kollektivtrafikbarometern

Intäktspåverkan

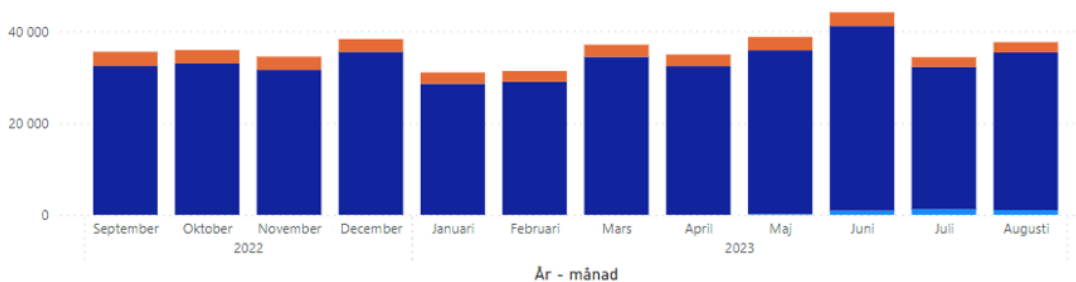
Ett nytt resenärsbeteende uppstod under och efter pandemin där fler av Västtrafiks resenärer började använda enkelbiljetter, eftersom resmönstren ändrades. Detta beteende har i princip återgått och periodbiljetterna står nu åter för mer än hälften av biljettintäkterna. Andelen enkelbiljetter är dock fortsatt hög, ca 49 procent.

Statistiken visar att av enkelbiljettskunderna är det varje månad 30–40 tusen kunder som köper fler än tre enkelbiljetter under ett dygn. För att undvika intäktsbortfall behöver pristaket därför sättas högre än summan av tre enkelbiljetter. Liknande fall gäller för månadsbiljett, där pristaket behöver sättas högre än 24 enkelbiljetter.

⁷ En branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik.

Antal enkelbiljettskunder som köpt 3 eller fler enkelbiljetter per dag

Säljkanal ● Blippa ombord ● To Go ● VIX (Kontoladdning)



Figuren visar antalet kunder som i olika försäljningskanaler köpt 3 eller fler enkelbiljetter per dag under det senaste året (2022-09 till 2023-08) Källa: Västtrafik

För att beräkna hur intäkterna påverkas vid införande av ett pristak har nuvarande enkelbiljettsköp och användning av 30-dagars periodbiljetter analyserats. Intäkterna från de kunder som idag köper fler enkelbiljetter samma dag tillsammans med de kunder som idag underanvänder periodbiljetter skulle innebära ett betydande intäktsbortfall jämfört med idag om ett pristak infördes.

Intäktspåverkan vid pristak för dygn respektive månad

Beräkningarna av intäktspåverkan i tabellen nedan utgår från två olika pristak:

- Dygnsbiljett. Pristaket är tre enkelbiljetter, motsvarande 105 kronor samt två enkelbiljetter, motsvarande 70 kr.
- Månadsbiljett. Pristaket är 24 enkelbiljetter, motsvarande 840 kronor samt 30 enkelbiljetter, motsvarande 1050 kronor.

Idag köper 3,6 procent av Västtrafiks enkelbiljettskunder tre eller fler enkelbiljetter per dag. Vid ett pristak på ett dygn på motsvarande tre enkelbiljetter (105 kr) blir intäktsbortfallet ungefär 3 mnkr per år. Intäktspåverkan är låg då pristaket når en begränsad målgrupp, det är med andra ord få kunder som kommer att uppnå pristaket utifrån hur de reser idag.

Ett lägre pristak, motsvarande två enkelbiljetter, innebär nästan 19 mnkr kronor i intäktsbortfall. Effekten blir större då fler kunder omfattas och får ett lägre totalpris för sina resor.

Vid ett pristak på en månad behöver nivån vara motsvarande 24 enkelbiljetter för att uppnå motsvarande pris som dagens månadsbiljett. Den nivån innebär ett intäktsbortfall på ungefär 12 mnkr per år. Effekten innefattar en viss överströmning från periodbiljett till enkelbiljett. Skulle prisnivån motsvara 30 enkelbiljetter är det färre periodbiljettskunder som byter biljettyp, och färre

enkelbiljettskunder som omfattas, utifrån hur resandet ser ut idag. Intäktpåverkan blir därför lägre, knappt 5 mnkr.

	Pristak för ett dygn		Pristak för en månad	
	3	2	24	30
Antal enkelbiljetter som pristaket motsvarar:				
Andel av enkelbiljettskunder som köper tre eller fler enkelbiljetter / dag	3,6%	39%	1,9%	0,8%
Intäktsbortfall/år	ca 3 mnkr	ca 19 mnkr	ca 12 mnkr	ca 5 mnkr

Figuren visar hur intäkterna påverkas vid olika nivåer på pristaket. Prisnivå 2023.

Tekniska förutsättningar

Ett införande av ett pristak hos Västtrafik skulle kräva omfattande utvecklingsarbete för att anpassa systemen och hantera den ökade tekniska komplexiteten. Särskilt vid införande av pristak för en längre period så som en månad behöver systemen kunna hantera sent inkommande data och efterhandsjusteringar, vilket är tekniskt utmanande. Beslut behöver fattas om pristak ska omfatta en eller flera zoner, och hur det ska hanteras för kunder som reser inom och mellan olika zoner.

Vid ett zonöverskridande pristak måste komplicerade affärsregler utarbetas för beräkning av pristak och dess tillämpning. Eftersom affärsreglerna är komplexa kan det vara nödvändigt med ett systemstöd för att underlätta för Västtrafiks kundservice att förklara för kunderna hur beräkningar har gjorts i deras specifika fall.

Under de närmaste åren fram till 2028 kommer Västtrafik att genomföra ett systemskifte⁸ på biljettområdet när ett nytt viserings- och biljettsystem ska installeras för att ersätta det befintliga som är föråldrat. Det är viktigt att notera att under den perioden kommer kapaciteten för att genomföra ytterligare/andra systemförändringar vara mycket begränsad.

⁸ RS 2024-00155

Omvärldsanalys

Frågorna som ställts i intervjuerna med Skånetrafiken, Östgötatrafiken, Storstockholms lokaltrafik (SL) och Transport for London (TfL) har omfattat områdena sortiment och pris, ekonomi, teknik, kundbeteende, kommunikation och framtid.

Uppläggen är likvärdiga hos de olika trafikhuvudmännen. En resenär når ett pristak när betalning av ett förutbestämt antal enkelbiljettsköp har genomförts inom en specificerad tidsperiod, genom att använda sitt betalkort. Köpen omvandlas till exempelvis en dygnsbiljett, där giltighetstiden kan var fast eller rörlig.

Trafikhuvudmännen visar på varierande lösningar i sina kanalval, tidsintervaller och zoner. Samtliga (utom en trafikhuvudman) har implementerat pristak enbart i kontaktlös betalning med betalkort.

Pristak för ett dygn är det vanligaste erbjudandet hos trafikhuvudmännen. Vissa tillämpar en fast tidsgräns då biljetten gäller vilket innebär att pristaket upphör när nytt trafikdygn börjar. Tidpunkten kan variera men inträffar oftast under nattetid. Andra erbjuder en rullande tidsintervall för pristak från första köpet. Det innebär att biljetten upphör att gälla exakt 24 timmar efter att det första köpet registrerades, vilket kan innebära att tidsperioden sträcker sig över två kalenderdagar.

Skånetrafiken införde pristak för ett dygn i samband med ett biljettsystembyte, medan Östgötatrafiken införde det vid lanseringen av sin kontaktlösa betalning. Pristaket sattes till två enkelbiljetter inom ett dygn. Innan pristaket infördes kostade en dygnsbiljett hos båda trafikhuvudmännen lika mycket som priset av två enkelbiljetter. Det innebär att övergången till pristaket för ett dygn inte resulterade i någon förlust av intäkter då priset förblev detsamma. Båda trafikhuvudmännen använder samma systemleverantör och framhåller att införandet av ett kontaktlöst biljetterbjudande med pristak medför kostnader både för drift och utveckling. Östgötatrafiken betonar att kontaktlös betalning är viktigare än själva pristaket som en tjänst.

Östgötatrafiken är enda kända trafikhuvudman som har pristak för en månad. Pristaket aktiveras när en kund köpt 30 enkelbiljetter. Pristaket gäller därefter under en period på 30 dagar, räknat från det första köpet. Systemet följer inte en fast kalendermånad vilket innebär att det är möjligt att nå pristaket när som helst under månaden. Det är några få resenärer som når detta pristak. Införandet av pristaket var en satsning för att återlansera deras kontaktlösa biljettköp efter pandemin och för att undvika eventuella förslag om införande av en flexbiljett.

Transport for London tillämpar ett pristakssystem där tre enkelbiljetter behöver köpas för att nå upp till pristaket. Pristaket gäller för samtliga nio zoner i tunnelbanan och bussnätet. Beräkningen av pristak baseras på resor under

högtrafik och syftar till att uppmuntra till ett ökat användande av kollektivtrafik för att förbättra stadsmiljön. TfL erbjuder även pristak på Oystercard, ett resekort där kunden kan ladda pengar för sina resor. Det finns också pristak för en vecka, med en fast giltighetstid från måndag till söndag, oberoende av när första köpet gjordes. Denna avancerade systemstruktur är utformad för att ge kunderna trygghet genom att garantera det mest förmånliga priset för deras resor. Utifrån kan lösningen verka enkel, men TfL understryker att systemet bakom detta är mycket avancerat.

I Region Stockholm beslutade Trafiknämnden i juni 2022 att införa pristak för en dag. Pristaket skulle aktiveras efter två enkelbiljettsköp med kontaktlöst kort och gälla fram till en fast sluttid klockan 00.00, oavsett när första köpet gjordes. Planerna på att införa pristaket under 2023 har skjutits upp på grund av en mer detaljerad kalkyl som visade på betydande intäktsförluster.

Pristak	Ett dygn	En vecka	En månad
Skånetrafiken	2 enkelbiljetter		
Östgötatrafik	2 enkelbiljetter		30 enkelbiljetter
Transport for London	3 enkelbiljetter	12–14 enkelbiljetter	
Storstockholms lokaltrafik	Beslut bordlagt		

Figuren visar översikt av köpgräns för aktivering av pristak, 2023.

Summering och slutsats

Pristak på resor inom kollektivtrafiken innebär att kunden köper sina resor, oftast genom att blippa sitt betalkort, och när köp ackumulerats till en förutbestämd summa kan kunden fortsätta att resa utan ytterligare debiteringar inom det tidsspänn som pristaket gäller för. Den politiska inriktningen för Västtrafiks biljettsortiment har hittills varit enhetlighet och enkelhet. Biljettsortimentet ska vara enhetligt i regionen samt enkelt och tydligt kunna beskrivas för Västtrafiks kunder och samarbetspartners.

Försäljningskanalen ”Blippa och res” infördes våren 2023 och står idag för 2,5 procent av försäljningen av enkelbiljetter. Drygt 90 procent av försäljningen sker i Västtrafik To Go.

Utredningen visar att av de tre försäljningskanaler som utretts är endast Blippa och res aktuell för ett pristak. Om pristak ska införas så passar det bäst med den kontaktlösa betalningen, vilken erbjuder ett enkelt och bekymmersfritt biljettköp för resenären som vill komma oförberedd till kollektivtrafiken. I detta fall är även prisberäkningen relativt enkel eftersom den genomförs i efterhand, alla blipp har ett och samma pris och alla affärsregler tillämpas vid en enda tidpunkt.

Omvärldsanalysen visar att denna försäljningskanal är det vedertagna sättet att tillämpa pristak.

Däremot identifierades inga exempel på pristak för biljetter i app. En app erbjuder en rad valmöjligheter när det gäller biljetter och andra funktioner. Västtrafiks app To Go erbjuder resenären möjlighet att köpa zon- och länsöverskridande resor samt flera enkelbiljetter (gruppresa), vilket skulle skapa komplexitet i valet av pristaksnivå och zongiltighet. Vidare erbjuder Västtrafik To Go även återbäring som ger rabatt på enkelbiljetter vid fyra biljettköp inom sju dagar. Att införa pristak i appen är betydligt mer komplext än för Blippa och res, eftersom kundens köphistorik måste beaktas vid varje enskilt biljettköp. Detta skulle komplicera prisberäkningsflödet avsevärt. Omvärldsanalysen visade endast ett exempel på pristak för Id-baserade kort (Oystercard i London som finns som komplement till kontaktlös kortbetalning med pristak). En sådan lösning skulle skapa samma komplexitet som för appen. Dessutom skulle det vara en investering och ett erbjudande som skulle komma att nå väldigt få användare, eftersom Id-baserade kort förväntas ha få användare.

Två tidsperioder för pristak har beräknats i utredningen; ett dygn och 30 dagar. Antal biljetter/resor som sätts för pristaket är avgörande för att få en attraktivitet i tjänsten. Samtidigt påverkas intäkterna negativt om pristaket sätts för lågt. Ett pristak på två resor inom ett dygn beräknas ge ett intäktsbortfall på nästan 20 mnr, och ett pristak på 24 resor inom 30 dagar beräknas ge ett intäktsbortfall på ungefär 12 mnr.

Pristak för ett dygn är det vanligaste erbjudandet hos de trafikhuvudmän som intervjuats. Endast Östgötatrafiken erbjuder en månad och endast några få resenärer når detta pristak. Blippa och res med pristak är främst riktat till resenärer som inte vill förbereda sig i förväg, särskilt sällanresenärer och besökare. Mot den bakgrunden är pristak för ett dygn mer relevant än pristak för en månad. Det bör också vara den period som skulle vara aktuell för ett eventuellt pristak kopplat till Blippa och res i Västtrafiks fall.

Trots fördelarna med pristak och dess potential att förenkla biljettköp för resenärer står Västtrafik inför utmaningar och kostnader vid införandet. Analysen pekar på behovet av noggrann planering och avvägning av ekonomiska och tekniska aspekter innan man går vidare. Fortsatt analys föreslås därför avgränsas till att handla om pristak för ett dygn för de kontaktlösa biljettköpen med betalkort Blippa och res. Samtidigt står den kanalen idag för en liten andel av försäljningen.

Att införa pristak i nuvarande befintligt system är inte ekonomiskt hållbart eftersom Västtrafik, under åren 2025 fram till 2028, kommer att genomföra ett systemskifte på biljettområdet när ny viserings- och biljettutrustning ska installeras. Under den perioden kommer kapaciteten för att genomföra ytterligare eller andra systemförändringar dessutom att vara mycket begränsad. Vad ett införande skulle kosta är inte möjligt att beräkna eftersom införandet behöver ske

i nya system och utrustning som regionstyrelsen beviljat investeringsmedel för, och där förutsättningarna ännu inte är kända fullt ut.

Mot bakgrund av ovanstående, rekommenderar Västtrafik att skjuta upp beslutet om att utreda förutsättningarna om införande av pristak tills ny utrustning har installerats ombord på fordonen i alla zoner. Genom noggrant övervägande av kundfördelar jämfört med ekonomiska och tekniska aspekter efter genomfört systemskifte, kommer det att ge tydligare förutsättningar innan något beslut fattas.

//