

Priser i Gotlands- trafiken

Fastställt av Välj ett objekt
Framtagen av regionstyrelseförvaltningen
Datum 2025-10-15
Ärendenr RS 2025/1969
Version [1.0]

Priser i Gotlandstrafiken

Innehåll

1. Bakgrund.....	3
1.1 Syfte med prisstatistiken	3
2. Begrepps- och metodförklaring.....	4
2.1 Begreppsförklaringar	4
2.1.1 Datakällor	4
2.1.2 Biljettalternativ	4
2.1.3 Komfortalternativ	5
2.1.5 Tak- och Snittpris	5
2.1.6 Proxy	5
2.2 Metodförklaringar	6
2.2.1 Val av analysmetod.....	6
2.2.2 Val av tidsperiod, resrutt och avgångar	6
2.2.3 Val av typresenärer.....	6
2.2.3.1 Typresenärer i analysen	7
2.2.4 Val av typresor	8
2.2.4.1 Typresor per typresenär	9
2.2.5 Framtagning av faktiska priser	11
2.2.6 Vägda medelvärden	11
2.2.7 <i>Kvar att leva på</i> (KALP)	12

1. Bakgrund

Gotland är en del av Sverige, men som ö har Gotland unika geografiska förutsättningar som påverkar tillgänglighet, utveckling och konkurrenskraft. För att Gotland ska kunna utvecklas på jämlika villkor med övriga landet krävs att transporterna till och från ön fungerar som en integrerad del av det nationella transportsystemet. Färjan är Gotlands landsväg – den förbinder ön med fastlandet och utgör en grundläggande förutsättning för såväl boende, arbete, studier som företagande.

Rättvisa färjepriser handlar i grunden om likvärdighet. Det ska kosta lika mycket att resa en motsvarande sträcka till lands som det gör med färjan mellan Gotland och fastlandet. Utan rättvisa färjepriser riskerar Gotland att bli ett samhälle med sämre tillgång till t.ex. utbildning, arbete och livskvalitet. Det påverkar Gotlands attraktionskraft, möjligheterna att bo kvar, flytta hit eller starta företag – och därmed den regionala utvecklingen i stort.

Höga färjepriser bidrar till att öka Gotlands sårbarhet. De riskerar att försvaga befolkningsunderlaget, urholka viktiga samhällsfunktioner och minska den långsiktiga hållbarheten i öns ekonomi. Samtidigt har Gotland en avgörande roll i Sveriges beredskap och säkerhet, vilket ytterligare understryker vikten av stabila och rättvisa förbindelser.

1.1 Syfte med prisstatistiken

För att kunna bedriva ett faktabaserat arbete kring färjepriserna mellan Gotland och fastlandet har en sammanställning av aktuell prisstatistik tagits fram. Syftet är att skapa en tydlig och saklig bild av hur prisnivåerna faktiskt ser ut i dag – inte enbart de lägsta eller högsta priserna, utan också de faktiska kostnader som resenärer mest troligt möter när de bokar sina resor.

Statistiken utgör ett underlag för flera delar av det regionala utvecklingsarbetet och används både internt inom Region Gotland och externt i kommunikationen med olika aktörer. Den ska bidra till att belysa hur prissättningen påverkar tillgänglighet, likvärdighet och Gotlands konkurrenskraft, samt hur nuvarande nivåer förhåller sig till invånarnas ekonomiska förutsättningar.

Ett centralt syfte är också att stärka det opinionsbildande arbetet gentemot nationella beslutsfattare – i första hand riksdag och regering – för att visa på behovet av rättvisa färjepriser och mer jämlika villkor mellan Gotland och övriga Sverige. Genom att basera argumentationen på verifierbara data kan Gotlands perspektiv tydliggöras och diskussionen om framtida trafiklösningar föras på ett mer konstruktivt och kunskapsbaserat sätt.

2. Begrepps- och metodförklaring

För att förstå och tolka resultaten i denna rapport på ett korrekt sätt är det viktigt att de begrepp och metoder som används förklaras. Nedan beskrivs centrala termer som rör prissättning, beräkningar och inkomstmått, samt de metodval som ligger till grund för analysen. Syftet är att ge en transparent bild av hur materialet tagits fram och hur utfallet ska tolkas.

2.1 Begreppsförklaringar

2.1.1 Datakällor

Underlaget till analysen bygger på flera kompletterande datakällor som tillsammans ger en samlad bild av resandemönster och prisnivåer i Gotlandstrafiken.

Som grund för typresorna används resandevolymer för året 2024, hämtade från Trafikverkets Riks- trafikrapport 2024. Rapporten redovisar omfattning och fördelning av resor för respektive resenärslag och utgör därmed ett centralt underlag för att förstå hur färjetrafiken faktiskt används.

Prisuppgifter hämtas från två huvudsakliga källor. För att följa den långsiktiga prisutvecklingen används rapporter om takbelopp inom Gotlandstrafiken, vilka visar hur prisnivåerna har förändrats över tid. För att belysa de faktiska kostnader som resenärerna möter i dag har aktuella priser, utifrån valda typresenärer och typresor, tagits fram direkt från Destination Gotlands bokningssystem. Dessa data speglar realiserade biljettpriser och ligger till grund för beräkningen av vägda medelvärden och prisexempel i rapporten.

2.1.2 Biljettalternativ

När man bokar en biljett med Gotlandsfärjan kan man välja mellan olika biljettalternativ som skiljer sig åt i pris, flexibilitet och återbetalningsmöjlighet.

Mini

Minibiljetten är det lägsta prisalternativet. Biljetten betalas direkt vid bokning och kan varken ombokas eller återbetalas.

Flexi

Flexibiljetten kan både om- och avbokas fram till en timme före avgång (Flexitillägget återbetalas dock inte). Betalning sker senast 28 dagar före avresa – vid senare bokning betalas biljetten direkt.

Flexiplus

Flexiplusbiljetten kan om- och avbokas fram till en timme före avgång och återbetalas i sin helhet, inklusive Flexitillägget. Betalningsvillkoren är desamma som för Flexi: senast 28 dagar före avresa, eller omedelbart vid senare bokning.

2.1.3 Komfortalternativ

Fartyget SF1650 är det fartyg som trafikerar det reseupplägg som används i denna analys. Ombord finns flera olika komfortalternativ att välja mellan vid bokning. Alternativen skiljer sig åt i pris, placering och direkt tillgång till service ombord.

Barnsalong – 74 platser

Vilstol i barnsalongen med direkt närhet till lekyta, toalett med skötbord och pentry.

Mittsalong – 58 platser

Vilstol i mittsalongen med direkt närhet till restaurang och café.

Aktersalong – 170 platser

Vilstol i aktersalongen.

Försalong – 1 220 platser

Vilstol i försalongen.

Kupé (Insides) – 12 platser

Sittplats i kupé utan fönster.

Kupé (Utsides) – 50 platser

Sittplats i kupé med fönster.

Barnsalong och mittsalong kostar som regel lika mycket och utgör de billigaste komfortalternativen. Därefter följer aktersalong, försalong, och insides kupé, medan utsides kupé är det dyraste alternativet.

2.1.5 Tak- och Snittpris

Takpriset definieras som det högsta genomsnittliga pris som får tas ut under ett trafikår för en viss kundkategori.

Snittpriset definieras av genomsnittspriset för samtliga sålda biljetter under ett trafikår – Intäkterna / Resandevolym

2.1.6 Proxy

En proxy används när man inte har direkt data för en viss grupp, men kan använda något liknande som en indikator. Det betyder att man använder ett mått som på ett trovärdigt sätt speglar beteendet hos den grupp man vill studera.

Som exempel har barnresor använts som proxy för att identifiera typresan för familjeresorna i analysen. Eftersom barn oftast reser tillsammans med sina familjer ger barnresor en trovärdig bild av när familjer från fastlandet vanligtvis reser till och från Gotland.

2.2 Metodförklaringar

2.2.1 Val av analysmetod

Eftersom någon officiell redovisning av prisnivåer i färjetrafiken inte finns tillgänglig har analysen genomförts utifrån statistiskt underbyggda typfall.

En typfallsanalys möjliggör en systematisk och jämförbar beräkningsgrund, där priser hämtas direkt från operatörens bokningssystem utifrån definierade resmönster och villkor. På så sätt kan en transparent uppskattning av verkliga reseutgifter baserad på tillgänglig information skapas.

Metoden är särskilt värdefull i sammanhang där priserna varierar mellan säsonger, biljettyper och komfortalternativ, och där resenärernas bokningsbeteenden påverkar utfallet. Genom att utgå från representativa typresenärer (t.ex. familj, pensionärspär, student och ensamresenär) och deras respektive typresor kan analysen belysa skillnader mellan grupper, resesätt och säsonger.

Typfallsanalysen ger därmed ett tillförlitligt och pedagogiskt underlag som gör det möjligt att både följa prisutveckling och diskutera kostnadsbörda, tillgänglighet och rättvisa på ett konkret sätt. Den bidrar till en gemensam förståelse av hur prisnivåer formas i praktiken och vilka faktorer som påverkar resenärernas kostnader.

Samtidigt har metoden vissa begränsningar. Resultaten bygger på antaganden om typiska resenärer och bokningsmönster och kan därför inte generaliseras till alla olika reseupplägg. Analysen omfattar en avgränsad tidsperiod och fångar inte variationer över längre sikt. Trots detta utgör den ett robust underlag för att identifiera skillnader och trender mellan olika grupper och resesätt, och kan med fördel kompletteras med mer omfattande undersökningar för att fördjupa förståelsen.

2.2.2 Val av tidsperiod, resrutt och avgångar

Analysen bygger på data från Destination Gotlands hemsida för perioden 1 oktober – 31 december 2025. Denna tidsperiod har valts medvetet eftersom resevolymerna då är relativt låga och den dynamiska prismodellen antas därför ha något begränsad påverkan på biljettpiserna. Lågsäsongen ger därmed en mer stabil och representativ bild av de lägsta prisnivåerna i färjetrafiken. September har exkluderats eftersom datainsamlingen endast kan göras framåt i tid, samtidigt som månaden utgör en övergång mellan sommarens högsäsong och den efterföljande lågsäsongen.

Av de två linjer som trafikerar Gotland, Visby–Nynäshamn och Visby–Oskarshamn – sker, för den undersökta perioden, omkring 79 procent av resorna under Nynäshamnslinjen. Därför utgår analysen från denna sträcka, vilket gör resultaten representativa för det faktiska resandet.

Vissa särskilda avgångar har exkluderats, eftersom de inte speglar reguljärt passagerarresande utan används för exempelvis farligt gods eller omlokalisering av fartyg.

2.2.3 Val av typresenärer

De typresenärer som används i denna analys är illustrativa exempel som representerar vanliga och samhällsrelevanta resmönster till och från Gotland. Syftet är att tydliggöra hur prisnivåer,

biljettalternativ och tillgänglighet påverkar olika grupper av resenärer, samt att ge en realistisk bild av typiska resesituationer med skilda behov, förutsättningar och ekonomiska villkor.

Typresenärerna ska inte tolkas som en fullständig beskrivning av alla som reser till och från Gotland. Det finns såklart en stor variation i hur människor reser – familjer kan till exempel ha fler eller färre barn, resa med endast en vårdnadshavare, eller ha olika syften och tidpunkter för sina resor. Exempelen ska därför ses som representativa fall som ger en rimlig bild av de mest frekventa och relevanta resandekategorierna i färjetrafiken.

I vissa, men inte alla, av de typresor som används i analysen reser typresenärerna med personbil. Valet att inkludera bil bygger på observerade samband i resandemönstren. Det finns en tydlig positiv korrelation mellan familjeresor och bilresande, och liknande mönster återfinns för pensionärspar.

2.2.3.1 Typresenärer i analysen

Den gotländska familjen

En familj som bor på Gotland och reser till fastlandet, ofta för att träffa släkt och vänner, åka på semester eller delta i fritidsaktiviteter som inte finns på ön. Familjen reser i denna analys alltid med bil, vilket ger möjlighet att ta sig vidare till platser som inte nås med kollektivtrafik.

Den besökande familjen

En familj som bor på fastlandet och reser till Gotland för att träffa släkt och vänner, tillbringa tid i sitt deltidboende eller uppleva ön under ledighet. De reser alltid med bil, vilket ger dem frihet att ta sig runt på Gotland, besöka olika orter och utflyktsmål och enkelt kombinera resan med både avkoppling och sociala besök.

Den gotländska vuxne

En ensamresande vuxen som bor på Gotland och reser till fastlandet för t.ex. arbete, sportevenemang eller för att hälsa på familj och vänner. Resan görs utan bil, och den vuxne tar sig därför vidare med tåg, buss eller samåkning beroende på vart resan går.

Det gotländska pensionärsparet

Ett pensionärspär bosatt på Gotland som reser till fastlandet för att hälsa på barn och barnbarn, delta i föreningsliv, gå på kulturevenemang eller genomföra planerade vårdbesök. Pensionärsparet reser alltid med bil, vilket ger dem möjlighet att planera resan i egen takt och nå resmål som ligger utanför de större orterna.

Den gotländska studenten

En student bosatt på Gotland som reser till fastlandet, ofta för att studera, delta i tentor, praktik eller träffa familj och vänner. Studenten reser utan bil och är därför beroende av kollektivtrafik eller samåkning för att ta sig vidare till sin destination.

Den besökande studenten

En student som bor på fastlandet och reser t.ex. till Gotland för att studera vid Uppsala universitet – Campus Gotland, ofta som en del av veckopendling. Resan kan också handla om att träffa vänner, släkt eller delta i studentliv och evenemang på ön. Studenten reser utan bil och tar sig vanligtvis vidare till fots eller med kollektivtrafik.

Tillsammans utgör dessa typresenärer en representativ bild av de grupper som i störst utsträckning påverkas av färjeprisernas nivåer och tillgänglighet. De speglar både gotlänningars behov av tillgång till fastlandet och fastlänningars möjlighet att resa till Gotland.

2.2.4 Val av typresor

Typresorna i analysen bygger på resevolymerna från Trafikverkets Rikstrafikrapport 2024. Genom att analysera när olika resenärsgupper är över- eller underrepresenterade i resandet har de avgångar (dagar och tider) då varje grupp reser som mest till och från Gotland kunnat identifieras (se förtydligande exempel nedan). På så sätt speglar typresorna faktiska och representativa resmönster under den undersökta perioden. De resor där en typresenär reser oftare än genomsnittet har använts som utgångspunkt för de typresor som ligger till grund för prisberäkningarna.

De är illustrativa exempel som representerar vanliga och återkommande resmönster under året. Syftet är att tydliggöra hur prisnivåer, biljettalternativ och tillgänglighet påverkar olika grupper av resenärer. Exempelen ska inte tolkas som en fullständig beskrivning av allt resande eller samtliga resenärstyper, utan som representativa fall som ger en rimlig bild av de mest frekventa och relevanta resandekategorierna i färjetrafiken.

Förtydligande exempel: Den gotländska familjen

Utresa - dag				
Dag	Genomsnitt dag	Genomsnitt total	Kvot	Över-/underrepresentation
Måndag	2,20	3,00	0,73	-27%
Tisdag	1,70	3,00	0,57	-43%
Onsdag	2,40	3,00	0,80	-20%
Torsdag	3,60	3,00	1,20	20%
Fredag	5,30	3,00	1,77	77%
Lördag	4,20	3,00	1,40	40%
Söndag	2,10	3,00	0,70	-30%

Utresa - tid på fredag				
Tid	Genomsnitt avgång	Genomsnitt total	Kvot	Överrepresentation
07:15	5,80	5,30	1,09	9%
16:00	4,80	5,30	0,91	-9%

Hemresa - dag				
Dag	Genomsnitt dag	Genomsnitt total	Kvot	Över-/underrepresentation
Måndag	3,40	3,00	1,13	13%
Tisdag	1,90	3,00	0,63	-37%
Onsdag	1,70	3,00	0,57	-43%
Torsdag	2,40	3,00	0,80	-20%
Fredag	1,60	3,00	0,53	-47%
Lördag	2,70	3,00	0,90	-10%
Söndag	6,40	3,00	2,13	113%

Hemresa - tid på söndag				
Tid	Genomsnitt avgång	Genomsnitt total	Kvot	Överrepresentation
11:45	6,97	6,30	1,11	11%
20:10	5,60	6,30	0,89	-11%

Exemplet visar hur typresan för den gotländska familjen har identifierats genom att analysera när denna grupp är över- eller underrepresenterad i resandet, baserat på uppgifter från Trafikverkets Rikstrafikrapport 2024.

I tabellen över utresa – dag framgår att fredagar tydligt sticker ut som den dag då gotländska familjer reser oftare än genomsnittet, med en överrepresentation på 77 procent jämfört med övriga veckodagar. Under dessa fredagar sker de flesta avgångarna tidigt på morgonen, vilket framgår av tabellen utresa – tid på fredag, där avgången klockan 07:15 har den högsta frekvensen.

Motsvarande mönster återkommer i hemresorna, där söndagar uppvisar en markant överrepresentation på 113 procent jämfört med genomsnittet. Av tiderna för hemresa – söndag framgår att avgången klockan 11:45 är något vanligare än den senare kvällsavgången, vilket tyder på att många familjer väljer att resa hem mitt på dagen.

2.2.4.1 Typresor per typresenär

Den gotländska familjen

För den gotländska familjen har barnresor använts som *proxy* för att identifiera deras typresa. Analysen bygger på resor tur och retur mellan Visby och Nynäshamn.

Resultatet visar en tydlig överrepresentation av familjeresor på fredagar vid utresa och på söndagar vid hemresa. Fredagar står för 77 procent fler resor än genomsnittet, medan söndagar har 113 procent fler resor än en genomsnittlig dag. Detta speglar ett tydligt helgresande, där familjer åker till fastlandet på fredagen och återvänder till Gotland på söndagen. När man ser till avgångstider reser familjer oftare på morgonen vid utresa (kl. 07.15) och på förmiddagen vid hemresa (kl. 11.45).

Detta mönster ligger till grund för reseupplägget för den gotländska familjen, där den typiska resan antas vara:

- Utresa: fredag kl. 07.15 från Visby
- Hemresa: söndag kl. 11.45 från Nynäshamn

Den besökande familjen

För den besökande familjen har barnresor även här använts som *proxy* för att identifiera resmönster. Analysen bygger på resor tur och retur mellan Nynäshamn och Visby.

Resultatet visar en tydlig överrepresentation av familjeresor på fredagar vid utresa samt på söndagar vid hemresa. Fredagar står för 63 procent fler resor än genomsnittet, medan söndagar har 104 procent fler resor än en genomsnittlig dag. Mönstret speglar ett typiskt helgbesök, där familjer reser till Gotland i slutet av veckan och återvänder till fastlandet på söndagen. När man ser till avgångstider reser familjer oftare mitt på dagen vid utresa (kl. 11.25) och på eftermiddagen vid hemresa (kl. 16.00).

Detta mönster ligger till grund för reseupplägget för den besökande familjen, där den typiska resan antas vara:

- Utresa: fredag kl. 11.25 från Nynäshamn
- Hemresa: söndag kl. 16.00 från Visby

Det gotländska pensionärsparet

För det gotländska pensionärsparet har pensionärsresor använts som för att identifiera resmönster. Analysen bygger på resor tur och retur mellan Visby och Nynäshamn.

Resultatet visar en tydlig överrepresentation av resor på fredagar vid utresa och på söndagar vid hemresa. Fredagar står för 69 procent fler resor än genomsnittet, medan söndagar har 59 procent fler resor än en genomsnittlig dag. Detta tyder på att många pensionärer reser till fastlandet inför helgen. När man ser till avgångstider reser pensionärsparet oftare på morgonen vid utresa (kl. 07.15) och på kvällen vid hemresa (kl. 20.10).

Detta mönster ligger till grund för reseupplägget för det gotländska pensionärsparet, där den typiska resan antas vara:

- Utresa: fredag kl. 07.15 från Visby
- Hemresa: söndag kl. 20.10 från Nynäshamn

Den gotländska studenten

För den gotländska studenten har studentresor använts för att identifiera resmönster. Analysen bygger på resor tur och retur mellan Visby och Nynäshamn.

Resultatet visar en tydlig överrepresentation av resor på fredagar vid utresa och på söndagar vid hemresa. Fredagar står för 58 procent fler resor än genomsnittet, medan söndagar har 65 procent fler resor än en genomsnittlig dag. Detta speglar ett typiskt mönster för studenter som lämnar Gotland inför helgen och återvänder till studierna på söndagskvällen. När man ser till avgångstider reser studenter oftare på eftermiddagen vid utresa (kl. 16.00) och på kvällen vid hemresa (kl. 20.10).

Detta mönster ligger till grund för reseupplägget för den gotländska studenten, där den typiska resan antas vara:

- Utresa: fredag kl. 16.00 från Visby
- Hemresa: söndag kl. 20.10 från Nynäshamn

Den besökande studenten

För den besökande studenten har studentresor använts för att identifiera resmönster. Analysen bygger på resor tur och retur mellan Nynäshamn och Visby.

Resultatet visar en tydlig överrepresentation av resor på fredagar vid utresa och på söndagar vid hemresa. Fredagar står för 81 procent fler resor än genomsnittet, medan söndagar har 81 procent fler resor än en genomsnittlig dag. När man ser till avgångstider reser studenter oftare på förmiddagen vid utresa (kl. 11.25) och på eftermiddagen vid hemresa (kl. 16.00).

Detta mönster ligger till grund för reseupplägget för den besökande studenten, där den typiska resan antas vara:

- Utresa: fredag kl. 11.25 från Nynäshamn
- Hemresa: söndag kl. 16.00 från Visby

2.2.5 Framtagning av faktiska priser

De faktiska priserna i analysen har tagits fram genom manuella prisuttag från Destination Gotlands webbplats för den undersökta tidsperioden. Priserna har samlats in för specifika avgångar som motsvarar de tidpunkter då respektive typresenärsgrupp reser som mest, enligt underlag från Trafikverkets Rikstrafikrapport 2024. På så sätt säkerställs att de prisnivåer som används i analysen speglar realistiska och representativa resesituationer.

För varje vald resa har prisuppgifter hämtats för de olika komfortalternativen – mittersalong, aktersalong samt försalong – och för både Mini- och Flexi. Vid varje uttag noterades även tillgången på respektive komfortnivå för att kunna bedöma hur utbud och beläggning påverkar prisbilden.

För de gotländska resenärerna, där pris saknats för en viss komfortklass, har mönster från jämförbara dagar använts för att uppskatta värdet. Detta tillvägagångssätt gör det möjligt att behålla en sammanhållen och konsekvent beräkningsgrund även när enstaka datapunkter saknas, utan att påverka analysens representativitet.

För de besökande resenärerna har saknade prisuppgifter istället beräknats utifrån relationer mellan befintliga och saknade värden i hela dataserien. Den framräknade kvoten har därefter använts för att komplettera de saknade priserna.

Beräkningsgrunder:

- Aktersalong = Försalong \times 0,875
- Mittersalong = Försalong \times 0,773
- Kupé = Försalong \times 1,090

2.2.6 Vägda medelvärden

Att använda vägda medelvärden är avgörande för att spegla vad resenärerna faktiskt betalar. Ett enkelt genomsnitt mellan komfortalternativ skulle ge samma vikt till varje prisnivå, oavsett hur många som reser i respektive kategori. I verkligheten överstiger det totala antalet resenärer ofta antalet platser i de billigaste komfortalternativen, vilket innebär att resterande resenärer fördelas på de dyrare alternativen där fler platser finns tillgängliga. Eftersom en majoritet därför reser i de till antalet större och mer kostsamma komfortalternativen hamnar den faktiska genomsnittskostnaden högre än vad ett ovägt medelvärde antyder.

På fartyget SF1650 finns 74 platser i barnsalong, 58 platser i mittersalong, 170 platser i aktersalong och 1 220 platser i försalong. Eftersom barnsalong och mittersalong har samma prisnivå har dessa slagits samman till ett gemensamt alternativ (mittersalong).

För att få fram ett vägt medelvärde har prisuppgifter först hämtats för specifika datum under perioden oktober–december 2025 från Destination Gotlands hemsida. För att spegla ett realistiskt resmönster för dessa datum har dessa prisuppgifter kopplats till resevolymen från Trafikverkets rikstrafikrapport 2024, där motsvarande dag använts som referens för att beskriva fördelningen av resenärer 2025.

Den totala resenärvolymen för motsvarande dag 2024 har fördelats mellan komfortalternativen i prisordning – från det billigaste till det dyraste: först mittersalong (132 personer), därefter aktersalong

(170 personer) och slutligen försalong (upp till 1 220 platser). Sedan har andel resenär per komfortalternativ räknats fram.

Andelen resenärer i varje komfortalternativ har sedan använts för att väga samman priserna till ett vägt medelvärde. Beräkningen har genomförts separat för Mini- och Flexi-biljetter, vilket gör att resultatet speglar både prisskillnader och faktisk platsfördelning ombord.

Förtydligande exempel: Den besökande familjen

Undersökt datum

- Utresa: 2025-10-10 kl. 11.25
- Hemresa: 2025-10-12 kl. 16.00

Faktiska kostnader per komfortalternativ (Mini-biljett):

Komfortalternativ Pris

Mittsalong	3 848 kr
Aktersalong	4 356 kr
Försalong	4 978 kr

Faktisk fördelning av resenärer motsvarande resa 2024:

Komfortalternativ andel resenärer

Mittsalong	14 %
Aktersalong	18 %
Försalong	68 %

Det vägda medelpriset beräknas då som:

$$(3\,848 \times 0,14) + (4\,356 \times 0,18) + (4\,978 \times 0,68) = 4\,708 \text{ kr}$$

Detta visar att den genomsnittliga kostnaden för resenärerna blir 4 708 kronor, vilket är betydligt mer rättvisande än om man bara hade tagit ett ovägt genomsnitt (4 394 kr). Den vägda beräkningen tar hänsyn till hur platserna faktiskt används och speglar därför den reella prisnivån som resenärerna möter vid bokning.

2.2.7 Kvar att leva på (KALP)

Begreppet ”kvar att leva på” används i analysen för att beskriva hur mycket ett hushåll eller en typresenär har kvar i plånboken efter att nödvändiga utgifter är betalda. Det utgör ett mått på faktiskt ekonomiskt handlingsutrymme och används i analysen för att illustrera hur stor andel av detta utrymme som upptas av kostnaden för färjebiljetter.

Inkomsterna baseras på median nettoinkomst enligt SCB, vilket innebär en inkomstnivå där lika många tjänar mer som mindre. Utgifter (exklusive boende och bil) utgår från Konsumentverkets [schabloner för hushållskostnader](#). Boendekostnaden bygger på uppgifter från SCB i kombination

med Region Gotlands egna siffror¹, medan bilkostnaden baseras på ett särskilt framtaget case för Sveriges vanligaste bilmodell (se uträkning nedan).

Syftet med beräkningen är att ge en realistisk och jämförbar bild av hur mycket ett hushåll på Gotland faktiskt har kvar varje månad efter nödvändiga utgifter – och därigenom belysa hur en biljettbokning påverkar hushållets disponibla ekonomi och ekonomiska utrymme.

Bilkostnad:

Bil: Volvo V70, 2016, Diesel, Manuell, 17 000 mil

Värde: 151 300 kr

Kontantinsats 20%

Billån (amortering på 10 år): 121 040 kr

Ränta: 6%, 605 kr

Amortering: 1 009 kr

Månadskostnad lån: 1 614 kr

Försäkring: 589 kr

Värdeminskning: 525 kr

Skatt: 105 kr

Drivmedel (125 mil/månad, 0,7 l/mil, drivmedelpris 16 kr/l): 1 400 kr

Däck (genomsnitt): 266 kr

Service (Volvo): 335 kr

Besiktning (Besikta): 33 kr

Månadskostnad övrigt: 3 253 kr

Total månadskostnad bil: 4 867 kr

¹ Fördelning upplåtelseform Gotland (2024): hyresrätt – 30%, bostadsrätt – 20%, äganderätt – 50%