



**Priser i regional kollektivtrafik i Sverige och EU 2014**    **Rapport 2014:15**



**Priser i regional kollektivtrafik    Rapport**  
**i Sverige och EU 2014            2014:15**

**Trafikanalys**

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2014-12-01

# Förord

Trafikanalys har regeringens uppdrag att utvärdera effekterna av marknadsöppningarna inom kollektivtrafiken och på järnvägsmarknaden. Detta ska göras med utgångspunkt i ett resenärs-perspektiv. Ett led i att fånga upp marknadsöppningens påverkan för resenärerna är att undersöka vilka prisförändringar som skett i den regionala kollektivtrafiken, vilket är denna rapportens inriktning. Även en europeisk jämförelse görs för att sätta den svenska prisbilden i ett internationellt perspektiv.

Rapporten har författats av Michael Stridsberg, utredare på Trafikanalys.

Stockholm i november 2014

Brita Saxton

Generaldirektör



# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Bakgrund</b> .....	<b>9</b>
1.1 Rapportens syfte .....	9
1.2 Avgränsningar .....	10
<b>2 Prisläget i Sverige</b> .....	<b>13</b>
2.1 Enkelbiljett 2014.....	13
2.2 Månadskort för hela länet 2014.....	17
2.3 Månadskort för lokal resa 2014.....	20
2.4 Antal enkelbiljetter för priset av ett månadskort .....	24
2.5 Priser enligt resvaneundersökningen.....	25
2.6 Kommersiell trafik.....	29
2.7 Prisutveckling i offentlig trafik.....	32
<b>3 Europeisk jämförelse</b> .....	<b>37</b>
3.1 Kollektivtrafikpriser i europeiska huvudstäder.....	37
3.2 Köpkraftsanpassning.....	41
3.3 Antal enkelbiljetter för priset av ett månadskort i EU-huvudstäder .....	44
3.4 Analys av de europeiska priserna .....	46
<b>Bilaga 1</b> .....	<b>47</b>
<b>Bilaga 2</b> .....	<b>49</b>





# Sammanfattning

Utvecklingen vad gäller priser har under de senaste knappt 15 åren varit stigande. Mest har priserna stigit på enkelbiljetter men även månadskorten har stigit i pris. Jämfört med övriga varor och tjänster i samhället så har prisutvecklingen inom kollektivtrafiken varit betydligt högre. Det gör att de kollektiva resorna utgör en större del av resenärernas samlade utgifter.

Det förekommer kraftiga variationer vad gäller priserna i kollektivtrafiken mellan olika län. En stor del av skillnaderna, framförallt vad gäller länskort, kan förklaras av faktorer som befolkningstäthet. Enkelbiljettspriserna tycks däremot inte påverkas av geografiska förutsättningar i samma utsträckning. Detta skulle kunna bero på att man i län där resandet med kollektivtrafiken är lågt vill sänka trösklarna för att få fler att prova att resa kollektivt. I andra län kanske man ser en poäng i att snabbt göra det lönsamt för resenärerna att skaffa månadskort istället för att köpa enkelbiljetter då och då.

Prisutvecklingen för alla undersökta biljettalternativ har varit relativt kraftig under ett antal år och ökat betydligt mer än KPI. Kollektivtrafiken har drabbats av stora och snabba kostnadsökningar vilket berott på ett ökat utbud och förbättrad standard vad gäller bekvämlighet och tillgänglighet. Sannolikt har detta även haft påverkan på biljettpriserna.

De kommersiella aktörernas priser är i regel högre än priserna i den offentligt subventionerade trafiken. Detta är inte förvånande då de kommersiella kollektivtrafikutövarna får praktiskt taget alla sin inkomster från just biljettförsäljningen, medan de offentligt subventionerade motsvarigheterna får hälften av sina inkomster från bidrag. Den kommersiella trafiken är fortfarande mycket begränsad och i de fall den finns handlar det om enstaka linjer som kompletterar snarare än konkurrerar med offentligt subventionerad trafik. Prismässigt finns det vissa möjligheter att konkurrera med de offentliga aktörerna, speciellt om man ser till priserna för enkelbiljetter. Dock är det inte möjligt för dessa att konkurrera när det gäller mängdrabatter eller månadskort.

I ett europeiskt perspektiv, där kollektivtrafikpriserna i Europeiska Unionens huvudstäder studerats, framkommer att de svenska priserna är höga vad gäller enkelbiljetter, men på mer av en normalnivå när det gäller månadskort. Priserna i EU uppvisar stora variationer vilket kan härledas till olika förutsättningar vad gäller såväl ekonomi som geografi.

Den viktigaste slutsatsen från denna kartläggning är att den kraftiga prisökningen för resenärernas kollektivtrafikresor på sikt riskerar att minska människors incitament att välja kollektivtrafiken. Kraftigt stigande priser gör också att det blir svårare för branschen att uppnå sina mål om såväl ökat resande som en högre andel av det totala resandet med kollektivtrafik. Det ligger därför i både resenärernas, samhällets och branschens intresse att denna utveckling avstannar och att prisökningarna mattas av.



# 1 Bakgrund

Sedan 2012 är marknaden för kollektivtrafik, genom den nya lagen om kollektivtrafik<sup>1</sup>, öppen för konkurrens. Innan denna reform hade även SJ AB:s monopol på järnvägsmarknaden upphävts och marknadsöppningen för kommersiell trafik på spåren genomförts i flera steg, varav det sista togs i oktober 2010.<sup>2</sup> Trafikanalys följer på regeringens uppdrag effekterna av dessa reformer.<sup>3</sup> Denna utvärdering har delrapporterats varje år och föreliggande rapport utgör ett av underlagen för den slutrapport som redovisas i december 2014.

En beskrivning av hur prisbilden för resenärerna ser ut och har utvecklats över tid är något som efterfrågats från flera olika håll. Ett ökat resande med kollektivtrafiken är en viktig nyckel i stävan att uppnå de transportpolitiska målen och för att åstadkomma detta krävs att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig, även vad gäller priser.

Prisutvecklingen är intressant att studera då priset är en faktor som spelar roll för resenärerna och som de märker av tydligt då de reser med kollektivtrafiken. Att kollektivtrafiken är prisvärd har också identifierats som en aspekt som har betydelse för både resenärsnöjdheten och för resfrekvensen.<sup>4</sup> Inom branschen finns uppsatta mål om att dels öka antalet resor med kollektivtrafik, dels öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet.<sup>5</sup> För att kunna uppnå dessa mål är det viktigt att kollektivtrafikens prissättning inte skapar barriärer som minskar motivationen bland potentiellt nya resenärer att välja kollektivtrafiken istället för bilen.

## 1.1 Rapportens syfte

Denna rapport fokuserar på priser i kollektivtrafiken. Detta är en tydlig resenärsfokuserad inriktning till skillnad från de undersökningar som gjorts inom områden såsom kollektivtrafikens kostnader och finansiering. Syftet är att kunna ge en bild av hur prisläget för resenärer ser ut i dagsläget samt hur det utvecklats över tid.

Utbud och pris är två variabler som i hög grad samspelar när det gäller kollektivtrafik. Finns det ett bra utbud som fungerar på ett tillfredsställande sätt så är resenärer i allmänhet inte så känsliga för att betala för sina resor. Man är helt enkelt i regel beredd att betala för god kvalitet. Är utbudet däremot begränsat och inte uppfyller de förväntningarna resenärerna har så kan höga priser förstärka dessa känslor. Höga priser kan även skapa barriärer för nya resenärer som kanske inte är helt insatta i hur utbudet ser ut. Om kollektivtrafiken då framstår som dyr i förhållande till andra färd sätt så är sannolikheten för att välja kollektivtrafiken begränsad.

Denna rapport innehåller även en kartläggning av priserna för ett urval av olika färdbevis i huvudstäderna inom den Europeiska Unionen. Detta för att visa upp ett internationellt

---

<sup>1</sup> SFS 2010:1065.

<sup>2</sup> Prop. 2008/09:176 Konkurrens på spåret.

<sup>3</sup> Regeringsuppdrag N2010/7904/TE Uppdrag att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg samt den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet.

<sup>4</sup> Svensk Kollektivtrafik (2013) Kollektivtrafikbarometern årsrapport 2013.

<sup>5</sup> Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik <http://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/>, tillgänglig 2014-11-11.

perspektiv och de olikheter som förekommer vad gäller priserna för kollektivtrafikresenärer runt om i Europa.

## 1.2 Avgränsningar

Vissa avgränsningar har varit nödvändiga i undersökningen, framförallt avseende vilken typ av kollektivtrafik som undersöks. Begreppet kollektivtrafik kan inkludera mycket, alltifrån en kort bussresa inom en stad till en färd genom hela landet med tåg. Även flyg och taxi kan räknas som kollektivtrafik. I denna rapport ligger fokus på det som enligt sentida definitioner kommit att sammanfattas som regional kollektivtrafik.<sup>6</sup> Denna del av kollektivtrafiken inkluderar resor med framförallt buss och pendeltåg, vilket i vissa län kompletteras med tunnelbana, spårväg och färjetrafik. I vissa fall sker delar av trafiken också över länsgränserna i olika typer av samarbeten länen emellan. Denna avgränsning är rimlig och möjliggör belysandet av en viss del av kollektivtrafiken. Den regionala kollektivtrafiken är också den som frekventeras mest, varför den påverkar människors vardag mer än den långväga kollektivtrafiken, vilken i allmänhet utnyttjas mer sällan.

När det gäller undersökningen av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas (RKM:s) trafik så har avgränsningar gjorts rörande typer av biljetter. I Sveriges olika län finns en uppsjö av biljettyper och sätt att betala för sin resa, varför det varit nödvändigt att skapa en typ av avgränsad definition. Tre typer av biljetter har valts ut med ambitionen att kunna spegla olika resenärers behov: enkelresa inom en zon, månadskort inom en zon samt månadskort inom hela länet.<sup>7</sup> De utförare som studeras är framförallt de som kör den länstäckande trafiken, men för vissa biljettyper ingår även prisuppgifter för utförare som kör trafik avgränsad till respektive läns största tätort.

Uppgifterna om vilka kommersiella aktörer som kör trafik i olika län kommer från Trafikanalys egen insamling, vilken sker regelbundet genom att en förfrågan går ut till samtliga RKM i landet. Det har funnits skilda åsikter kring vilken trafik RKM kan förväntas hålla reda på. Det som rönt mest tveksamheter är om trafik som går över länsgränser ska inkluderas eller inte. Detta medför att de uppgifter olika RKM lämnar, inte nödvändigtvis följer samma definitioner. Detta skapar vissa tillförlitlighetsproblem, men uppgifterna bedöms ändå som tillräckligt relevanta och jämförbara för att kunna användas. Denna undersökning väljer att inte redovisa uppgifter för sådan trafik som bara körts tillfälligtvis, till exempel bussar som trafikerar i samband med ett visst arrangemang. Då ny kommersiell trafik behöver anmälas endast 21 dagar innan trafikstart<sup>8</sup> är det möjligt att denna rapport missar någon utförare. Den biljettindelning som gjorts rörande RKM:s trafik har inte varit möjlig att tillämpa för de kommersiella aktörerna vilket medför att de presenteras separat.

Den europeiska jämförelsen har avgränsats i flera delar. Till att börja med har den avgränsats till medlemsstater inom den Europeiska Unionen. Detta gör att alla jämförelseländer lyder under samma lagstiftning vilket skapar en bättre grund för jämförelser, även om det fortfarande finns stora skillnader i kollektivtrafikens utformning i olika länder inom unionen. Vidare så avgränsas jämförelsen till EU-ländernas huvudstäder. Dessa avgränsningar sker av flera

<sup>6</sup> Tidigare har denna trafik benämnts lokal och regional kollektivtrafik. Ändringen skedde i samband med ikraftträdandet av den nya kollektivtrafiklagen.

<sup>7</sup> För fullständig definition, se respektive avsnitt.

<sup>8</sup> Lagen (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik 4 kap. 1 §.

praktiska hänsyn. Att jämföra alla olika kollektivtrafiksystem inom hela EU är inte genomförbart inom ramen för denna rapport. Ett annat problem är att insamlingen av uppgifter sker via operatörernas hemsidor, vilket ställer krav på att dessa hemsidor finns i engelsk översättning. Denna typ av översättningar har visat sig vara bristfällig redan vid jämförelser av huvudstäder, vilket sannolikt betyder att svårigheterna skulle öka än mer om fler regioner undersöktes. Själva prisundersökningen har justerats något i den europeiska delen jämfört med den svenska.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Se kapitel 3 för exakt tillvägagångssätt.



## 2 Prisläget i Sverige

Att sammanställa prisläget bland kollektivtrafikutförarna runt om i Sverige är ingen enkel uppgift. Framst beror detta på att förutsättningarna i olika län är väldigt olika vad gäller möjligheterna att bedriva kollektivtrafik på ett sätt som passar resenärerna och samtidigt inte blir för dyrt för utförarna. Det finns ingen nationell samordning vad gäller kollektivtrafikpriser och länen har olika typer av zonindelningar, betalsystem, rabatter med mera.<sup>10</sup> Vad som presenteras i detta avsnitt ska därför ses som ett försök att sammanställa några av de biljettalternativ som finns och som oftast, om än inte alltid, finns hos samtliga utförare. De färdbevis som valts ut till studien är:

- En enkelbiljett inom en zon, tätort eller 0-10 km
- Ett 30-dagarskort för obegränsat antal resor inom hela länet
- Ett 30-dagarskort för obegränsat antal resor inom en tätort eller en zon

Prisuppgifter för ovanstående biljetter har samlats in för resenärskategorierna skolungdom, ungdom, vuxen och pensionär. Någon särskild kategori för barn har inte ansetts nödvändig då de i regel färdas fritt om de reser tillsammans med en betalande och om de reser själva är kostnaden densamma som för skolungdom. Även kategorin studenter har uteslutits, då det varit svårt att använda sig av fungerande avgränsningar för denna kategori. Det förekommer skillnader hos olika RKM kring vilka åldersgränser man använder sig av, vilket gör jämförelserna något haltande, men inte så mycket att de blir missvisande. Skolungdom avser i normalfallet barn i grundskoleålder, ibland räknas även något äldre personer hit. Som ungdom räknas äldre barn och unga vuxna, från gymnasieålder och upp till ungefär 26 år. Även högskole- och universitetsstudenter räknas in i denna kategori, och i en del län är giltig studentlegitimation en förutsättning för att få ta del av ett rabatterat pris. Till pensionärskategorin räknas personer över 65 år. De som inte ingår i någon av de hittills nämnda kategorierna räknas som vuxna.

De operatörer som presenteras i avsnitt 2.1-2.3 är de som sköter trafik på uppdrag av RKM i respektive län, antingen inom hela länet eller inom ett mer avgränsat område.

### 2.1 Enkelbiljett 2014

Enkelbiljetter finns i många olika utföranden och kan ha varierande kostnader med en och samma operatör beroende på hur betalning erläggs. Denna genomgång fokuserar på den traditionella typen av enkelbiljetter, alltså de som köps och betalas i direkt anslutning till resan. Detta diskvalificerar den typ av kort som vuxit stort och används flitigt i många län och som innebär att man laddar en summa pengar på ett kort som sedan förbrukas i takt med att man reser. Det finns både för- och nackdelar med denna avvägning. En uppenbar nackdel är att priset för en enkelbiljett i regel är högre än samma resa med ett förladdat kort. Detta gör att de priser som presenteras här är högre än vad de flesta resenärer faktiskt betalar. Fördelarna är

---

<sup>10</sup> Vissa samarbetsprojekt finns som underlättar resande över länsgränserna, men få betalsystem är fullt kompatibla med varandra.

att de förladdade korten är smidiga för de som reser då och då, men för personer som praktiskt taget aldrig reser med kollektivtrafiken kan de tyckas omständliga. I många fall behöver de dessutom laddas med ett visst belopp, exempelvis jämna hundratals kronor. För någon som sällan reser med kollektivtrafiken kan denna investering utgöra ett mentalt hinder.

Även så kallade SMS-biljetter har uteslutits av flera skäl. Dels för att de fungerar olika i olika län, och dels för att de i och med EU-direktiv<sup>11</sup> förutsätter att resenären i förväg registrerat sitt nummer hos utföraren för att kunna köpa denna typ av biljett. För någon som i förväg inte planerat sin resa blir SMS-biljetten därför inte ett alternativ.<sup>12</sup>

I Tabell 2.1 presenteras priserna för en enkelbiljett köpt i spärr eller ombord på fordonet där det den möjligheten finns. Resan som avses ska gälla inom en zon, på annat sätt definierad tätort eller en resa inom avståndet 0-10 km. I vissa län tillämpas olika priser beroende på tätort, och i de fallen avser det presenterade priset resa inom länets största tätort. Priser för andra kategorier än vuxna presenteras specifikt bara om de skiljer sig från vuxenpriset. I de fall flera uppgifter presenteras beror detta på skillnader i pris beroende av om betalning sker med kort eller kontanter. Utförarna presenteras i länskodordning.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Betaltjänstdirektivet 2007/64/EG.

<sup>12</sup> SMS-biljetternas popularitet har minskat sedan kravet på registrering infördes och det förekommer nu att det alternativet försvinner som betalmedel. Exempelvis har ÖstgötaTrafiken avskaffat möjligheten att betala med SMS: <http://www.ostgotatrafiken.se/Om-oss/Nyhetsarkiv/Nya-biljettalternativ-fran-1-september/>, publ. 2014-09-02, tillgänglig 2014-11-11.

<sup>13</sup> Detta gäller även för Tabell 2.2 och Tabell 2.3. Vilken kod som hör till vilket län framgår av Bilaga 1.



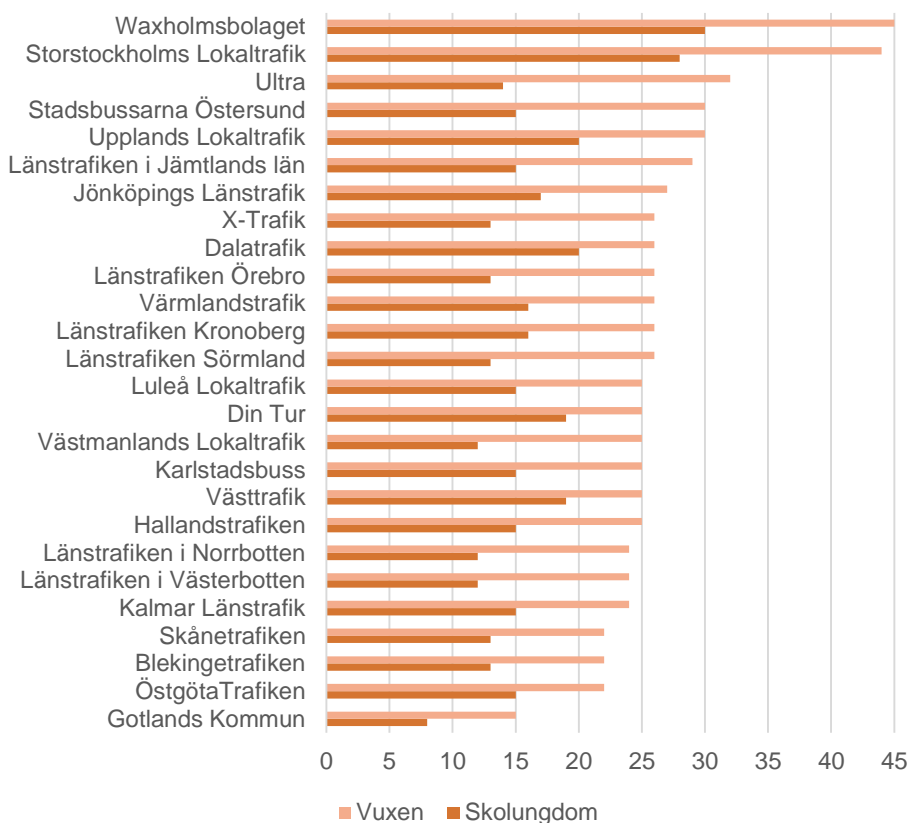
Tabell 2.1: Enkelbiljettspriser (SEK) inom en zon, tätort eller 0-10 km 2014. Avser ickerabatterade biljetter köpta i direkt anslutning till resan.

Källa: respektive organisatörs hemsida, egen bearbetning.

<b>Läns- kod</b>	<b>Utförare</b>	<b>Skolungdom</b>	<b>Ungdom</b>	<b>Vuxen</b>	<b>Pensionär</b>
01	Storstockholms Lokaltrafik	28		44	28
01	Waxholmsbolaget	30		45	30
03	Upplands Lokaltrafik	20		30	
04	Länstrafiken Sörmland	13		26	
05	ÖstgötaTrafiken	15	15	22	15
06	Jönköpings Länstrafik	17		27	
07	Länstrafiken Kronoberg	16		26	
08	Kalmar Länstrafik	15		24	
09	Gotlands kommun	8	13	15	13
10	Blekingetrafiken	13		22	
12	Skånetrafiken	13		22	
13	Hallandstrafiken	15		25	
14	Västtrafik	19		25	
17	Karlstadsbuss	15		25	
17	Värmlandstrafik	16	24	26	
18	Länstrafiken Örebro	13		26	
19	Västmanlands Lokaltrafik	12		25	
20	Dalatrafik	20		26	
21	X-Trafik	13/20	17/25	26/40	
22	Din Tur	19		25	
23	Stadsbussarna Östersund	15		30	
23	Länstrafiken i Jämtlands län	15		29	
24	Ultra	14	26	32	26
24	Länstrafiken i Västerbotten	12	18	24	18
25	Luleå Lokaltrafik	15		25	
25	Länstrafiken i Norrbotten	12	18	24	

Som framgår av tabellen så råder det stor skillnad i pris mellan den billigaste och den dyraste enkelbiljetten. Här bör det dock förtydligas att avgränsningen som gjorts och beskrivits tidigare inte till fullo räcker för att skapa total jämförbarhet mellan biljetterna i de olika länen. Fortfarande kan det kvarstå skillnader kring hur länge man som resenär får bruka biljetten, om den innefattar byten mellan olika linjer med mera. Den som jämför motsvarande tabell från föregående år kan dessutom notera förändringar i pris som kan framstå som prissänkningar.<sup>14</sup> Detta kan dock lika gärna bero på förändringar i zonsystem eller liknande, som gjort att resan som undersökts inte är exakt densamma som förra året.

Den billigaste enkelresan för en vuxen resenär finns på Gotland och kostar där 15 kronor. Den dyraste resan av samma typ görs i Stockholms skärgård med Waxholmsbolaget, vars resa kostar 45 kronor. Precis bakom hamnar Storstockholms Lokaltrafik med en enkelbiljettskostnad på 44 kronor. Rabatt för skolungdomar erbjuds av samtliga utförare och hur mycket den ligger på varierar från några enstaka procent till över hälften av ordinarie pris. Även här är Gotland billigast med 8 kronor för en resa. Waxholmsbolaget är fortsatt dyrast med 30 kronor, följda av Stockholm där biljetten kostar 28 kronor och därefter Dalatrafik där priset är 20 kronor. Några få län erbjuder rabatt på enkelbiljetter även för ungdomar och pensionärer.



Figur 2.1: Enkelbiljettespriser (SEK) inom en zon, tätort eller 0-10 km 2014. Sorterade i fallande ordning efter priset för vuxen. Avser ickerabatterade biljetter köpta i direkt anslutning till resan. Källa: respektive organisatörs hemsida, egen bearbetning.

<sup>14</sup> Trafikanalys Rapport 2014:6 Priser i regional kollektivtrafik i Sverige och EU.

Figur 2.1 illustrerar prisbilden för enkelbiljetter bland de olika utförarna. Noterbart är den stora skillnaden mellan de två dyraste utförarna och den tredje dyraste. Vad detta beror på är inte känt. Bortsett från de två dyraste och den billigaste resan så är priserna bland övriga utförare koncentrerade mellan 22 och 32 kronor.

Medelpriset för enkelbiljetter för vuxna är ca 27 kronor. Medianpriset är något lägre, 26 kronor. För skolungdomar är medelpriset 16 kronor, medan medianpriset är 15 kronor.<sup>15</sup>

## 2.2 Månadskort för hela länet 2014

Kartläggningen av priser för ett månadskort baseras i detta avsnitt på att kortet ska vara giltigt för ett obegränsat antal resor i hela länet under en 30-dagarsperiod.<sup>16</sup> Denna typ av kort benämns fortsättningsvis länskort. Sveriges olika län ser väldigt olika ut, sett utifrån såväl geografiska faktorer som befolkningstäthet och annat. De glesbefolkade länen är ofta stora med långa avstånd mellan större orter. Utförarna behöver då täcka in större områden samtidigt som resenärsunderlaget är betydligt mer begränsat än i framförallt storstadslänen.<sup>17</sup>

Priserna för länskort presenteras i Tabell 2.1. Notera att de utförare som endast bedriver trafik inom en stad inte finns med här. De presenteras istället under avsnittet Månadskort för lokal resa 2014.

---

<sup>15</sup> Samtliga värden avrundade till heltal.

<sup>16</sup> Länskortet i Örebro län gäller i 31 dagar. Ingen justering har gjorts med anledning av detta.

<sup>17</sup> Trafikanalys har i ett par nulägesanalyser studerat förutsättningarna för arbetspendling i storstadsregionerna (Rapport 2011:3) samt i Norrbotten och Västerbotten (Rapport 2013:5). Se dessa för närmare beskrivningar kring länens olika förutsättningar.

Tabell 2.2: Månadskortspriser (SEK) för länskort (fria resor inom hela länet) 2014.  
Källa: respektive utförares hemsida, egen sammanställning.

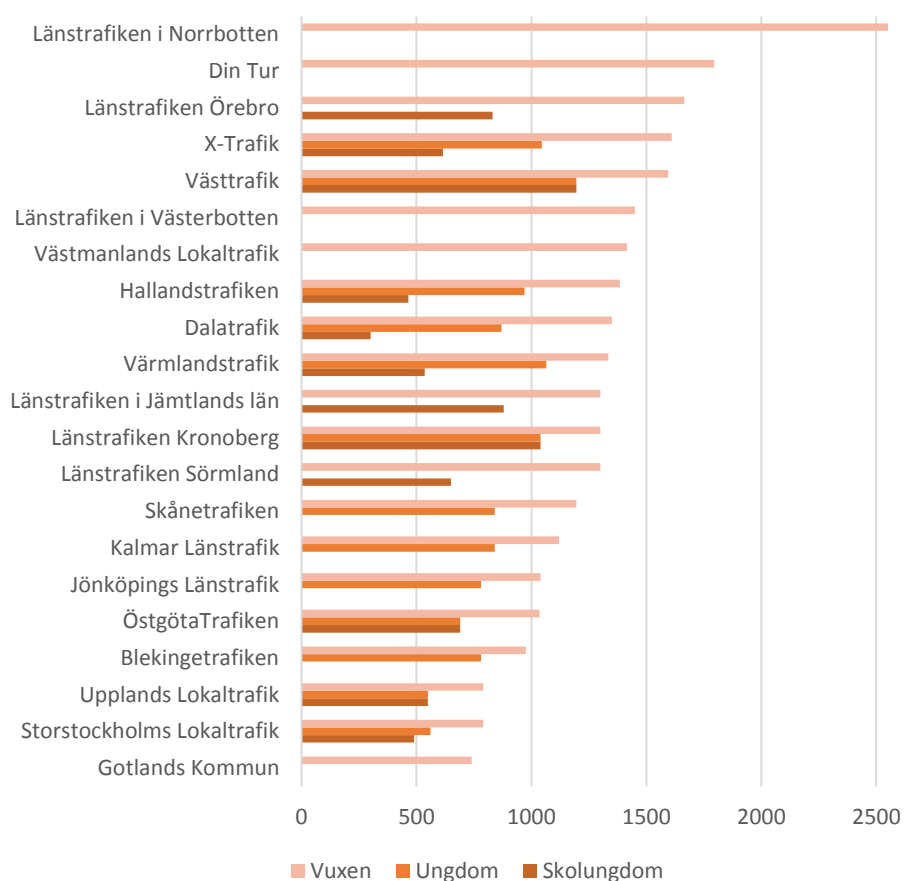
<b>Läns- kod</b>	<b>Utförare</b>	<b>Skolungdom</b>	<b>Ungdom</b>	<b>Vuxen</b>	<b>Pensionär</b>
01	Storstockholms Lokaltrafik	490	560	790	490
03	Upplands Lokaltrafik	550	550	790	
04	Länstrafiken Sörmland	650		1 300	
05	ÖstgötaTrafiken	690	690	1 035	690
06	Jönköpings Länstrafik		780	1 040	
07	Länstrafiken Kronoberg	1 040	1 040	1 300	
08	Kalmar Länstrafik		840	1 120	
09	Gotlands kommun			740	
10	Blekingetrafiken		780	975	
12	Skånetrafiken		840	1 195	
13	Hallandstrafiken	465	970	1 385	
14	Västtrafik	1 195	1 195	1 595	
17	Värmlandstrafik	535	1 065	1 335	
18	Länstrafiken Örebro	830		1 665	
19	Västmanlands lokaltrafik			1 415	
20	Dalatrafik	300	870	1 350	270
21	X-Trafik	615	1 045	1 610	
22	Din Tur			1 795	
23	Länstrafiken i Jämtlands län	800		1 300	880
24	Länstrafiken i Västerbotten			1 450	810
25	Länstrafiken i Norrbotten			2 552	

Fyra kollektivtrafikutförare erbjuder länskort för under 1000 kronor. De utförare som gör detta verkar inom de geografiskt mindre länen och län med stor befolkning. Detta innebär att förutsättningarna för låga priser förbättras genom förhållandevis korta avstånd vilket kan ge lägre kostnader för att bedriva trafiken samt län med goda möjligheter att locka stora resenärsgupper till kollektivtrafiken vilket kan ge ökade intäkter.

Det dyraste länskortet finns, kanske föga förvånande, att köpa i Norrbottens län. Länstrafiken i Norrbottens kort kostar 2552 kronor, ungefär 750 kronor mer än det näst dyraste länskortet som finns inom Västernorrlands län, vilket kostar 1795 kronor. Här blir det tydligt att det är de stora avstånden och den glest boende befolkningen som gör att resenärerna tvingas betala ett

högt pris för att resa obegränsat inom hela länet. Här kan man dock reflektera kring hur många resenärer som behöver ha ett länskort inom dessa län. Sannolikt så är mängden resenärer som regelbundet färdas inom hela länet ytterst få. För de som då och då färdas långa sträckor med kollektivtrafiken kan det säkert ofta löna sig att köpa en enkelresa de gånger man behöver färdas långt. Detta resonemang gäller för samtliga stora, glesbefolkade län. I nästa avsnitt presenteras priserna för geografiskt avgränsade månadskort och de kan med fördel jämföras med dessa siffror för att skapa en uppfattning kring variationen i resenärernas kostnad för resor.

Länskort finns rabatterade för unga vuxna och studenter (ungdomskategorin) i 13 av 21 län. I tolv län erbjuds rabatt för skolungdomar. Att inte fler län erbjuder rabatterade priser för länskort till skolungdomar beror oftast på att man för dem har särskilda terminskort som antingen är reducerade i pris eller i vissa fall är helt gratis, då det är skolan som tillhandahåller dem.<sup>18</sup> Dessa kort faller inte inom avgränsningens ram, vilket gör att de inte finns med i denna kartläggning. Ibland finns det dessutom begränsningar kring dessa kort som kan röra till exempel antal resor eller tid på dygnet då de kan användas.



**Figur 2.2: Månadskortspris (SEK) för länskort (fria resor inom täckningsområdet) 2014. Sorterade i fallande ordning efter priset för vuxen. Källa: respektive organisatörs hemsida, egen bearbetning.**

<sup>18</sup> Kommunen är i många fall enligt skollagen (SFS 2010:800 10 kap. 32 § samt 40 §) skyldig att erbjuda fri skolskjuts för elever, vilket ibland samordnas med den övriga kollektivtrafiken i länet.

Figur 2.2 visualiserar de stora skillnader som finns vad gäller pris för länskort runt om i Sverige. En majoritet av länen hamnar inom spannet 1000-1500 kronor. Detta stämmer även överens med den bild man får om man tittar på det genomsnittliga priset, som ligger på ungefär 1300 kronor.<sup>19</sup> Detta är för många resenärer att betrakta som en hög kostnad. Som tidigare nämnts så måste dock hänsyn tas till att det inom vissa län är ovanligt att behöva ett länsäckande månadskort. Samtidigt finns det de som varje månad behöver betala mer än vad som anges ovan då priserna kan stiga än mer om man reser mellan flera län. Mellan vissa län finns samarbeten som gör att resenärerna inte behöver betala fullt pris för dubbla kort. Som exempel kan nämnas att det via Storstockholms Lokaltrafik och Upplands Lokaltrafik finns ett månadskort som gäller för fria resor i båda länen och då kostar 1485 kronor, vilket innebär en rabatt på 95 kronor. Detta ger i alla fall en viss besparing för resenärerna.<sup>20</sup>

## 2.3 Månadskort för lokal resa 2014

Som komplement till avsnitt 2.2 presenteras i detta kapitel priset för ett 30-dagarskort inom ett geografiskt mer avgränsat område. I detta avsnitt studeras priserna för ett 30-dagarskort som gäller inom en zon eller tätort.<sup>21</sup> Här ingår också månadskorten hos de kollektivtrafikutövare som enbart kör trafik inom en viss ort eller på annat sätt mer geografiskt avgränsat område. Den typ av kort som presenteras i detta avsnitt finns inte i alla län, vilket är orsaken till att några utförare inte finns med i undersökningen. I de fall då lokala kort kostar olika mycket beroende på vilken ort kortet avser så anges priset för länets största ort.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> Medelpris 1321 kronor och medianpris 1300 kronor, avrundat till heltal.

<sup>20</sup> Det finns även vissa samarbeten mellan olika operatörer i syfte att underlätta för resenärer, bland annat Resplus (<http://www.samtrafiken.se/tjanster/resplus/>, tillgänglig 2014-11-11) och Norrlandsresan (<http://www.norrlandsresan.se/>, tillgänglig 2014-11-11).

<sup>21</sup> Lokalkortet i Örebro län gäller i 31 dagar. Ingen justering har gjorts med anledning av detta.

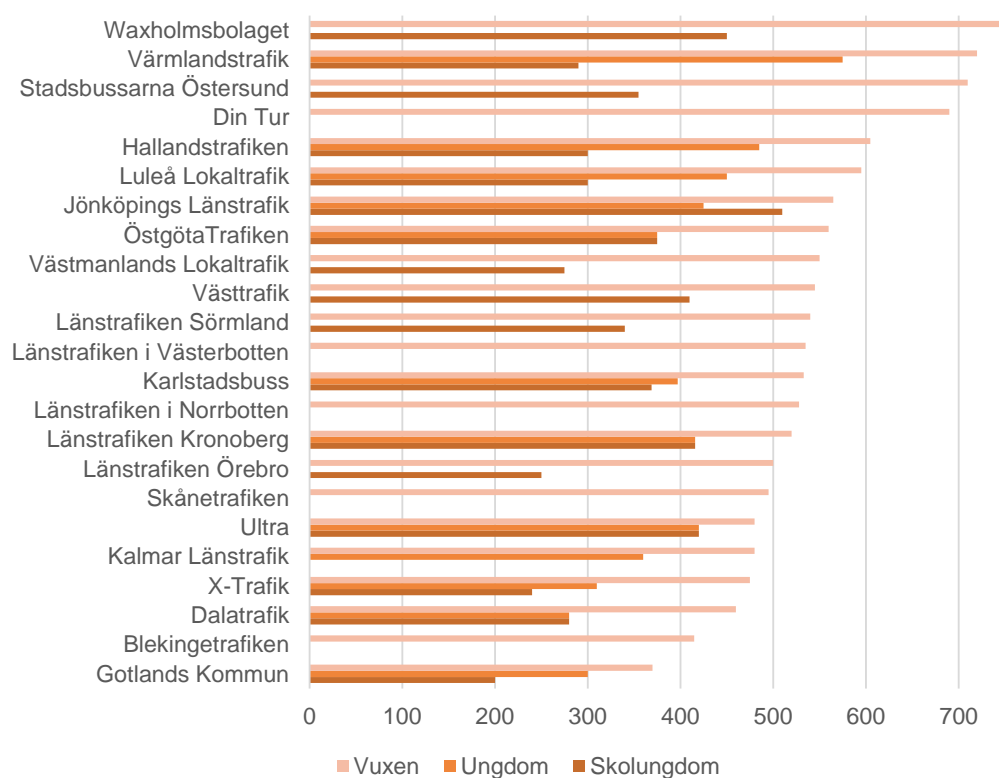
<sup>22</sup> Detta medför att varken Storstockholms Lokaltrafik (Stockholm) eller Upplands Lokaltrafik (Uppsala) ingår, då kort för enbart dessa orter inte finns att köpa via dessa operatörer. Dock finns inom dessa län billigare kort för mer avgränsade resor, i Stockholms län för Norrtälje och Södertälje samt i Uppsala län för Enköping, Bålsta, Knivsta/Alsike, Östhammar, Tierp och Skutskär. En sammanställning av alla läns största orter finns i Bilaga 1.

Tabell 2.3: Månadskortspriser (SEK) lokalkort (fria resor inom en zon eller tätort) 2014.  
Källa: respektive utförares hemsida, egen bearbetning.

<b>Läns- Utförare kod</b>	<b>Skolungdom</b>	<b>Ungdom</b>	<b>Vuxen</b>	<b>Pensionär</b>
01 Waxholmsbolaget	450		750	450
04 Länstrafiken Sörmland	340		540	
05 ÖstgötaTrafiken	375	375	560	375
06 Jönköpings Länstrafik	510	425	565	285
07 Länstrafiken Kronoberg	416	416	520	
08 Kalmar Länstrafik		360	480	
09 Gotlands kommun	200	300	370	
10 Blekingetrafiken			415	
12 Skånetrafiken			495	
13 Hallandstrafiken	300	485	605	
14 Västtrafik	410		545	
17 Karlstadsbuss	369	397	533	397
17 Värmlandstrafik	290	575	720	
18 Länstrafiken Örebro	250		500	
19 Västmanlands Lokaltrafik	275		550	275
20 Dalatrafik	280	280	460	
21 X-Trafik	240	310	475	
22 Din Tur			690	
23 Stadsbussarna Östersund	355		710	
24 Ultra	420	420	480	420
24 Länstrafiken i Västerbotten			535	
25 Luleå Lokaltrafik	300	450	595	450
25 Länstrafiken i Norrbotten			528	

Tabell 2.3 visar att priset för ett månadskort inom kollektivtrafiken inte nödvändigtvis är så dyrt som Tabell 2.2 kanske får det att framstå. När avstånden görs mer lika så sker också en harmonisering av priserna. Det går till exempel att se att resor inom Norrbotten, som stack ut vad gäller länskortspris, inte alls har ett utmärkande högt pris för lokala resor.

Det mest slående med denna jämförelse är just att prisläget blir jämnt fördelat i landets olika delar. Även för denna typ av biljetter så utmärker sig Gotland genom att ha de lägsta priserna, vilket kanske inte är alltför förvånande då kollektivtrafiken på Gotland i allmänhet visat sig vara jämförelsevis billig (se tidigare avsnitt) samt att Visby är en relativt liten stad att bedriva kollektivtrafik i. Waxholmsbolaget har det dyraste kortet. Man bör dock ha i åtanke att de kör färjetrafik i hela Stockholms skärgård och färjetrafik bygger på något andra förutsättningar än buss- och tågtrafik. I övrigt är det svårt att se några direkta mönster som går att härleda ur geografiska förutsättningar. Norra och södra Sverige placerar sig relativt jämnt prismässigt för denna typ av kort, något som i sig stärker resonemanget om att det till stor del är de stora avstånden som skapar de höga priserna för länskort i de norra delarna av landet (se avsnitt 2.2).



Figur 2.3: Månadskortspris (SEK) för lokalkort (fria resor inom en zon eller tätort) 2014. Sorterade i fallande ordning efter priset för vuxen.

Källa: respektive organisatörs hemsida, egen bearbetning.

En klar majoritet av korten för lokala resor kostar någonstans mellan 450 och 600 kronor för vuxna resenärer. Medelpriset för korttypen är knappt 550 kronor, och medianpriset något lägre (Figur 2.3).<sup>23</sup>

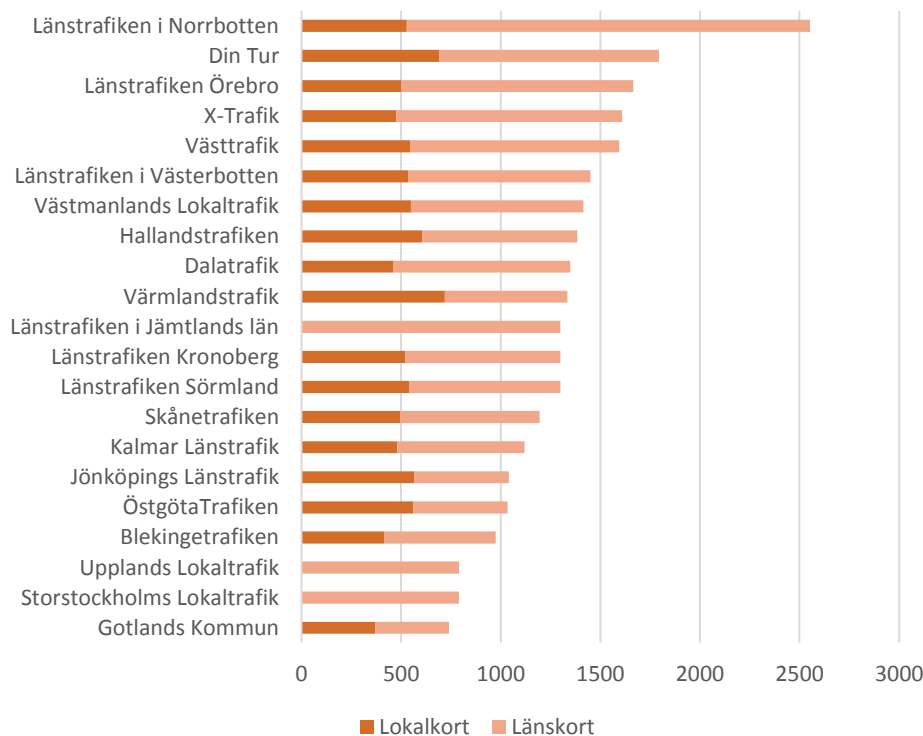
För Jönköpings Länstrafik så framstår det som att ungdomskortet är billigare än motsvarande kort för äldre ungdomar och studenter. Detta beror på att skolungdomarnas kort inkluderar ett större område som resorna kan göras inom.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Medelpris 549 kronor och medianpris 535 kronor, avrundat till heltal.

<sup>24</sup> <http://www.jlt.se/biljetter-och-priser/>, tillgänglig 2014-11-25.



För att ytterligare förtydliga skillnaderna i pris mellan lokalkort och länskort i olika län presenteras ytterligare en figur nedan. Den är utformad så att den första delen av respektive operatörs stapel utgör priset för ett lokalkort. Den andra delen utgör det pristillägg som måste göras för att få tillgång till fria resor i hela länet. Det sammanlagda värdet av de två staplarna är alltså detsamma som det som presenterades i Figur 2.2. Priserna avser vuxna resenärer. För de län som inte har några lokalkort som faller inom avgränsningarna presenterade i inledningen av detta avsnitt redovisas endast priset för länskort.



**Figur 2.4: Prisjämförelse (SEK) mellan lokalkort och länskort 2014. Avser vuxna resenärer. Sorterade i fallande ordning efter priset för länskort. Källa: respektive utförares hemsida, egen bearbetning.**

Av Figur 2.4 framgår både de stora variationer som finns vad gäller länskort och den relativa jämnheten vad gäller lokalkort. Det framgår också att både Storstockholms Lokaltrafik och Upplands Lokaltrafik tillhör de län med lägst priser för länskort, vilket från resenärernas synvinkel sannolikt gör att det upplevda behovet av ett lokalt kort minskar. Samtidigt gör det också att priset på månadskortet blir relativt dyrt då det för många resenärer i länen inte finns något alternativ, trots att man kanske bara reser inom en avgränsad del av länet. Länstrafiken i Jämtland ligger högre upp på listan, men de har ett system som gör att priset per resa blir billigare ju fler resor man gör, så alla resenärer är inte hänvisade till länskort.<sup>25</sup>

Det som Figur 2.5 inte visar är de ytterligare priser som kan uppnås i olika län. Vissa lokala kort för mindre orter har lägre priser än de som presenteras som lokalkort här. I ett antal län kan man även själv bestämma hur många zoner eller för vilken sträcka man vill att månadskortet ska gälla, och det pris man då betalar kan landa någonstans längs dessa staplar. Här

<sup>25</sup> För exakta detaljer se Länstrafiken Jämtlands hemsida [www.lanstrafiken-z.se](http://www.lanstrafiken-z.se), tillgänglig 2014-11-11.

förtydligas återigen problematiken i att ge en rättvisande och jämförbar bild av hur prissituationen ser ut för kollektivtrafikens resenärer.

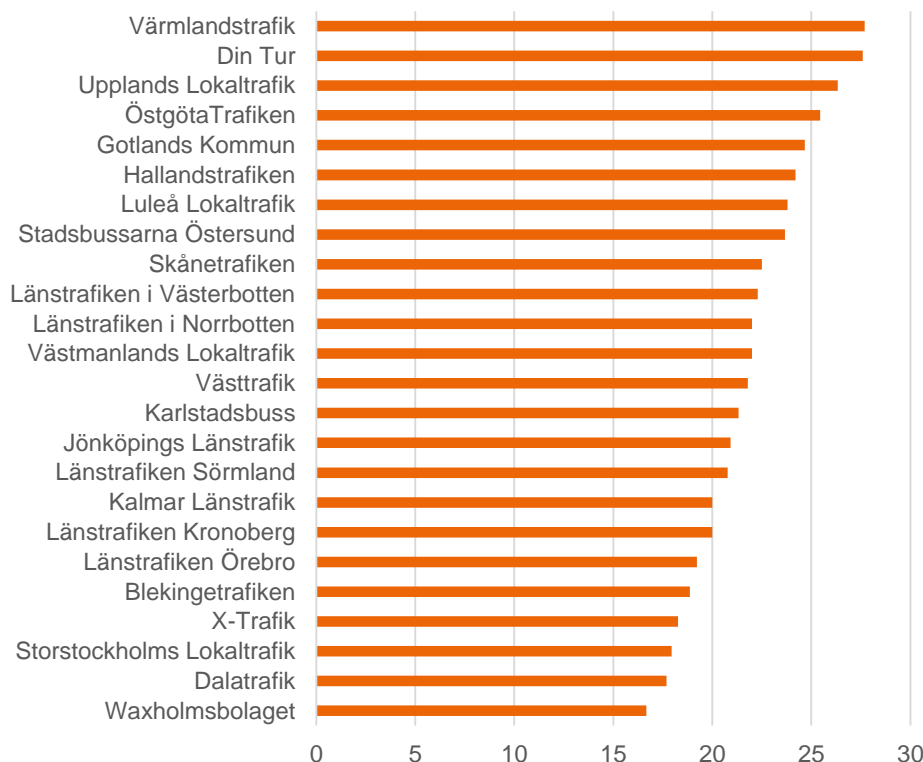
## 2.4 Antal enkelbiljetter för priset av ett månadskort

Ett annat sätt att mäta vilket utbud man som resenär får tillgång till är att undersöka hur många enkelresor man kan göra innan det lönar sig att skaffa ett månadskort. Som nämnts i avsnitt 2.1 tidigare så finns det relativt kraftiga skillnader vad gäller enkelbiljettpriiser bland de olika utförarna. Detta skulle kunna bero på olika strategier kring hur resenärer ska lockas till kollektivtrafiken. I län där det är enkelt att välja ett kollektivt färdmedel är trösklarna lägre och arbetet kan fokusera på att få resenärerna att oftare välja kollektivtrafiken. Fler vana resenärer kan också ge andra vinster såsom mindre hantering med biljettköp. I andra län kan det behövas lägre priser för att få människor att överhuvudtaget tänka tanken att välja kollektivtrafiken.

Det som jämförs i detta avsnitt är alltså hur många enkelresor man kan göra innan man tjänar på att köpa ett månadskort. Kvoten räknas fram som lokalkortspris delat med enkelbiljettspris. Kvoten ger då hur många resor man kan företa till samma pris som ett månadskort.

$$\frac{\text{Lokalkortspris}}{\text{Enkelbiljettspris}} = \text{Kvot}$$

Uträkningen görs för de bolag som tillhandahåller både enkelbiljetter och lokalkort. Även Upplands Lokaltrafik och Storstockholms Lokaltrafik ingår, men där har länskortet använts som täljare.



Figur 2.5: Kvot för antalet enkelresor för priset av ett lokalkort 2014. Avser vuxna resenärer. Sorterade i fallande ordning.

Källa: respektive organisatörs hemsida, egen bearbetning.

Antalet enkelresor man som resenär kan göra innan det lönar sig att köpa ett månadskort varierar mellan 17 och 28 resor (Figur 2.5). Att det skulle finnas en viss variation är inte förvånande med tanke på att lokalkortspriserna, som beskrevs i avsnitt 2.3, inte skiljer sig åt i någon större utsträckning samtidigt som enkelbiljettspriserna varierar desto mer. Månadskortet lönar sig snabbast hos de utförare som har de högsta enkelbiljettspriserna, där en dryg veckas resande för en vardagspendlare<sup>26</sup> räcker för att kortet ska löna sig.

## 2.5 Priser enligt resvaneundersökningen

Trafikanalys genomför en nationell resvaneundersökning (RVU) där data insamlas genom dagliga intervjuer bland Sveriges befolkning i åldrarna 6-84 år.<sup>27</sup> Syftet är att ta reda på befolkningens resmönster, hur, var och varför vi reser. Statistik från denna undersökning sammanställs årsvis i överlappande perioder. Uppgifterna som presenteras i detta avsnitt kommer från den senaste sammanställningen för år 2012-2013. RVU innehåller många frågor och bland dessa ingår vissa som rör resor med kollektivtrafik. Ur RVU-databasen är det möjligt att få ut siffror kring vad respondenter anger att de betalar för ett 30-dagarskort i kollektivtrafiken och det är dessa siffror som redovisas här.

<sup>26</sup> En person som pendlar mellan exempelvis hem och arbete dagligen.

<sup>27</sup> <http://www.trafa.se/sv/Statistik/Resvanor/>, tillgänglig 2014-11-11.

Uppgifter presenteras för respondenter som är 25-64 år gamla för att på ett passande sätt ge en återspeglning av den kategori resenärer som brukar ingå i begreppet vuxen hos utförarna. Detta gör dock att vissa som betalar fullpris riskerar att falla bort, samtidigt som vissa som är berättigade till rabatterade priser, till exempel studenter, räknas med. En annan besvärande faktor är att antalet respondenter i vissa län är få och att enskilda svar därför får stor påverkan. Eftersom urvalet till RVU är representativt för befolkningen så görs fler intervjuer med människor i storstadsområdena än i de mer glesbefolkade länen. I ett län där priserna varierar beroende på vald sträcka för månadskortet gör detta att det inte går att dra helt säkra slutsatser kring om det redovisade värdet är representativt för länets resenärer som helhet.

I Tabell 2.4 presenteras vad resenärer i olika län angett att de betalar för ett månadskort i kollektivtrafiken i form av medelvärden. Även 95 % konfidensintervall presenteras, då variationerna i vissa län är kraftiga. I vissa län har konfidensintervall inte varit möjliga att skatta.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Detta gäller för Gotland, Västerbotten samt Norrbottens län.

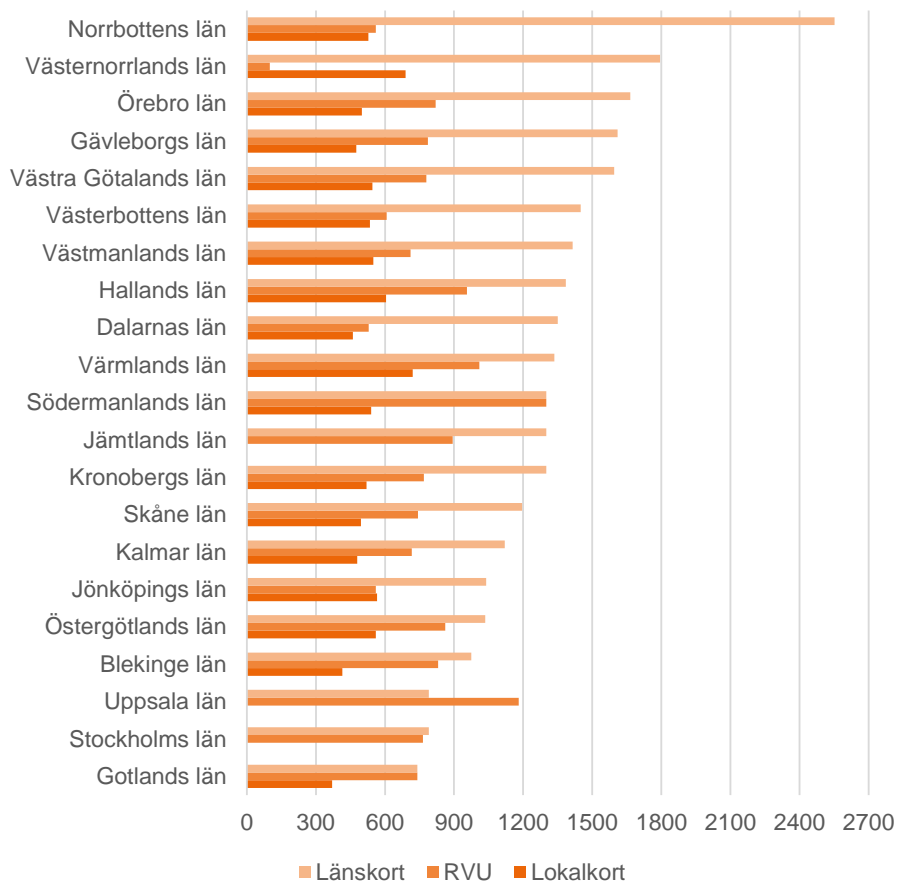
Tabell 2.4: Av resenärer uppgivet pris (SEK) för månadskort. Värderna avser genomsnitt per län för vuxna 25-64 år. Samtliga värden avrundade till heltal.  
Källa: Trafikanalys RVU 2012-2013.

<i>Län</i>	<i>Uppgivet pris</i>	<i>95 % konfidensintervall +/-</i>
Stockholm	765	17
Uppsala	1181	395
Södermanland	1301	741
Östergötland	861	116
Jönköping	560	71
Kronoberg	769	245
Kalmar	717	435
Gotland	740	-
Blekinge	831	184
Skåne	743	105
Halland	956	330
Västra Götaland	780	82
Värmland	1 009	45
Örebro	819	166
Västmanland	711	124
Dalarna	530	143
Gävleborg	786	347
Västernorrland	100	-
Jämtland	894	317
Västerbotten	608	562
Norrbottn	560	-

I och med att uppgifterna i RVU inte säger något om i vilka områden kortet gäller går det inte att rakt av jämföra de här presenterade priserna med läns- eller lokalkortspriserna. Vad dessa uppgifter istället säger är vad respondenterna faktiskt betalar, vilket kan ge en indikation på vilka effekter som kommer av respektive läns prissättning. Generellt går det att säga att den tidigare presenterade tesen om att invånare i de stora, glesbefolkade länen sannolikt inte har behov av länskort i någon högre utsträckning utan klarar sig med ett geografiskt mer begränsat färdbevis tycks stämma. Detta går att se i ett antal län, till exempel Gävleborgs där länskortspriset är 1610 kronor men respondenternas svar ger medelvärdet 786 kronor. Det betyder, enligt dessa uppgifter, att en genomsnittlig kollektivtrafikresenär i Gävleborgs län

endast betalar marginellt mer för sitt resande än vad en resenär i Stockholms län gör. Detta samtidigt som priset för ett länskort är mer än dubbelt så dyrt i Gävleborgs län som i Stockholms län.

Ett värde som sticker ut är det uppgivna priset i Västernorrlands län. Vid en jämförelse med priserna i Tabell 2.2 samt Tabell 2.3 framgår att detta pris är orimligt lågt. Inom Västernorrland finns dock i lokaltrafiken i Sundsvall ett kort som kallas "Hundringen".<sup>29</sup> Detta är ett färdbevis som riktar sig till pensionärer, och kan köpas av alla som lever på ålders- eller premiepension, alternativt fyllt 65 år. Även personer som till 100 procent lever på sjukersättning är berättigade till att köpa detta kort. I och med att Västerbotten är ett glesbefolkat län så är det sannolikt så att ett fåtal svar i detta fall fått mycket stor inverkan på resultatet, vilket också avspeglas i den stora osäkerhet som indikeras av konfidensintervallet.



**Figur 2.6: Priser (SEK) för länskort, lokalkort och uppgifter enligt RVU 2012-2013. Avser vuxna resenärer. Sorterat i fallande ordning efter länskortspris. Källa: respektive organisatörs hemsida, Trafikanalys RVU 2012-2013.**

Figur 2.6 bekräftar att de i RVU uppgivna priserna i de flesta län inte på långa vägar stämmer överens med länskortspriserna, vilket sannolikt beror på att antalet resenärer som väljer länskort är liten i många län. Samtidigt är det inte lämpligt att dra alltför omfattande slutsatser utifrån uppgifterna i RVU, då de i vissa län baseras på mycket få respondenter.

<sup>29</sup> Även benämnt Seniorskort, se <http://www.dintur.se/Biljetter-och-priser/Reskort/Senior/>, tillgänglig 2014-11-11.

Ett värde som sticker ut här och som är värt att omnämna särskilt är priserna för resor i Uppsala län. Här har respondenterna angivit ett högre pris än det för länskort, vilket kan tyckas märkligt. Det kan finnas ett antal förklaringar till detta. En är att zonsystemet i UL-trafiken under 2014 gjordes om vilket också innebar förändrade priser och då bland annat ett lägre pris för länskort än tidigare.<sup>30</sup> Då siffrorna från RVU är insamlade under 2012 och 2013 så har denna förändring ännu inte gett verkan. UL har också ett samarbete med SL där det är möjligt att köpa ett kort som gäller i båda länen. Ett sådant kort kostar 1485 kronor och skulle också kunna förklara de höga värdena i RVU.

## 2.6 Kommersiell trafik

Den kommersiella trafikens omfattning på lokal och regional nivå är begränsad. Utvecklingen sedan avregleringen har gått långsamt och få företag har satsat på kommersiella linjer. Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar att ta emot anmälningar om ny kommersiell trafik. Trafikanalys samlar in och sammanställer information från dessa kring vilken trafik som bedrivs på kommersiell basis. Dessa uppgifter, som senast samlats in under hösten 2014, ligger till grund för denna presentation. Uppgifterna som samlas in kategoriseras utifrån ifall den anses tillhöra regional trafik, länsöverskridande trafik eller turistinriktad trafik. Då denna rapport avser regional trafik så är det endast dessa linjer som studerats.<sup>31</sup> Vidare så har ytterligare ett antal linjer sorterats bort då de avsett så få avgångar per vecka att de inte kan anses utgöra något alternativ till annan pendlingstrafik. Även tillfällig trafik och säsongstrafik som endast kör en mindre del av året har sorterats bort. Det bör också poängteras att olika RKM har olika uppfattning kring vilken trafik som ska anmälas, samt om kommersiell trafik vilken bedrivs innan marknadsöppningen behöver rapporteras in. Detta gör att samma typ av trafik kan ha rapporterats in i ett län men inte i ett annat.

### Kommersiell regionaltrafik

En ambition med den nya kollektivtrafiklagen var att underlätta för kommersiella aktörer att starta upp trafik och på så sätt skapa en större variation av utförare. Utvecklingen har dock varit trög och det finns i dagsläget inga privata utförare som kan sägas konkurrera med den offentliga trafiken i någon form av mer omfattande linjenät.

I Stockholms län finns en kommersiell aktör som kör en renodlad arbetspendlingslinje. Det är företaget People Travel Group som kör trafik mellan Nacka och Kista. En direktförbindelse för denna sträcka saknas i SL-trafiken, något som People Travel Group uppmärksammade och man beslutade därför att prova den nya lagstiftningen. Målgruppen är främst arbetspendlare och då i huvudsak personer som arbetar på Ericsson i Kista. Trafiken startade 2012 och har bedrivits utan större förändringar sedan dess.

Flygbussarna kör ett antal linjer Stockholmsområdet. Då många av dessa kördes redan innan de nya regionala kollektivtrafikmyndigheterna inrättades så har dessa inte rapporterats av Stockholms RMK, då de endast rapporterat in information om nystartade linjer. Den enda linje med Flygbussarna de har rapporterat in är därför den som går mellan Liljeholmen och Arlanda, vilken startades under våren 2014. Trafiken på denna linje är tät, även om den är glesare än trafiken mellan Cityterminalen och Arlanda.

<sup>30</sup> Länskortet kostade år 2013 1260 kr. Se Trafikanalys Rapport 2014:6.

<sup>31</sup> Bland den regionala trafiken ingår även linjer som korsar länsgränser men är inriktade på arbetspendling.

Sedan ett par år tillbaka kör Ressel Rederi en kommersiell linje i Stockholm. Trafiken går mellan Hammarby Sjöstad och Nybroviken alla dagar i veckan. Liksom People Travel Groups linje så bedrivs trafiken på en sträcka som i dagsläget innebär ett antal byten vid resor med SL-trafiken.

I Stockholm finns ytterligare en färjelinje. Det är Green City Ferries som köpt in och byggt om fartyget Movitz, som nu drivs helt och hållet på el. Trafiken bedrivs mellan Gamla Stan och Solna Strand med ett antal stopp längs vägen. Linjen i sig är inte ny, utan har tidigare bedrivits under namnet Blå Båtarna.

I Kalmar län körs under perioden april till september en cykelfärja i Kalmarsund mellan Kalmar och Färjestaden på Öland. Under sommarmånaderna körs trafiken mer intensivt, med bland annat avgångar på söndagar. Övrig tid är trafiken fokuserad till främst morgnar och kvällar. Trafiken bedrivs av Ressel Rederi.

I Blekinge finns en flygshuttle som trafikerar sträckan mellan Karlskrona och Ronneby Airport. Denna kör i samband med att flyg ankommer från eller avgår till Bromma Stockholm Airport, vilket gör att tidtabellen inte är helt fast utan anpassas efter flyget.

I Skåne har det dykt upp ett antal busslinjer som bedrivs på kommersiell basis. AMB Transport kör varje dag ett antal turer mellan Lund och Malmö Airport. Trafiken går via Staffanstorp och Klågerup och resenärerna kan själva lämna önskemål om var de vill bli avsläppta. Inom länet bedrivs också anropsstyrd busstrafik via taxibolag. Sverigetaxi Trelleborg kör på vardagar totalt fyra turer i vardera riktningen mellan Trelleborg och Malmö Airport. Enligt uppgifter från Skånes RKM så ska det dessutom finnas en anropsstyrd linje mellan Lund och Flyinge. Ytterligare uppgifter om denna linje har dock inte varit möjliga att finna.

I Västra Götaland, och då i anslutning till Göteborg, bedrivs det viss kommersiell kollektivtrafik. Den enda som räknas som regional är dock Flygbussarna, som trafikerar såväl Landvetter som Göteborg City Airport med täta turer.

I Örebro län finns en linje anmäld som går över länsgränser och kan användas för arbetspendling. Det är Lindbergs Buss som dagligen kör en tur i vardera riktningen mellan Örebro och Stockholm, med avgång från Örebro på morgonen och återresa på kvällen.

I Västernorrlands län så har det inrättats en flygshuttle, vilken fungerar som en större och billigare taxi. Denna behöver bokas och anpassas efter flygens avgångs- och ankomsttider. Linjesträckningen är flexibel beroende på resenären och denne kan bli avsläppt vid önskat plats, dock inom trafikeringsområdet på sträckan Sundsvall (via Timrå) - Sundsvall Timrå Airport.

## **Priser i kommersiell regionaltrafik**

Som framkommit av beskrivningarna av de linjer som finns anmälda hos respektive läns RKM så är den kommersiella trafiken begränsad i omfattning och riktar in sig på sträckor där det inte körs någon omfattande trafik i offentlig regi. Den trafik som utförs bygger i regel på enstaka linjer som måhända inte behöver utnyttjas dagligen. Det vanligaste alternativet när det kommer till biljetter hos de kommersiella aktörerna är därför enkelbiljetter. Bland några utförare, där en viss regelbundenhet i resandet kan misstänkas, finns möjligheten att köpa klippkort, d.v.s. ett flertal resor (i regel kring tio stycken) till rabatterat pris. Hos enstaka utförare går det att köpa månadskort, men nyttan av ett sådant bli naturligtvis begränsad då antalet avgångar som man får tillgång till med ett sådant är litet.



Tabell 2.5: Priser (SEK) hos kommersiella operatörer som bedriver regional trafik enligt Trafikanalys insamling bland RKM t.o.m. kvartal 3 2014. Avser vuxna resenärer.  
Källa: respektive operatörs hemsida, egen bearbetning.

<i>Utförare</i>	<i>Sträcka</i>	<i>Typ av trafik</i>	<i>Enkelbiljett</i>	<i>Klippkort</i>	<i>Månadskort</i>
<b>Stockholms län</b>					
People Travel Group	Nacka-Kista	Buss, linjetrafik	60	550 (10 resor)	1 200
Flygbussarna	Liljeholmen-Arlanda	Buss, flygtranser	105	945 (10 resor)	-
Ressel Rederi	Hammarby Sjöstad-Nybroviken	Färja, linjetrafik	50	400 (10 resor)	790
Green City Ferries	Solna Strand-Riddarholmen	Färja, linjetrafik	40	400 (12 resor)	-
<b>Kalmar län</b>					
Ressel Rederi	Färjestaden-Kalmar	Färja, linjetrafik	45	350 (10 resor)	
<b>Blekinge län</b>					
To and From	Ronneby flygplats-Karlskrona	Buss, flygtransfer	90	*	-
<b>Skåne län</b>					
AMB Transport	Lund-Malmö Airport (Sturup)	Buss, flygtransfer	90	-	995
Dalby Taxi	Flyinge-Lund	Buss, anropsstyrd	i.u.	i.u.	i.u.
Sverigetaxi Trelleborg	Trelleborg-Malmö Airport	Buss, anropsstyrd, flygtransfer	125	-	-
<b>Västra Götalands län</b>					
Flygbussarna	Göteborg-Landvetter	Buss, flygtransfer	89	800 (10 resor)	-
Flygbussarna	Göteborg-Göteborg City Airport (Säve)	Buss, flygtransfer	69	625 (10 resor)	-
<b>Örebro län</b>					
Lindbergs Buss	Örebro-Stockholm	Buss, linjetrafik	120	-	-
<b>Västernorrlands län</b>					
Sundsvalls flygshuttle	Sundsvall-Sundsvall Timrå Airport	Stor taxi, anropsstyrd, flygtransfer	120	-	-

Trafik mellan tätort och flygplats, i tabellen benämnd flygtransfer, är den typ av trafik som är vanligast bland de kommersiella operatörerna. Till de stora flygplatserna är trafiken tät med många avgångar varje timme under stora delar av dygnet. Till de små flygplatserna är det vanligare att bussens avgångstider anpassas till avgående och ankommande plan och i vissa fall kör trafiken bara vid anrop. Dessa resor är i regel dyrare än enkelbiljetter i den offentliga trafiken och det kan säkert till stor del förklaras av att den kommersiella trafiken måste bära praktiskt taget samtliga sina kostnader med hjälp av biljettintäkter.

Det är också något uppseendeväckande att det finns flera kommersiella aktörer som bedriver färjetrafik. Kollektivtrafik på vatten har i olika sammanhang pekats ut som ett område med potential. Båttrafiken behöver inte trängas med övriga trafikslag på land där det är ont om plats och vattenvägarna är sällan högtrafikerade. Nödvändiga investeringar i infrastruktur blir dessutom små då det ofta redan finns bryggor och anlösningsplatser tillgängliga där färjetrafik skulle kunna vara aktuellt. Detta skulle kunna ses som något som ligger i linje med ett av syftena med att öppna upp marknaden för kollektivtrafik, nämligen att branschen skulle bli mer innovativ. Kombinerat med miljövänlig teknik, som Greens City Ferries eldrivna fartyg, så kan kollektivtrafik på vatten utan tvekan bidra till både minskad trängsel och minskade utsläpp. Enkelbiljettpriserna med färjetrafiken ligger ungefär i linje med eller något högre än enkelbiljettpriserna i RKM-trafiken. Vid omfattande resande kan det dock bli betydligt dyrare, även om klippkortet ger en viss rabatt vid mer frekvent resande. Behöver den kommersiella resan dessutom kombineras med ytterligare resa i RKM-trafiken så kan biljettkostnaden för resenären bli hög och göra att det istället blir naturligt att använda sig av den offentliga trafiken helt och hållet. De satsningar som gjorts visar dock att det finns de som ser vattenvägarnas potential. Kanske kan båttrafik vara ett sätt att nischa sig och därigenom sticka ut och på allvar utgöra ett alternativ till den offentliga trafiken.

Den generella prisbilden bland de kommersiella aktörerna är den förväntade, nämligen att avsaknaden av subventioner gör att det är nödvändigt att ta ut ett högre biljettpris än vad den offentligt subventionerade trafiken gör. Vid enstaka resor är prisskillnaden överkomlig, men möjligheterna att locka regelbundna resenärer är begränsade, och bland ett antal av utförarna sannolikt inte ens aktuellt.

## 2.7 Prisutveckling i offentlig trafik

En historisk bild av hur priserna för resor i kollektivtrafiken förändrats under ett antal år kan fås med hjälp av uppgifter som sedan 2001 samlats in av Svensk Kollektivtrafik.<sup>32</sup> Insamlingarna har skett på olika sätt genom åren och det finns brister vad gäller uppgifternas tillförlitlighet vissa år. Detta har medfört att vissa värden behövt interpoleras där de saknats för ett visst år, vilket innebär att vi antagit att den genomsnittliga prisförändringen varit lika för varje år och beräknat ett skattat värde efter den principen. Dessa värden är inte exakta men ger en ungefärlig bild och räcker för att kunna säga något om den generella prisutvecklingen i kollektivtrafiken.

De värden som presenteras i detta avsnitt är medelvärden av priserna för enkelbiljetter och länskort med länstrafikhuvudmannen i respektive län.<sup>33</sup> Dessa värden har viktats med befolkningen, vilket innebär att priserna i storstadsregionen får större påverkan på

<sup>32</sup> [www.svenskkollektivtrafik.se](http://www.svenskkollektivtrafik.se), tillgänglig 2014-11-11.

<sup>33</sup> Uppgifter om lokala månadskort har endast samlats in under perioden 2012-2014, vilket är en för kort tidshorisont för att kunna dra några slutsatser kring utvecklingen.

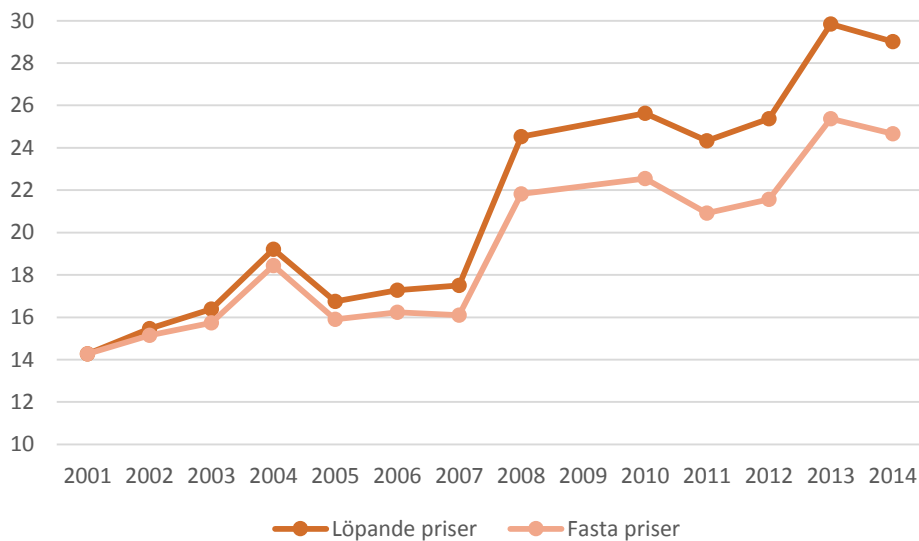
medelvärde än i de befolkningsmässigt mindre länen. Detta har gjorts då vi velat ge en bild av vad personer runt om i Sverige får betala för resor i kollektivtrafiken och detta gör att priserna bättre avspeglar verkligheten för en större del av befolkningen.

Presentationen av prisutveckling över tid baseras på priset för vuxna resenärer. Det finns flera skäl till detta. Framst så är vuxna den största gruppen resenärer i kollektivtrafiken och det är dessutom den kategori som inte får priserna rabatterade. Bland vuxna resenärer råder en likalydande definition kring vilka som utgör denna kategori, vilket är bra för jämförbarheten. Av praktiska skäl är vuxna också lämpliga att undersöka, då det är den grupp där bortfallet av uppgifter är som lägst.

Viktigt att lägga märke till i detta avsnitt är att x-axlarna, av utrymmesskäl, beskrivs (de startar alltså inte vid 0) i samtliga figurer.

## Fasta och löpande priser

Inledningsvis redovisas prisutvecklingen rörande enkelbiljetter. Notera att alla kollektivtrafikutförare som presenterats tidigare i undersökningen inte återfinns i denna del då det här enbart är de utförare som kör länstäckande trafik som ingår.



Figur 2.7: Prisutveckling (SEK) för enkelbiljett bland länstrafikoperatörer i regional kollektivtrafik 2001-2014. Befolkningsviktade medelvärden. Basår 2001 för fasta priser.

Källa: respektive operatörs hemsida, Svensk Kollektivtrafik, egen bearbetning.

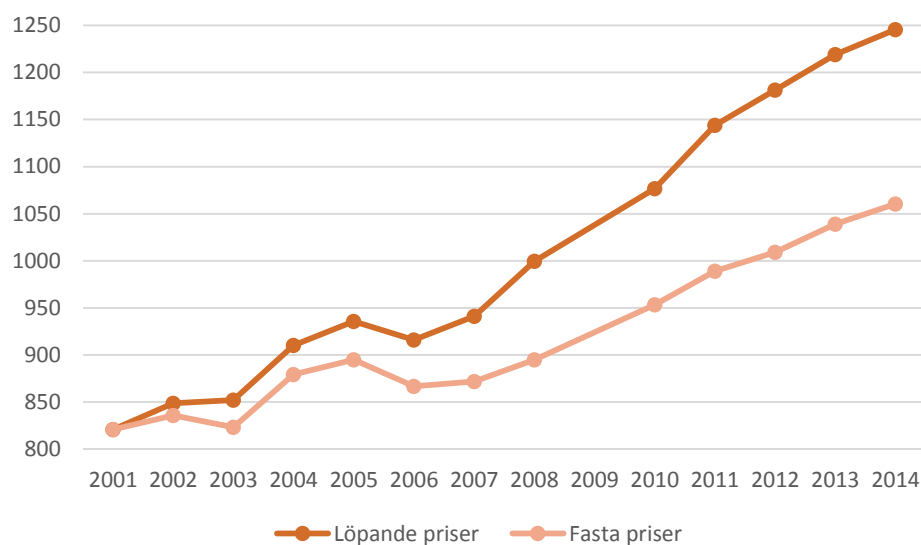
Den generella trenden under de senaste åren är att priset för en enkelbiljett har stigit, och detta relativt kraftigt. Från ett genomsnittligt pris på knappt 15 kronor har detta stigit till motsvarande ca 25 kronor i 2014 års priser. Linjerna kantas samtidigt av vissa, tillfälliga, nedgångar (Figur 2.7).

Det mest noterbara i diagrammet är den kraftiga uppgång som skedde mellan 2007 och 2008. Denna kan till stor del förklaras av att Storstockholms Lokaltrafik efter att insamlingen av priser för 2007 gjordes avskaffade enhetstaxan,<sup>34</sup> vilket fick till följd att priserna på enkel-

<sup>34</sup> Enhetstaxan innebar att en enkelresa med Storstockholms Lokaltrafik kostade lika mycket oavsett avstånd på resan.

biljetter höjdes relativt kraftigt. I kombination med den stora påverkan Stockholms län får vid viktningen av priserna tack vare de höga befolkningstalen, ger detta Stockholm en stor påverkan på de nationella genomsnittspriserna. Övriga mindre förändringar förklaras av små prisjusteringar, ändrade zonsystem och i vissa fall en viss inkonsekvens vad gäller vilka biljetter som kartlagts.

I Figur 2.8 presenteras det genomsnittliga priset för länskort. Det kan nämnas att problematik med uppgiftsbortfall varit större vad gäller just länskorten, vilket gör underlaget något svagare än för enkelbiljetterna.



**Figur 2.8: Prisutveckling (SEK) för länskort i regional kollektivtrafik, 2001-2014. Befolkningsviktade medelvärden. Basår 2001 för fasta priser.**  
**Källa: respektive organisatörs hemsida, Svensk Kollektivtrafik, egen bearbetning.**

Även länskorten uppvisar, precis som enkelbiljetterna, stigande medelpriser. Skillnaden är dock att det kring länskorten rör sig om en stabilare och mer kontinuerlig årlig ökning. Ökningen är, i procent, inte heller lika kraftig. Mätt i fasta priser så har länskortet stigit med ungefär 30 procent under mätperioden. I reella pengar innebär det dock en kraftig ökning, och tittar man på de löpande priserna så är det lätt att förstå att många resenärer uppfattar att det blivit dyrt att resa med kollektivtrafiken (Figur 2.8).

Den, visserligen marginella, prissänkning som kan noteras mellan 2005 och 2006 kan härröras till ett nytt betalssystem som infördes i Västtrafiks område i Västra Götaland som även medförde förändringar av priserna.<sup>35</sup> Precis som att Stockholms avskaffande av enhetstaxan fick stor påverkan på enkelbiljettspriserna så får Västra Götalandsregionen, med under perioden i genomsnitt knappt 17 procent av landets befolkning, också stor inverkan på den nationella bilden.

## Indexserier

Med hjälp av Konsumentprisindex (KPI) som tas fram av Statistiska Centralbyrån varje månad samt vägs samman årsvis är det möjligt att jämföra prisutvecklingen i kollektivtrafiken med

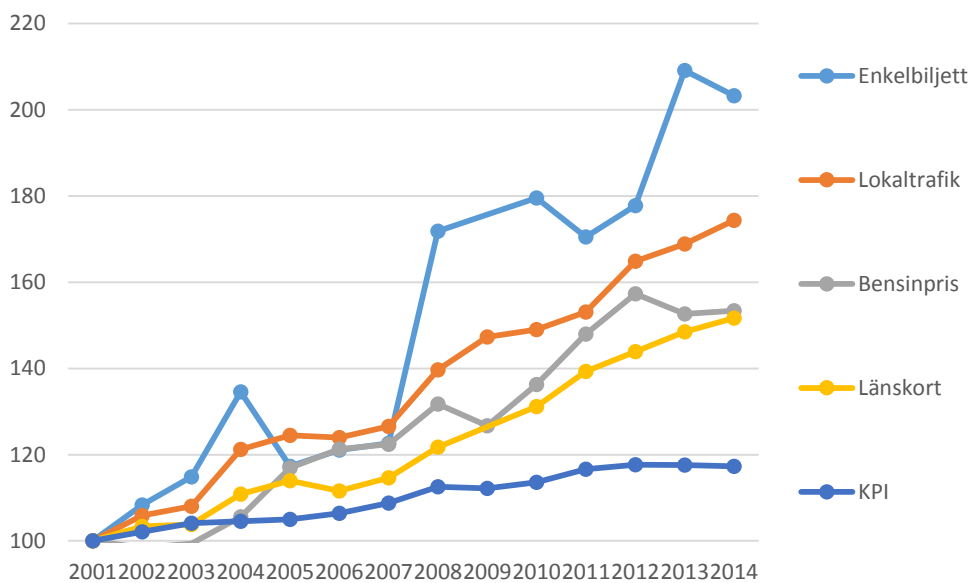
<sup>35</sup> Västtrafik Årsredovisning 2006.

den generella prisutvecklingen i samhället. Basåret för det nu aktuella KPI är 1980 men har här räknats om så att index 100 gäller för år 2001. 2001 är också det första år som vi har tillgång till prisuppgifter kring kollektivtrafikresor.

Ett index som bygger på uppgifter från SCB är delområdet lokaltrafik. I detta index ingår ett urval av prisuppgifter från ett antal kollektivtrafikutövare.<sup>36</sup> Detta index kan ses som ett komplement till den insamling som gjorts i detta arbete för att studera om metodskillnaderna ger något utslag vad gäller utfallet.

Slutligen så jämförs priserna i kollektivtrafiken också med bensinprisets utveckling, och då uttryckt i pris per liter.<sup>37</sup> I dagsläget görs de flesta resorna med bil och för att kunna uppnå de branschgemensamma målen om ett ökat kollektivtrafikresande så behöver kollektivtrafiken kunna locka resenärer som i dagsläget väljer bilen. Därför blir det relevant att använda bensinpriset som jämförelseobjekt då ett högt bensinpris kan göra kollektivtrafiken mer attraktiv om kostnaderna för att välja bilen stiger och det finns fungerande transportalternativ. I motsatt riktning kan höga kostnader för kollektivtrafiken göra att incitamenten att låta bilen stå försvagas och göra att människor fortsatt väljer bilen i första hand.

Dessa variabler jämförs med indexerade värden för enkelbiljettspriser och länskortspriser, vilka anges i löpande priser. De är viktade efter befolkning i respektive län i syfte att ge en mer rättvisande bild av hur priserna utvecklats, då fler människor påverkas av prisjusteringar i storstadslänen än i de mindre befolkade länen.



**Figur 2.9: Prisindex för enkelbiljett, länskort, bensin, lokaltrafik och KPI, 2001-2014, basår 2001. Befolkningsviktade priser för enkelbiljett och länskort. Löpande priser. Källa: respektive organisatörs hemsida, Svensk Kollektivtrafik, SCB, Svenska Petroleum och Biodrivmedelsinstitutet, egen bearbetning.**

Prisökningarna inom kollektivtrafiken har vida överstigit den allmänna prisutvecklingen under de senaste knappt 15 åren (Figur 2.9). Framförallt så är det priset på enkelbiljetter som stigit allra kraftigast. För länskorten syns en jämnare utveckling där det tycks röra sig om en

<sup>36</sup> Statistiska Centralbyrån, Konsumentprisindex 2011 PR0101.

<sup>37</sup> Avser pris vid bemannade stationer.

kontinuerlig årlig höjning av priserna snarare än kraftiga ökning från ett år till ett annat då och då.

Prisutvecklingen för bensin och länskort har i stort varit jämn under den studerade perioden (Figur 2.9). Visserligen har bilarna under perioden blivit bränsleeffektivare, något som i viss mån kan ha motverkat stigande kostnader för bränsle. Samtidigt har utbudet inom kollektivtrafiken ökat, vilket gjort den till ett bättre alternativ för fler resenärer. De senaste åren har dock bensinpriset sjunkit något, medan kollektivtrafikpriserna fortsatt att öka.

Att priserna för resor i lokaltrafiken ökat så mycket och snabbt (Figur 2.9) är negativt ur konkurrenssynpunkt då det kan göra det attraktivare att välja andra färdmedel. Samtidigt ska man ha i åtanke att för att uppnå mål kring både resande och miljö så är det viktigt att kollektivtrafiken lyckas vinna över trafikanter som i dagsläget främst färdas med bil. Det är inte önskvärt att de som idag går eller cyklar väljer kollektivtrafiken, då detta kan leda till ökad trängsel och ökade utsläpp av växthusgaser.

Det bör ligga i ett flertal aktörers intresse att sträva mot att kunna hålla priserna inom kollektivtrafiken nere. Detta är dock lättare sagt än gjort, då kostnaderna för att bedriva kollektivtrafik under ett antal år ökat kraftigt och krävt mer resurser, något som resenärerna delvis fått betala för via biljettpriset. Kostnadsökningarna har till stor del berott på ett ökat utbud av kollektivtrafik.<sup>38</sup> En stor utmaning för kollektivtrafikens utförare och organisatörer är att vända trenden där varje ny resenär innebär ökade kostnader. Nya resenärer måste innebära bättre möjligheter till lönsamhet och ökade intäkter, annars blir systemet i längden ohållbart. Priserna får inte stiga så mycket att resenärerna uppfattar att det är en dålig affär att resa kollektivt. Samtidigt är det också viktigt att hålla kvaliteten uppe, då undersökningar visat att resenärer tycker att det är viktigt att kollektivtrafiken är prisvärd. Det betyder inte nödvändigtvis att kollektivtrafikresorna behöver vara anmärkningsvärt billiga, men resenärerna vill få kvalitet för pengarna.

---

<sup>38</sup> SKL 2014 "Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning?".

## 3 Europeisk jämförelse

Efter att ha studerat kollektivtrafikpriserna i Sverige kommer nu fokus att riktas mot övriga Europa för att ge en bild av hur priserna ser ut i olika länder och huruvida de svenska priserna sticker ut i ett europeiskt perspektiv. Alla länder som ingår i Europeiska Unionen lyder under den förordning som reglerar den allmänna trafikplikten, vilket gör jämförelsen lämplig och intressant. Av praktiska skäl har denna jämförelse avgränsats till huvudstäder inom Europa. I egenskap av svensk huvudstad är det Stockholms priser som ingår i denna jämförelse.

Precis som att de svenska länen skiljer sig mycket åt så finns det än större skillnader mellan de europeiska huvudstäderna. Detta rör faktorer som befolkningsmängd och -täthet, geografiska förutsättningar med mera. I vissa länder, de allra minsta, körs all kollektivtrafik i hela landet av en och samma aktör. Samtidigt har dessa ett befolkningsunderlag som ligger långt under det antal som återfinns i de största städerna i Europa. Exempelvis bor det på Malta ungefär 425 000 människor (jämförbart med invånarantalet i Östergötlands län), medan London har ett invånarantal på över åtta miljoner.<sup>39</sup> Utöver detta finns det även skillnader kring bland annat hur trafiken sköts och subventioneras, vilket också påverkar priserna högst väsentligt. Annat som kan påverka är hur trafiken är organiserad och samordnad. I vissa städer är olika delar av kollektivtrafiken uppdelad mellan olika operatörer där en kör tunnelbanan, en annan kör busstrafiken och så vidare. För en fullständig förteckning över vilka utförare som studerats, se Bilaga 2. Priserna i denna undersökning har samlats in från trafikhuvudmännens hemsidor, och då i regel deras engelska version.

### 3.1 Kollektivtrafikpriser i europeiska huvudstäder

De priser som undersöks i detta avsnitt skiljer sig något från de som kartlades i kapitel 2. Till att börja med presenteras här enbart priser för vuxna resenärer. Det finns skillnader rörande myndighetsålder och pensionsålder i Europas olika länder vilket skulle skapa ytterligare jämförelseproblematik. Kriterierna för enkelbiljett är desamma som i den nationella undersökningen, resan ska gälla för en resa inom en tätort eller zon (jmf. avsnitt 2.1). När det gäller månadskort ser dock kriterierna annorlunda ut. I denna kartläggning presenteras priserna för det billigaste och det dyraste månadskortet med respektive utförare. Denna skillnad gör det extra viktigt att tänka på att olika villkor kan gälla för priser som hamnar inom samma kategori. I just denna jämförelse är denna metod dock mer lämplig än den som användes för den nationella undersökningen, då system och förutsättningar helt enkelt skiljer sig åt alltför mycket från ett land till ett annat. Ett gemensamt kriterium för samtliga länder är dock att kortet måste vara giltigt samtliga veckodagar, varför det kan finnas ännu billigare månadskort, men sådana har exkluderats.

---

<sup>39</sup> Malta 2014 (hämtat 2014-09-24):

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tps00001&plugin=1>

London (inner+outer) 2013 (hämtat 2014-09-24):

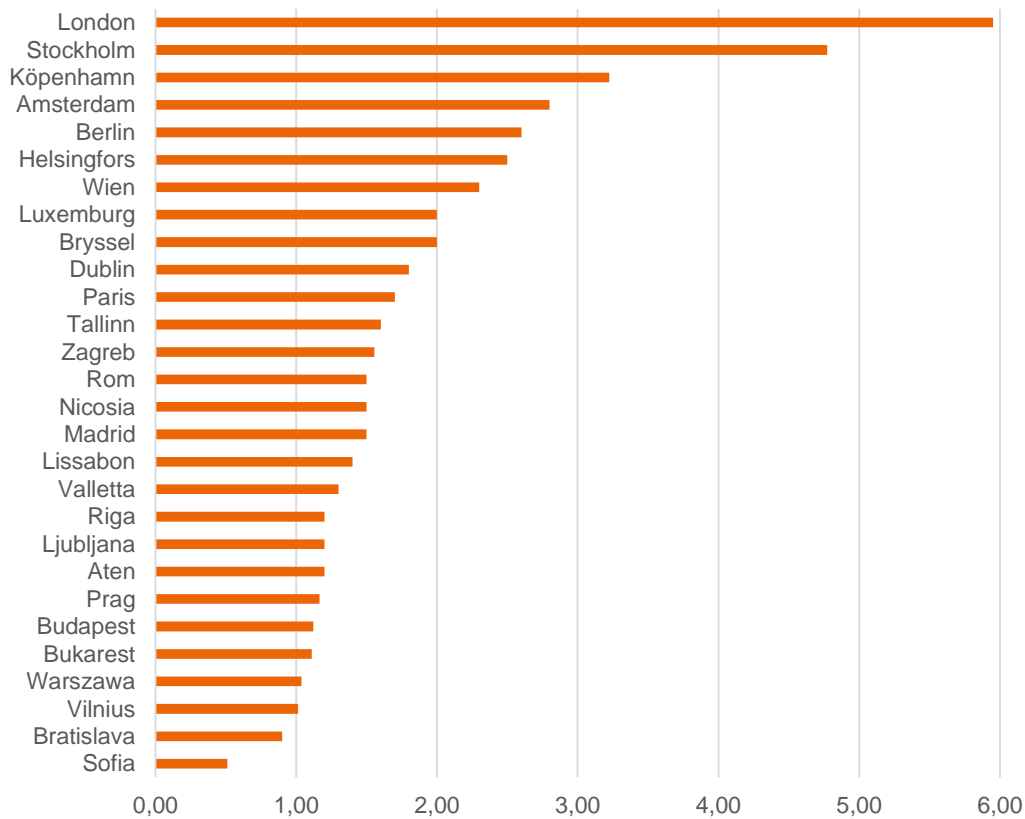
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tgs00096&plugin=1>

Tabell 3.1: Europeiska huvudstäders biljettpriser (Euro) för vuxen resenär, 2014. EU-anslutna länder.  
Källa: respektive utförares hemsida (se Bilaga 2).

<i>Ort</i>	<i>Enkelbiljett €</i>	<i>Lägsta Pris Månadskort €</i>	<i>Högsta pris Månadskort €</i>
Amsterdam	2,80	45,00	89,00
Aten	1,20	30,00	45,00
Berlin	2,60	78,00	97,00
Bratislava	0,90	26,90	114,90
Bryssel	2,00	49,00	55,50
Budapest	1,12	30,40	33,60
Bukarest	1,11	6,65	27,73
Dublin	1,80	123,00	156,00
Helsingfors	2,50	46,50	142,60
Köpenhamn	3,23	48,38	173,38
Lissabon	1,40	35,65	67,65
Ljubljana	1,20	37,00	63,00
London	5,95	152,74	397,43
Luxemburg	2,00	25,00	50,00
Madrid	1,50	54,60	131,80
Nicosia	1,50	40,00	40,00
Paris	1,70	67,10	113,20
Prag	1,16	20,02	64,79
Riga	1,20	25,00	40,00
Rom	1,50	35,00	108,50
Sofia	0,51	17,89	25,56
Stockholm	4,77	85,72	85,72
Tallinn	1,60	23,00	23,00
Valletta	1,30	26,00	26,00
Vilnius	1,01	28,94	28,94
Warszawa	1,04	23,08	54,17
Wien	2,30	48,20	48,20
Zagreb	1,55	51,80	79,00



Uppenbart är att det förekommer kraftiga variationer vad gäller biljettpriser, både avseende enkelresor och månadskort. Skillnaderna är så stora att för samma belopp som i en stad berättigar en enkelresa räcker till ett månadskort i en annan stad (jämför exempelvis Londons enkelbiljettpris med Bukarests billigaste månadskort, Tabell 3.1).

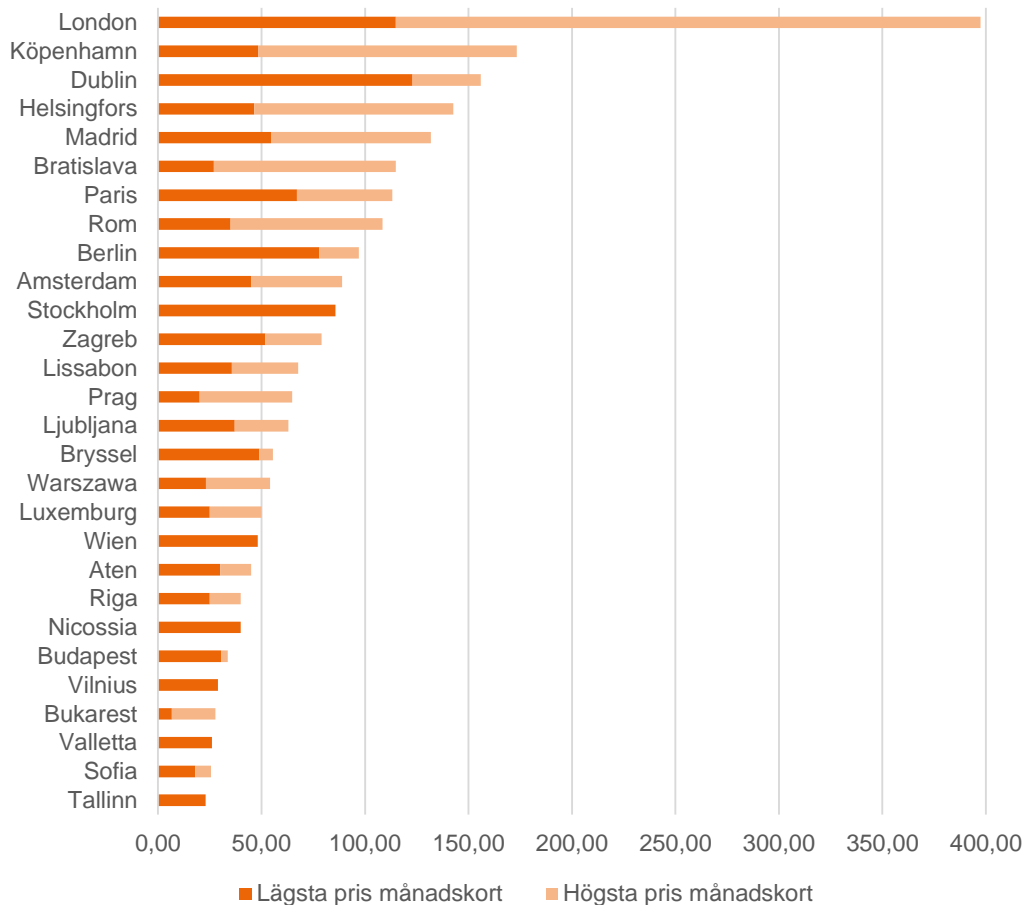


**Figur 3.1: Enkelbiljettpriser (Euro) i huvudstäder i EU-anslutna länder (2014). Avser vuxna resenärer för resor inom en zon, tätort eller 0-10 km. Sorterade i fallande ordning. Källa: respektive organisatörs hemsida, egen bearbetning.**

Det förekommer stora skillnader vad gäller priset för en enkelbiljett med kollektivtrafiken i de olika huvudstäderna (Figur 3.1). Billigast är resorna i östra Europa och dyrast är de framförallt i Europas norra delar. Allra lägst pris för denna typ av biljett har Sofia i Bulgarien, där priset för en enkelbiljett är ungefär 50 cent (motsvarande 1 bulgarisk lev). Dyrast är kontantbiljetterna i Londons kollektivtrafiknät där de kostar nästan 6 euro (4,70 pund). Även priset för enkelbiljetter i Stockholm ligger betydligt högre än i övriga delar av Europa. Medelpriset (oviktat) för enkelresor är 1,87 euro och medianen 1,50 euro.

Rent generellt så motsvarar de olika huvudstädernas placering ungefär vad som kunde förväntas på förhand. De städer som tillhör rikare länder ligger i topp och de länder vars ekonomi är svagare tillhandahåller billigare resor. Att Stockholm skulle hamna i det övre prisskiktet är ingen överraskning, och det av flera skäl. Dels är Sverige ett land med en väl utvecklad ekonomi och den svenska köpkraften är förhållandevis stark (mer om detta i avsnitt 3.2). I avsnitt 2.1 framkom dessutom att enkelbiljettpriserna i Stockholm tillhör de högsta i landet.

Även bland priserna på månadskort förekommer det stora skillnader mellan de olika städerna i genomgången. I följande figur presenteras priserna för det billigaste och det dyraste månadskortet i respektive stad.



**Figur 3.2: Månadskortspriser (Euro) i huvudstäder i EU-anslutna länder (2014). Avser vuxna resenärer. Billigaste och dyraste månadskortet. Sorterade i fallande ordning efter högsta pris. Källa: respektive organisatörs hemsida, egen bearbetning.**

När man studerar priserna för månadskort i EU-ländernas huvudstäder så bör man vara medveten om att det förekommer stora skillnader vad gäller hur mycket det går att resa med dem och vilket täckningsområde som avses. Generellt är dock mönstret liknande det som gick att se i Figur 3.1, nämligen att länder med utvecklade ekonomier har de dyraste priserna (Figur 3.2).

Londons exceptionellt höga pris för det dyraste månadskortet, knappt 400 euro (313,80 pund), kan förklaras av att man med ett sådant får tillgång till ett omfattande kollektivtrafiksystem. Dock är priserna i Londons kollektivtrafik höga, vilket inte minst märks genom att det billigaste månadskortet också tillhör de dyraste bland de studerade städerna.

I och med att Stockholm, i sällskap med bland andra Wien, bara har ett pris för månadskort så kan priset för detta anses vara både högt och relativt lågt. Jämför man Stockholms pris för ett månadskort med övrigas lägsta pris så tillhör kortet ett av de dyraste. Om man istället, vilket görs i figuren, jämför med de högsta priserna så placerar sig Stockholm i mitten av listan. Om

man får mycket resande för pengarna i Stockholm beror alltså helt på hur man utnyttjar det kortet. För någon som dagligen reser långa sträckor är kortet relativt billigt, men för någon som utnyttjar en mindre del av utbudet, exempelvis en kortare sträcka i tunnelbanesystemet, kan det upplevas som dyrt.

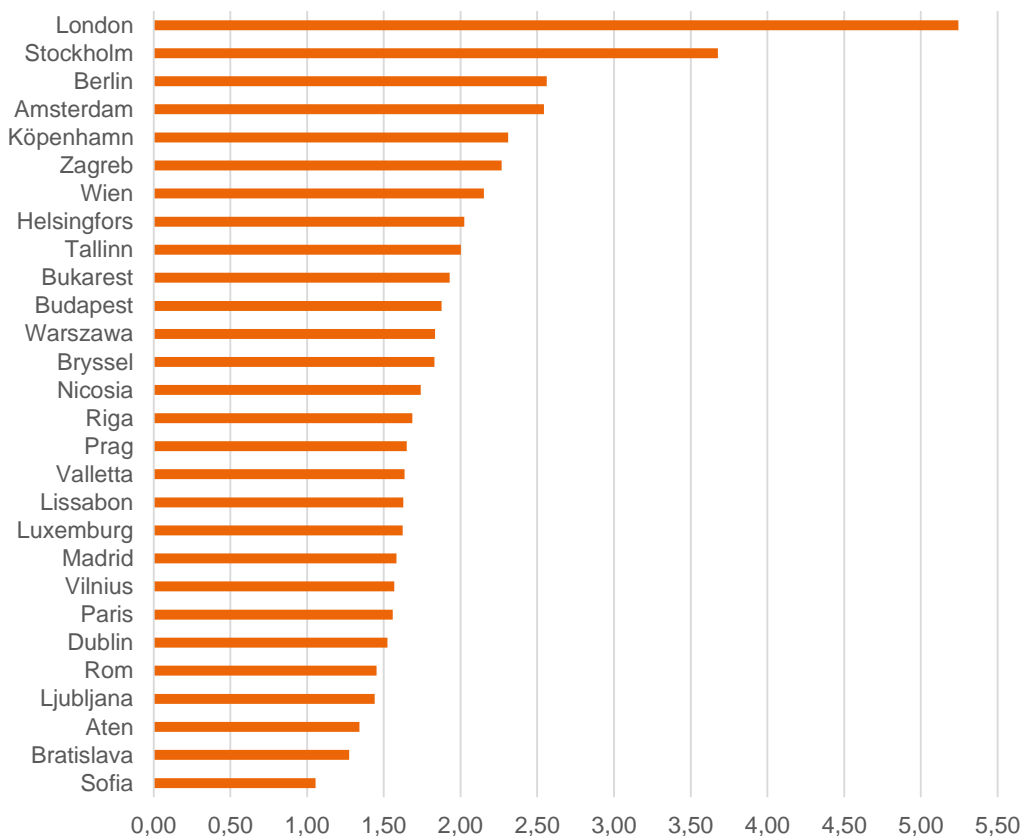
## 3.2 Köpkraftsanpassning

Att priserna för kollektivtrafikbiljetter skiljer sig mycket åt mellan olika länder är inte överraskande. En av flera anledningar till detta är att de allmänna prisnivåerna i EU:s olika länder varierar. Man får betydligt mer för pengarna i till exempel Polen och Rumänien än vad man får i Danmark och Storbritannien. Eurostat sammanställer en jämförelse av köpkraften i samtliga länder inom EU årligen, där den genomsnittliga köpkraften bland de EU-anslutna länderna (EU28) är 100. Måttet som används för detta kallas Purchasing Power Standards (PPS). Länder med högre köpkraft får värden som ligger över 100 och länder med lägre köpkraft får värden under 100. Dessa värden har använts för att vikta de reella priserna, vilka presenterades i avsnitt 3.1. Viktningen gör att den påverkan priserna i kollektivtrafiken har på resenärernas ekonomi blir mer rättvisande och att jämförelsen mellan länder blir något tydligare. Observera att priserna samlats in under 2014, men att PPS-värdena avser 2013 års prisläge. Detta har dock endast marginell påverkan (Tabell 3.2).

Tabell 3.2: Europeiska huvudstäders biljettpriser (Euro) för vuxen resenär, 2014. Köpkraftsjusterade priser (PPS 2013) för vuxna resenärer. Källa: respektive utförares hemsida, Eurostat, egen bearbetning.

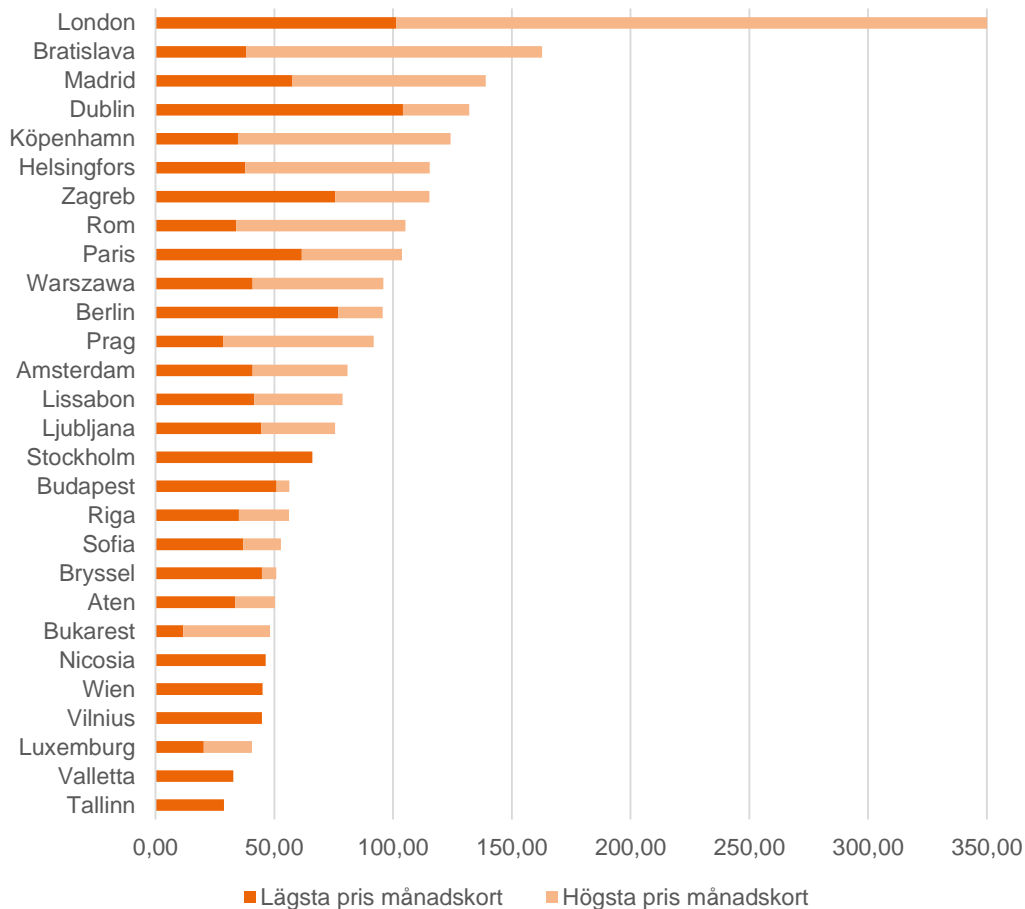
<i>Ort</i>	<i>PPS (EU28=100)</i>	<i>Enkelbiljett €</i>	<i>Lägsta Pris Månadskort €</i>	<i>Högsta pris Månadskort €</i>
Amsterdam	110,1	2,54	40,87	80,84
Aten	89,5	1,34	33,52	50,28
Berlin	101,5	2,56	76,85	95,57
Bratislava	70,6	1,27	38,10	162,75
Bryssel	109,3	1,83	44,83	50,78
Budapest	59,7	1,88	50,92	56,28
Bukarest	57,5	1,93	11,57	48,22
Dublin	118,1	1,52	104,15	132,09
Helsingfors	123,5	2,02	37,65	115,47
Köpenhamn	139,6	2,31	34,66	124,19
Lissabon	86,0	1,63	41,45	78,66
Ljubljana	83,3	1,44	44,42	75,63
London	113,5	5,24	134,57	350,16
Luxemburg	123,2	1,62	20,29	40,58
Madrid	94,8	1,58	57,59	139,03
Nicosia	86,2	1,74	46,40	46,40
Paris	109,1	1,56	61,50	103,76
Prag	70,6	1,65	28,36	91,77
Riga	71,2	1,69	35,11	56,18
Rom	103,2	1,45	33,91	105,14
Sofia	48,4	1,06	36,97	52,81
Stockholm	129,8	3,68	66,04	66,04
Tallinn	79,9	2,00	28,79	28,79
Valletta	79,5	1,64	32,70	32,70
Vilnius	64,6	1,57	44,80	44,80
Warszawa	56,5	1,83	40,85	95,87
Wien	106,9	2,15	45,09	45,09
Zagreb	68,5	2,27	75,62	115,32

Prisjusteringen är ämnad att ge en mer rättvisande och jämförbar bild av den investering det innebär att köpa en kollektivtrafikbiljett i respektive huvudstad. Att justera på detta sätt innebär också att extremerna reduceras i och med att de städer som har lägst reella priser oftast är samma länder som har låg köpkraft och vice versa.



**Figur 3.3: Köpkraftsjusterade (PPS) enkelbiljettspriser (Euro) i huvudstäder i EU-anslutna länder (2014). Avser vuxna resenärer. Sorterade i fallande ordning efter högsta pris. Källa: respektive organisatörs hemsida, Eurostat, egen bearbetning.**

Med hjälp av köpkraftsjusteringen sker en viss harmonisering av priserna för enkelbiljetter. Det generella mönstret är dock fortsatt detsamma, med dyrast biljetter i de rika länderna och de billigaste biljetterna i länder där köpkraften är lägre (Figur 3.3). Noterbart är dock att några av de städer i länder som tillhör de rikare i Europa (Dublin, Rom och Paris) hamnar i lägre nivå än innan priserna viktats.



Figur 3.4: Köpkraftsjusterade (PPS) månadskortspriser (Euro) i huvudstäder i EU-anslutna länder (2014). Avser vuxna resenärer. Billigaste och dyraste månadskortet. Sorterade i fallande ordning efter högsta pris. Källa: respektive organisatörs hemsida, Eurostat, egen bearbetning.

Precis som för enkelbiljetter så kvarstår det generella mönstret vad gäller kollektivtrafikpriserna även när det är månadskorten som studeras (Figur 3.4). Vissa förändringar går att se men den generella bilden är densamma. Det betyder att det finns ytterligare faktorer som förklarar prisskillnaderna. Finansieringssystem, utbud och kvalitet på trafik och fordon är några sådana aspekter som sannolikt spelar in.

### 3.3 Antal enkelbiljetter för priset av ett månadskort i EU-huvudstäder

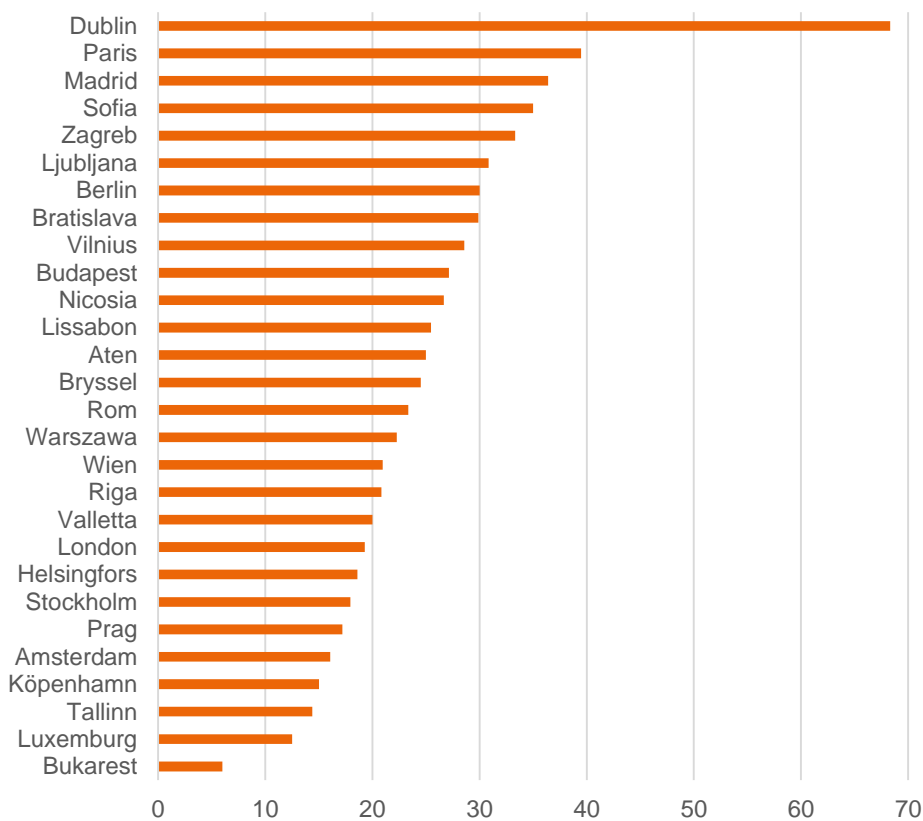
Kollektivtrafikens popularitet varierar i Europas olika huvudstäder. I vissa städer ses den som det naturliga sättet för persontransporter, medan den i andra mest är ett alternativ för de som inte har möjlighet att ha bil. Hur kollektivtrafiken används och är utformad skiljer sig också. I vissa städer sker kollektivtrafikresor i hög grad spontant, vilket kan göra det effektivt att ha låga priser på enkelresor. I andra städer kan det motsatta förhållandet råda och då är det rimligare att det snabbt lönar sig att köpa ett månadskort, vilket kan påverka prissättningen i den riktningen. Det kan även finnas praktiska anledningar som gör att priserna hålls låga. Det

kan till exempel handla om att biljettmaskiner bara accepterar vissa typer av mynt, vilket begränsar möjligheterna att fritt bestämma priser.<sup>40</sup>

Precis som för de svenska priserna (avsnitt 2.4) så undersöks här hur många enkelresor man som resenär kan företa innan det lönar sig att istället investera i ett månadskort.

$$\frac{\text{Lägsta pris månadskort}}{\text{Pris enkelresa}} = Kvot$$

I och med att man som resenär inte nödvändigtvis får tillgång till samma resa vid köp av en enkelbiljett som vid köp av det billigaste månadskortet så bör resultatet betraktas kritiskt. I vissa fall, som i Stockholm, så finns det bara en typ av månadskort, medan enkelbiljettspriset varierar beroende på resans längd.



**Figur 3.5: Antalet enkelresor som kan köpas för samma pris som det billigaste månadskortet, 2014. Avser vuxna resenärer. Figuren baseras på uppgifter i Tabell 3.1.**

**Källa: respektive organisatörs hemsida, egen bearbetning.**

Som förväntat så förekommer det kraftiga skillnader kring hur många resor det behövs för att månadskortet ska bli lönsamt (Figur 3.5). Dublin sticker ut genom ett högt pris på

<sup>40</sup> Denna typ av betalösning finns till exempel i Sofia: <http://www.sofiatraffic.bg/en/transport/avtomatizirana-sistema-za-taksuvane-na/p/1>, tillgänglig 2014-11-11

månadskortet medan enkelbiljetterna är relativt billiga. Just Dublin är dock ett exempel på att månadskortet och enkelbiljetten inte täcker in samma område, vilket gör bilden missvisande.

Det är svårt att se några direkta mönster vad gäller till exempel rikare och fattigare länder, större och mindre städer, Öst- respektive Västeuropa etcetera. Hälften av de studerade länderna ligger inom spannet 15-25 resor, vilket en resenär som pendlar dagligen utan problem når upp till.

### **3.4 Analys av de europeiska priserna**

Kartläggningen av de europeiska priserna för resor i kollektivtrafiken bekräftar bilden av EU:s medlemsländer som en heterogen skara där olika förutsättningar resulterar i stora skillnader länderna emellan. Utan att vara mer insatt i respektive huvudstads kollektivtrafiksystem vad gäller faktorer som utbud, antal resenärer, finansiering och subventioner med mera så är det inte möjligt att dra några långtgående slutsatser kring exakt vad skillnaderna beror på.

Vad gäller priserna i Stockholm i förhållande till övriga huvudstäder i EU så beror bilden på vilka typer av biljetter som studeras. Stockholm har ett av de högsta priserna för enkelbiljetter, medan priset för månadskort inte är anmärkningsvärt högt. Måhända är detta inte så förvånande, i och med att ungefär samma förhållande gäller om man studerar Stockholm i förhållande till övriga län i Sverige.



# Bilaga 1

## Länskoder

<i>Länskod</i>	<i>Län</i>	<i>Största tätort</i>
01	Stockholms län	Stockholm
03	Uppsala län	Uppsala
04	Södermanlands län	Eskilstuna
05	Östergötlands län	Linköping
06	Jönköpings län	Jönköping
07	Kronobergs län	Växjö
08	Kalmar län	Kalmar
09	Gotlands län	Visby
10	Blekinge län	Karlskrona
12	Skåne län	Malmö
13	Hallands län	Halmstad
14	Västra Götalands län	Göteborg
17	Värmlands län	Karlstad
18	Örebro län	Örebro
19	Västmanlands län	Västerås
20	Dalarnas län	Falun
21	Gävleborgs län	Gävle
22	Västernorrlands län	Sundsvall
23	Jämtlands län	Östersund
24	Västerbottens län	Umeå
25	Norrbottens län	Luleå



## Bilaga 2

### Studerade EU-huvudstadsaktörer

<i>Land</i>	<i>Stad</i>	<i>Studerad operatör</i>
Nederländerna	Amsterdam	GVB
Grekland	Aten	OASA
Tyskland	Berlin	BVG
Slovakien	Bratislava	DPB
Belgien	Bryssel	STIB
Ungern	Budapest	BKK
Rumänien	Bukarest	RATB
Irland	Dublin	Dublin Bus
Finland	Helsingfors	HSL
Danmark	Köpenhamn	Movia
Portugal	Lissabon	Carris
Slovenien	Ljubljana	LPP
Storbritannien	London	Transport for London
Luxemburg	Luxemburg	AVL
Spanien	Madrid	CRTM
Cypern	Nicosia	OSEL
Frankrike	Paris	RATP
Tjeckien	Prag	DPP
Lettland	Riga	Rigas Satatiksmē
Italien	Rom	ATAC Roma
Bulgarien	Sofia	Sofia Urban Mobility Centre
Sverige	Stockholm	SL
Estland	Tallinn	Pilet
Malta	Valletta	Malta Public Transport
Litauen	Vilnius	Vilnius Transport

Polen	Warszawa	ZTM
Österreich	Wien	Wiener Linien
Kroatien	Zagreb	ZET

---





Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.