



**Priser i regional kollektivtrafik    Rapport  
i Sverige och EU                      2014:6**



**Priser i regional kollektivtrafik i Sverige och EU**    **Rapport 2014:6**

**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: 2014-05-09

# Förord

Att beskriva och analysera hur priserna för kollektivtrafiken ser ut och hur de förändras över tid är en viktig del i arbetet med utvärderingen av marknadsöppningen på kollektivtrafikområdet. Trafikanalys har sedan tidigare studerat kollektivtrafikens kostnader och subventioneringsgrad. I föreliggande rapport vänder vi blicken mot resenärerna och studerar vilka priser dessa betalat för kollektivtrafikresor år 2013. En avgränsning har gjorts till den regionala kollektivtrafiken, där även den lokala ingår. Den svenska prisbilden sätts även i ett internationellt perspektiv genom jämförelser med europeiska huvudstäder.

Rapporten har författats av Michael Stridsberg i samarbete med Fredrik Svensson på Trafikanalys.

Stockholm, april 2014.

Brita Saxton  
Generaldirektör  
Trafikanalys



# Innehåll

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Förord</b> .....   | <b>3</b>  |
| <b>1 Bakgrund</b> .....   | <b>7</b>  |
| <b>2 Syfte och frågeställningar</b> .....                                   | <b>9</b>  |
| 2.1 Rapportens syfte.....   | 9         |
| 2.2 Frågeställningar.....   | 10        |
| 2.3 Avgränsningar.....  | 11        |
| <b>3 Prisläget i Sverige</b> .....  | <b>13</b> |
| 3.1 Enkelbiljett 2013.....  | 13        |
| 3.2 Månadskort för hela länet 2013.....                                     | 16        |
| 3.3 Månadskort för lokal resa 2013.....                                     | 18        |
| 3.4 Antal enkelbiljetter för priset av ett månadskort.....                  | 21        |
| 3.5 Priser enligt Resvaneundersökningen.....                                | 23        |
| 3.6 Kommersiell kollektivtrafik.....  | 25        |
| Traditionell lokal kollektivtrafik.....                                     | 25        |
| Övrig kommersiell trafik.....   | 26        |
| 3.7 Reseexempel.....  | 28        |
| Cityterminalen – Skansen.....   | 29        |
| Nacka – Kista.....  | 29        |
| 3.8 Prisutveckling.....   | 30        |
| Fasta och löpande priser.....   | 30        |
| Indexserier.....  | 32        |
| 3.9 Analys.....   | 35        |
| <b>4 Europeisk jämförelse</b> .....   | <b>37</b> |
| 4.1 Kollektivtrafikpriser i europeiska huvudstäder.....                     | 37        |
| 4.2 Antal enkelbiljetter för priset av ett månadskort i EU-huvudstäder..... | 41        |
| 4.3 Köpkraftsanpassning.....  | 42        |
| <b>Bilaga 1</b> .....   | <b>47</b> |





# 1 Bakgrund

Sedan 2012 är marknaden för kollektivtrafik, genom lagen (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik, 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>1</sup> Trafikanalys följer på regeringens uppdrag upp effekterna av de reformer som denna förändring inneburit. Denna utvärdering rapporteras dels varje år och dels med en slutrapportering i december 2014.<sup>2</sup>

En beskrivning av hur prisbilden ser ut för resenärerna i kollektivtrafiken är något som efterfrågats. Prisutvecklingen kan vara en viktig indikator för hur konkurrenssituationen utvecklas inom kollektivtrafikmarknaden.

Trafikanalys har tidigare visat hur utbudet påverkats av marknadsöppningen och vilka aktörer som tillkommit<sup>3</sup>. Utbudet hade inte förändrats nämnvärt sedan 2010. Att priserna på ett betydande sätt skulle ha påverkats av marknadsöppningen är därför osannolikt. Det ska dock hållas i minnet att en direkt prisreducering inte har varit ett uttalat syfte med reformen, utan fokus har legat på att förbättra faktorer som tillgänglighet, utbud och kvalitet. Priset är dock en avgörande faktor för vilket färdssätt människor väljer och regeringen anser det viktigt att "säkerställa att kommersiell kollektivtrafik inte otillbörligt trängs undan av offentligt initierad trafik".<sup>4</sup> Detta betyder att kommersiell trafik måste kunna konkurrera med offentligt initierad trafik även vad gäller priser. Det finns också mål från branschen om att dels öka antalet resor med kollektivtrafiken, dels öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet.<sup>5</sup> Priset är naturligtvis en viktig faktor i alla dessa sammanhang.

---

<sup>1</sup> Prop. 2008/09:176 Konkurrens på spåret

<sup>2</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>3</sup> Trafikanalys Rapport 2012:13, Trafikanalys Rapport 2013:13

<sup>4</sup> Regeringsuppdrag N2010/7904/TE

<sup>5</sup> Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik, [www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling](http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling)



## 2 Syfte och frågeställningar

Att komplettera kunskapen om kollektivtrafikpriser kan bidra till att skapa goda förutsättningar för vidare arbete och analyser rörande priser i kollektivtrafiken, men kan även bidra till att identifiera kriterier för en fungerande marknad. Rapporten har ett resenärsperspektiv och fokus är således priser snarare än kollektivtrafikens kostnader eller finansiering.

### 2.1 Rapportens syfte

Syftet med denna rapport har varit att ge en bild av hur prisläget för regional kollektivtrafik ser ut bland offentliga och privata utförare idag samt hur det utvecklats över tid. Även om prisutvecklingen i nuläget sannolikt inte påverkats märkbart av avregleringen så kan detta vara nyttiga kunskaper för framtida utveckling då fler och fler aktörer söker sig till kollektivtrafikmarknaden<sup>6</sup>.

Ytterligare syften har varit att förstärka den bild av vilket utbud av kollektivtrafik som gjorts tillgängligt sedan avregleringen. Priset för olika tjänster kan i hög grad påverka människors användning av dem och detta är viktiga aspekter ur konkurrenssynpunkt. En förhoppning med denna rapport har varit att illustrera hur resenärerna gynnas eller missgynnas av den nya situationen på kollektivtrafikmarknaden.

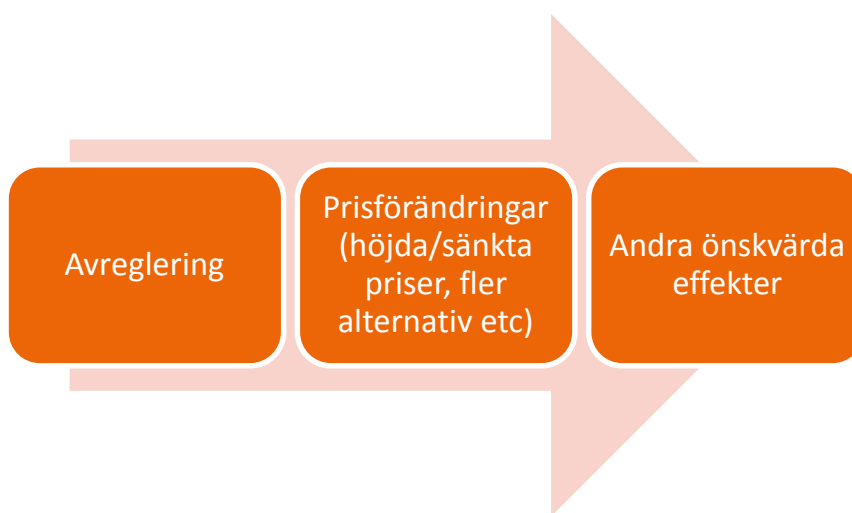
Prisutvecklingen på kollektivtrafikmarknaden är relevant att studera då priset för att resa med kollektivtrafik kan antas påverka människors benägenhet att välja kollektiva färdmedel. Detta genererar i sin tur effekter på längre sikt, såsom trängsel i trafiken och miljöpåverkan. Effekternas storlek i första steget kan också kopplas samman med de förväntade effekterna på längre sikt.

Hur priserna påverkats av marknadsöppningen på kollektivtrafikmarknaden är givetvis svårt att uttala sig om. Andra faktorer som exempelvis förändrade resmönster och nivån på bidrag kan givetvis också ha påverkan på priset. På sikt uppstår förhoppningsvis möjligheter att studera mekanismer för hur en mer utvecklad konkurrens påverkar prisbildningen för resenärer, men i nuläget är det för nära inpå reformens genomförande för att kunna uttala sig om detta. Figur 2.1 nedan är en variant av en figur som tagits fram till Utbud av kollektivtrafik 2012.<sup>7</sup> Den illustrerar ovan nämnda skeende och har anpassats till prisutveckling. I ett första skede genomförs en avreglering. Efter en tid bör man kunna uppfatta effekter som är en direkt följd av avregleringen. Dessa kan i sin tur ge upphov till

<sup>6</sup> Till exempel börjar en ny aktör bedriva tågtrafik på sträckan Stockholm-Göteborg under hösten 2014, se Vectura (på uppdrag av Trafikanalys) "Tilldelning av kapacitet på Västra stambanan - Utvärdering av genomförd tågplaneprocess till tågplan 2014".

<sup>7</sup> Trafikanalys, PM 2012:11

andra effekter som från samhällets sida är önskvärda. I fallet priser skulle det kunna röra sig om att prisförändringar till följd av avregleringen ger effekter i form av ökat resande med kollektivtrafik, vilket från samhällets sida är önskvärt för att minska klimatpåverkan och leva upp till det transportpolitiska hänsynsmålet. De effekter som uppnås i direkt anslutning till avregleringen kan även ge en fingervisning om vilka andra effekter som kan uppnås. Är effekterna i första steget små, är risken stor att även effekter senare i kedjan blir små eller helt uteblir.



Figur 2.1: Avreglering, priseffekter och önskvärda effekter.

För att sätta den svenska prisbilden i ett internationellt perspektiv innehåller denna rapport även en jämförelse med priserna i andra länder inom Europeiska Unionen (kapitel 4).

## 2.2 Frågeställningar

I denna rapport behandlas ett antal relaterade frågeställningar. Dessa har huvudsakligen kunnat besvaras med ett empiriskt underlag, i kombination med viss reflektion och analys.

- Hur ser den rådande prissituationen ut på den svenska regionala kollektivtrafikmarknaden och hur har den utvecklats under de senaste åren?
- Vilka skillnader finns i pris mellan offentligt initierade och privata alternativ?
- Hur ser den svenska prisbilden ut i jämförelse med europeiska motsvarigheter?

## 2.3 Avgränsningar

För att göra denna genomgång av prisläget i kollektivtrafiken praktiskt genomförbar har vissa avgränsningar varit nödvändiga. Framförallt berör detta vilken typ av kollektivtrafik som undersökts. Begreppet kollektivtrafik kan inkludera mycket, alltifrån en kort bussresa inom en stad till resor med tåg över praktiskt taget hela landet. Även flyg kan räknas som kollektivtrafik. I denna rapport ligger dock fokus på den del av kollektivtrafiken som traditionellt benämns lokal och regional kollektivtrafik, men som efter den senaste ändringen i kollektivtrafiklagstiftningen sammanfattas som *regional kollektivtrafik*. Denna del av kollektivtrafiken innefattar trafik inom län med främst buss, men i vissa län även spårväg, tunnelbana och pendeltåg. I vissa fall sker trafik även över länsgränserna. Det finns ett flertal skäl till denna avgränsning. Bland annat skulle en analys av mer långväga trafik ha krävt ytterligare datainsamling och avgränsningar.

När det gäller undersökningen av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas (RKM:s) trafik så har en avgränsning gjorts avseende typen av biljetter som undersökts. Tre typer har valts ut för att spegla olika resenärers behov. Dessa tre typer är enkelresa inom en zon, månadskort inom en zon samt månadskort inom hela länet.<sup>8</sup> För vissa av de kommersiella aktörerna har denna indelning inte gått att tillämpa, varför de presenteras på ett annorlunda sätt i ett separat avsnitt.

De kommersiella aktörer som valts ut för undersökning är de aktörer som finns presenterade på respektive RKM:s hemsida, alltså de som anmält sin trafik, samt aktörer som finns i interna underlag från Trafikanalys. Linjer som enbart kört tillfälligt, som vid speciella arrangemang har inte inkluderats. Anmälan om ny trafik behöver lämnas bara 21 dagar i förväg<sup>9</sup>, varför denna undersökning kan ha missat någon utförare som startat trafik efter att uppgifterna samlats in.

Vad gäller den europeiska jämförelsen så har denna avgränsats till dels EU-länder och dels till dessa länders huvudstäder. En större jämförelse hade blivit än mer komplicerad att genomföra. Det har också funnits praktiska skäl till denna avgränsning då det inte alltid varit enkelt att finna översättningar av hemsidor och detta hade sannolikt blivit ett än större problem vid en mer omfattande kartläggning som inkluderat även mindre städer och regioner.

---

<sup>8</sup> För fullständig definition, se respektive avsnitt.

<sup>9</sup> Lagen (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik 4 kap. 1 §



## 3 Prisläget i Sverige

Att sammanställa vad det kostar att resa med olika kollektivtrafikutförare runt om i landet är ingen enkel uppgift. Förutsättningarna i olika regioner skiljer sig mycket åt; betalsystem, zonindelningar och typer av tidsperiodsrabatter ser olika ut i Sveriges län. Vad som presenteras i detta kapitel ska därför ses som ett försök att sammanställa priserna för några av de biljettalternativ som finns.<sup>10</sup> De färdbevis som valts ut är:

- En enkelbiljett inom en zon, tätort eller 0-10 km.
- Ett 30-dagarskort för resor inom en tätort eller zon<sup>11</sup>.
- Ett 30-dagarskort<sup>12</sup>, så kallat månadskort, som gäller för ett obegränsat antal resor inom hela länet.

Prisuppgifter för ovanstående har samlats in för resenärskategorierna skolungdom, ungdom, vuxen och pensionär. Under undersökningen framkom att barn åker gratis hos samtliga RKM om de reser tillsammans med en betalande. Reser barn själva så betalar de normalt sett samma pris som skolungdom så därför har kategorin "barn" uteslutits. Även här uppstår vissa svårigheter, då olika utförare har olika definitioner av de olika begreppen. I regel gäller att skolungdom avser barn i grundskoleålder, ungdom avser personer i gymnasieålder och pensionärer personer över 65 år. Vuxna är personer som inte inkluderas i ovan nämnda kategorier.

### 3.1 Enkelbiljett 2013

I Tabell 3.1 presenteras vad en resa inom en zon, inom en tätort eller en resa med längden 0–10 km kostar för de olika resenärskategorierna.<sup>13</sup> Det finns skillnader gällande bland annat tillämpning av rabatterade priser. Vissa bolag tar också ut olika priser beroende på om betalning erläggs med kort eller kontanter. Hos vissa bolag ges rabatt om man köper sin biljett i förväg, till exempel genom att ladda pengar på ett kort. Priserna som anges i tabellen är dock icke rabatterade och avser biljetter köpta i anslutning till resan.

---

<sup>10</sup> Sammanställningen har gjorts under september och oktober 2013.

<sup>11</sup> Tillämpas varken zonsystem eller tätorter definieras denna typ av resa som en resa på 0-10 km.

<sup>12</sup> Länstrafiken Örebros månadskort gäller i 31 dagar. Priset har inte justerats med hänsyn till detta.

<sup>13</sup> I vissa län används andra gränser för resans längd. 10 km har därför använts som en maxgräns för hur lång resan får vara.

Tabell 3.1: Enkelbiljettspriser (SEK) inom en zon, tätort eller 0–10 km, 2013. Avser ickerabatterade biljetter köpta i direkt anslutning till resan.

| Utförare                     | Skolungdom | Ungdom  | Vuxen   | Pensionär |
|------------------------------|------------|---------|---------|-----------|
| Blekingetrafiken             | 12         | -       | 20      | -         |
| Dalatrafik                   | 20         | -       | 26      | -         |
| Gotlands Kommun              | 8          | 14      | 18      | 14        |
| Hallandstrafiken             | 14         | -       | 24      | -         |
| Jönköpings Länstrafik        | 16         | -       | 26      | -         |
| Kalmar Länstrafik            | 15         | -       | 24      | -         |
| Karlstadsbuss                | 11         | 16      | 18      | 16        |
| Luleå Lokaltrafik            | 15         | -       | 25      | -         |
| Länstrafiken i Jämtlands län | 14         | -       | 28      | -         |
| Länstrafiken i Norrbotten    | 12         | 17      | 23      | -         |
| Länstrafiken i Västerbotten  | 12         | 18      | 24      | -         |
| Länstrafiken Kronoberg       | 13         | -       | 22      | -         |
| Länstrafiken Sörmland        | 13         | -       | 26      | -         |
| Länstrafiken Örebro          | 10/12*     | -       | 10-25*  | -         |
| Skånetrafiken                | 13         | -       | 21      | -         |
| Storstockholms Lokaltrafik   | 28         | -       | 44      | 28        |
| Waxholmsbolaget              | 30         | -       | 45      | 30        |
| Upplands Lokaltrafik         | 27         | -       | 45      | -         |
| Värmlandstrafik              | 28         | 42      | 46      | -         |
| Västernorrlands läns Trafik  | 13         | 19      | 25      | -         |
| Västmanlands Lokaltrafik     | 30         | -       | 40      | 30        |
| Västtrafik                   | 18         | -       | 24      | -         |
| X-Trafik                     | 13/20**    | 17/25** | 26/40** | -         |
| Östgötatrafik                | 15         | 15      | 22      | 15        |

\*Länstrafiken Örebro tar ut olika taxor beroende på vilken tätort resan avser.

\*\*X-Trafik tillämpar olika avgifter beroende på kort- eller kontantbetalning.

Källa: respektive organisatörs hemsida, egen sammanställning.

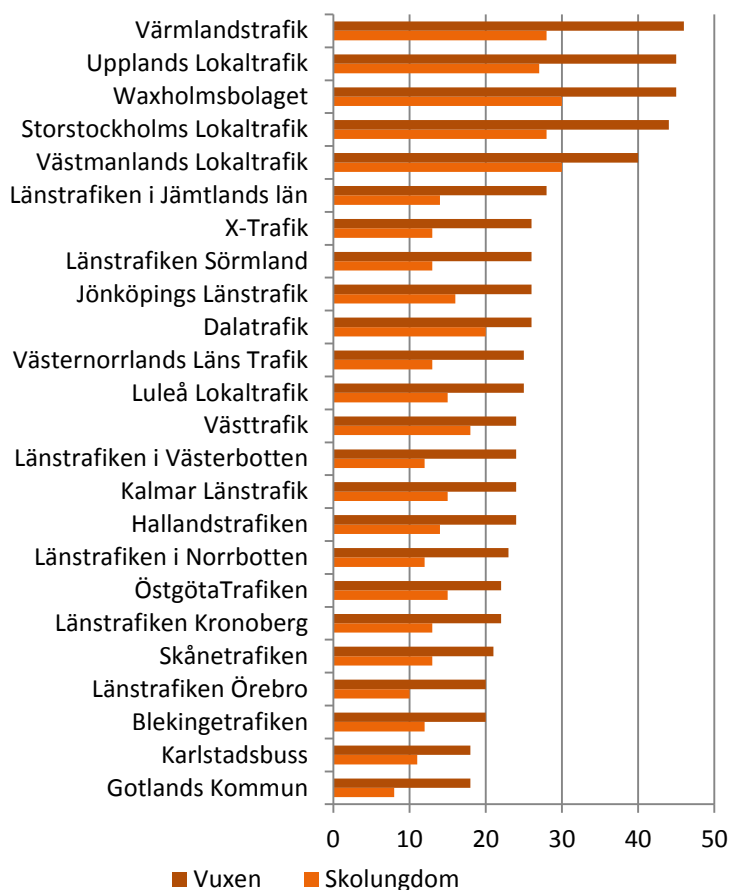
Det är stor skillnad i pris mellan den billigaste och den dyraste enkelbiljetten (Tabell 3.1). Även om en avgränsning gjorts så bör det förtydligas att det kan vara skillnad i resans längd, omfattning samt hur länge man som resenär kan åka med biljetten (det vanligaste är 60 eller 90 minuter).

Den billigaste enkelresan för en vuxen kostar 10 kronor (Örebro län) och den dyraste 46 kronor (Värmlands län). Medianpriset för en resa av denna typ är 25 kronor<sup>14</sup>. Samtliga bolag erbjuder reducerade priser för skolungdomar och

<sup>14</sup> Beräkningen har gjorts med prisantagandet Länstrafiken Örebro = 20 kr (reell kostnad för resa i Örebro, Karlskoga eller Lindesberg vid köp hos ombud eller via SMS) och X-trafik 26 kr (pris vid köp med kontokort).



medianpriset där ligger på 15 kronor<sup>15</sup>. Den billigaste resan av denna typ kostar 8 kronor och den dyraste 28 kronor. Det är förhållandevis få län som erbjuder prisreduktioner för ungdomar och pensionärer när det gäller enkelbiljetter. Dock är priserna reducerade för skolungdomar bland samtliga utförare.



**Figur 3.1: Enkelbiljettspriser (SEK) inom en zon, tätort eller 0-10 km, 2013, sorterade i fallande ordning efter priset för "vuxen". Avser ickerabatterade enkelbiljetter köpta i direkt anslutning till resan.**

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

Figur 3.1 ger en förstärkt bild av tidigare förda resonemang. Noterbart är också att ingen biljett finns inom spannet 31–39 kr, det vill säga länen sorterar sig i två grupper, pris på 40 kr eller mer respektive 27 kronor och lägre. Vad detta beror på är inte känt.

<sup>15</sup> Beräkningen har gjorts med prisantagandet Länstrafiken Örebro = 10 kr (reell kostnad för resa i Örebro vid köp hos ombud samt Karlskoga, Lindesberg, Hallsberg och Kumla oavsett betalsätt) och X-trafik = 13 kr (pris vid köp med kontokort).

## 3.2 Månadskort för hela länet 2013

Undersökningen av vad ett månadskort kostar har i detta avsnitt baserats på att kortet ska vara giltigt för ett obegränsat antal resor i hela länet under en 30-dagarsperiod. Priserna i olika regioner skiljer sig mycket åt, vilket i många fall har en naturlig förklaring i att avstånden för längsta resa skiljer sig väldigt mycket åt mellan olika län. De arealmässigt största länen har betydligt större avstånd att täcka in och dessutom ett resenärsunderlag som är betydligt lägre än storstads-länen.

Tabell 3.2 ger en fullständig bild av vad ett månadskort för hela länet kostar. De priser som presenteras här kan med fördel jämföras med de som återges i Tabell 3.3.

Tabell 3.2: Månadskortspriser länskort (fria resor inom hela täckningsområdet), 2013.

| Utförare                     | Skolungdom | Ungdom | Vuxen | Pensionär |
|------------------------------|------------|--------|-------|-----------|
| Blekingetrafiken             | -          | -      | 975   | -         |
| Dalatrafik                   | 300        | 870    | 1 350 | -         |
| Gotlands Kommun              | -          | -      | 740   | -         |
| Hallandstrafiken             | -          | 920    | 1 315 | -         |
| Jönköpings Länstrafik        | -          | 760    | 1 010 | -         |
| Kalmar Länstrafik            | -          | 840    | 1 120 | -         |
| Karlstadsbuss                | 369        | 379    | 509   | 379       |
| Luleå Lokaltrafik            | 300        | 450    | 595   | 450/300*  |
| Länstrafiken i Jämtlands län | 820        | -      | 1 200 | 820       |
| Länstrafiken i Norrbotten    | -          | -      | 2 464 | -         |
| Länstrafiken i Västerbotten  | -          | -      | 1 450 | -         |
| Länstrafiken Kronoberg       | 765        | 765    | 1 020 | -         |
| Länstrafiken Sörmland        | 650        | -      | 1 300 | -         |
| Länstrafiken Örebro          | 815        | -      | 1 630 | -         |
| Skånetrafiken                | -          | 805    | 1 150 | -         |
| Storstockholms Lokaltrafik   | 490        | 560    | 790   | 490       |
| Waxholmsbolaget              | 450        | -      | 750   | 450       |
| Upplands Lokaltrafik         | 880        | 880    | 1 260 | -         |
| Värmlandstrafik              | 454        | 908    | 1 135 | -         |
| Västernorrlands läns Trafik  | 870        | 1 305  | 1 740 | -         |
| Västmanlands Lokaltrafik     | -          | -      | 1 375 | -         |
| Västtrafik                   | 1 125      | -      | 1 500 | -         |
| X-Trafik                     | 615        | 1 045  | 1 610 | 220       |
| Östgötatrafik                | 690        | 690    | 1 035 | 690       |

\*Luleå Lokaltrafik rabatterar månadskortet ytterligare för pensionärer över 75 år.

Källa: respektive organisatörs hemsida, egen sammanställning.

Ett flertal utförare av kollektivtrafik erbjuder månadskort för under 1 000 kronor för vuxna. Endast tre av dessa, Gotlands Kommun, Storstockholms Lokaltrafik och Blekingetrafiken, kör inom en större region. Övriga är lokala linjer som bara kör inom en stad. Waxholmsbolaget har ett samarbete med Storstockholms Lokaltrafik som innebär att man får åka med Waxholmsbolagets trafik om man har ett månadskort hos SL.

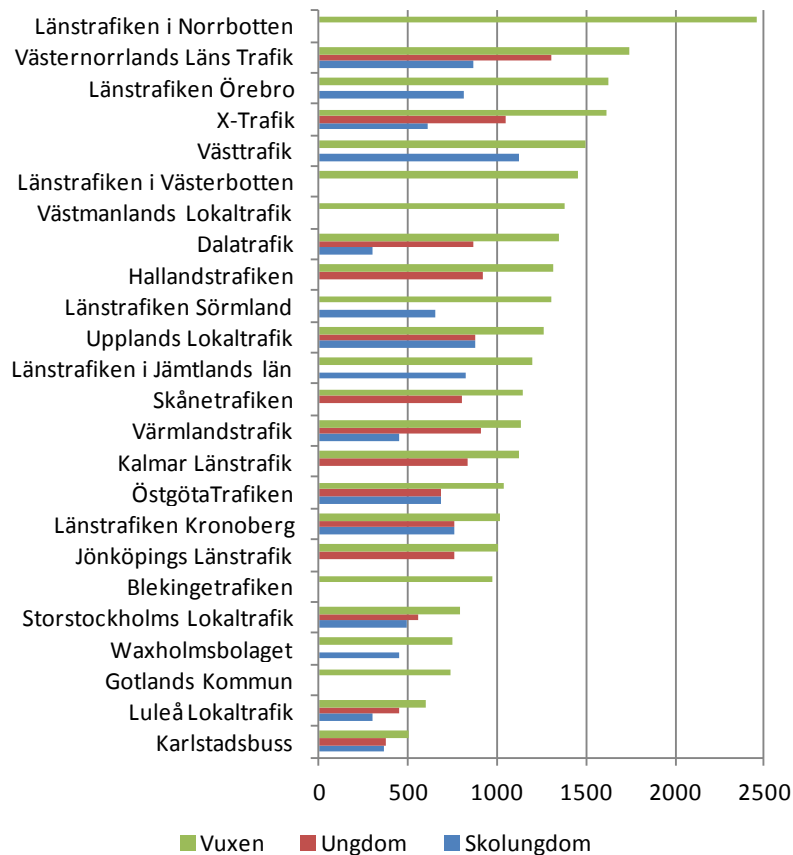
Dyrast att resa inom hela länet är det om man åker med Länstrafiken i Norrbotten. Där kostar ett månadskort nästan 2 500 kronor. Steget till det näst dyraste månadskortet, 1 740 kronor hos Västernorrlands Läns Trafik, är förhållandevis stort. Här bör man dock återigen fundera över vilka avstånd som finns i de olika länen och hur många som faktiskt behöver köpa ett kort av denna typ. Det kan antas att inte så många personer har behov av denna typ av färdbevis i Norrbotten. Troligtvis så är det för de flesta mer prisvärt att ha ett månadskort för en kortare sträcka och att köpa en enkelresa de gånger man behöver färdas längre. Detta gäller naturligtvis inte enbart för Norrbotten, utan för alla utförare som sköter kollektivtrafik i regioner med stort geografiskt omfång. Siffrorna här bör jämföras med de som presenteras i nästa avsnitt, där priser avser månadskort inom en tätort eller zon.

När det gäller månadskort så tycks utförarna vara mer benägna att ge prisreduktioner till unga vuxna och studenter (ungdomskategorin) än när det gäller enkelbiljetter. Av 24 utförare så är det 14 som erbjuder denna typ av reduktion. Att bara 15 av 24 utförare erbjuder prisreduktion för skolungdomar kan tyckas begränsat, men allt som oftast sammanhänger detta med att skolungdomar erbjuds olika typer av terminkort och liknande, ibland till låg kostnad och i vissa fall helt gratis<sup>16</sup>. Dessa typer av kort har inte anpassats och tagits med i denna undersökning då det ibland finns begränsningar gällande tider och antal resor inbyggt i dem.

Figur 3.2 visar grafiskt vilket markant högre belopp som tas ut av Länstrafiken i Norrbotten för ett länskort jämfört med övriga län. I övrigt syns att många utförare prismässigt ligger i ungefär samma härad, med priser runt 1000–1500 kronor. Som tidigare nämnts kör de utförare som erbjuder lägre priser än så i regel inom ett mindre geografiskt område.

---

<sup>16</sup> Kommunen är i många fall enligt skollagen (SFS 2010:800 10 kap. 32-33 § samt 40 §) skyldig att erbjuda fri skolskjuts för elever, vilket ibland samordnas med lokaltrafiken i länet.



**Figur 3.2: Månadskortspris (SEK) för länskort (fria resor inom täckningsområdet) år 2013, sorterade i fallande ordning efter priset för "vuxen".**  
**Källa: respektive organisatörs hemsida.**

### 3.3 Månadskort för lokal resa 2013

Som komplement till avsnitt 3.2 presenteras i Tabell 3.3 priset för ett 30-dagarkort inom ett geografiskt mer avgränsat område. Då olika bolag har olika regler kring detta så kan begränsningen utgöras av antingen en tätort, en zon eller ett avstånd på 0–10 km. För att få en mer rättvisande bild av vad ett månadskort kostar i olika delar av landet kan det vara intressant att jämföra dessa priser med de för månadskort inom ett helt län. I denna tabell presenteras inte uppgifter för lika många organisatörer som i Tabell 3.2, då alla inte erbjuder denna typ av kort.

Tabell 3.3: Lokalkort pris (SEK) per månad (fria resor inom en zon, tätort eller 0–10 km), 2013.

| Utförare                    | Skolungdom | Ungdom   | Vuxen    | Pensionär |
|-----------------------------|------------|----------|----------|-----------|
| Blekingetrafiken            | -          | -        | 410      | -         |
| Dalatrafik                  | 280        | 280      | 460      | -         |
| Gotlands kommun             | 200        | 300      | 370      | -         |
| Hallandstrafiken            | -          | 460      | 575      | -         |
| Jönköpings länstrafik       | 490        | 410      | 545      | -         |
| Kalmar länstrafik           | -          | 360      | 480      | -         |
| Länstrafiken i Norrbotten   | -          | -        | 506      | -         |
| Länstrafiken i Västerbotten | -          | -        | 535      | -         |
| Länstrafiken Kronoberg      | 375        | 375      | 500      | -         |
| Länstrafiken Sörmland       | 340        | -        | 540      | -         |
| Länstrafiken Örebro         | 180/240*   | -        | 360/480* | -         |
| Skånetrafiken               | -          | -        | 350/460* | -         |
| Storstockholms Lokaltrafik  | 340**      | -        | 570**    | 340**     |
| Upplands lokaltrafik        | 370        | 370      | 525      | -         |
| Värmlandstrafik             | 218/258*   | 436/516* | 454/645* | -         |
| Västernorrlands läns trafik | -          | -        | 690      | -         |
| Västmanlands lokaltrafik    | 275        | -        | 535/550  | 275       |
| Västtrafik                  | 310/380*   | 310/380* | 415/505* | -         |
| X-trafik                    | 240        | 310      | 475      | -         |
| Östgötatrafiken             | 375        | 375      | 560      | 375       |

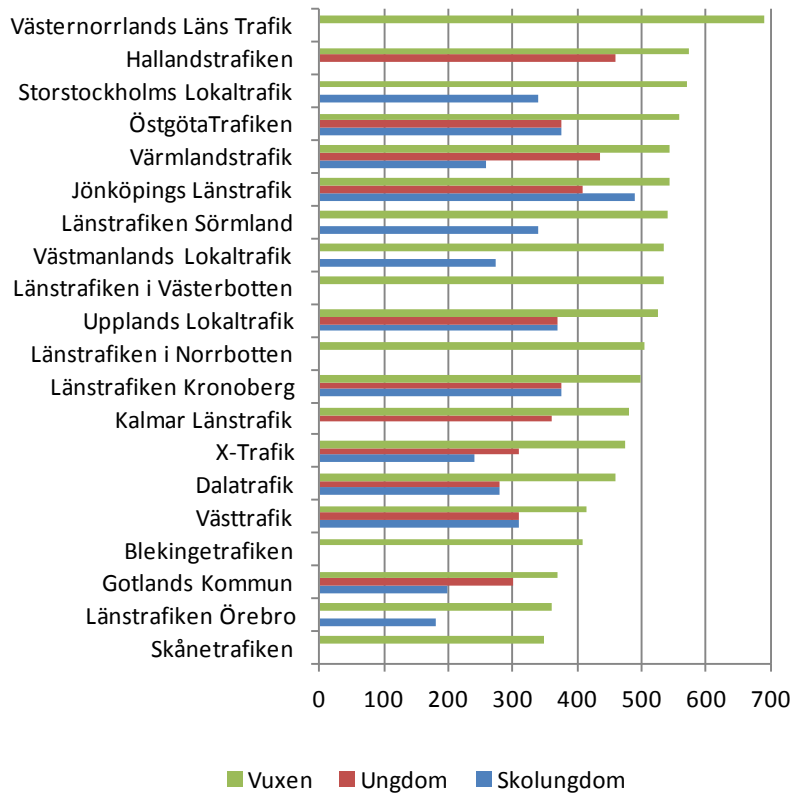
\*Organisatörer som tillämpar olika priser beroende på tätort. Se respektive utförarens hemsida för exakta uppgifter.

\*\*Avser kort för resor i Norrtälje eller Södertälje. För övriga orter inom länet gäller fullt pris som anges i Tabell 3.2.

Källa: respektive organisatörs hemsida, egen sammanställning.

Figur 3.3 visar att det inte behöver vara så dyrt att resa kollektivt som det för vissa län framstår i Tabell 3.2. Det tydligaste exemplet är för resor i Norrbotten, som är dyrast vad gäller länskort, men som inte sticker ut med avseende på priset för lokalkortet. Priserna för denna typ av resor inom en zon är betydligt mer likvärdiga över landet, än vad länskortet är. (Figur 3.3)

Utmärkande låga är priserna på lokala kort i vissa orter i Skåne län, Örebro län (Karlskoga och Lindsberg) samt i Visby på Gotland. Västernorrlands län utmärker sig genom att ha de högsta priserna för resor inom tätort. Anmärkningsvärt är också att Länstrafiken i Jämtlands län inte erbjuder något kort av denna typ. De använder istället ett system där betalning baseras på längden på resor i kombination med ett bonussystem som gör dessa billigare efterhand.

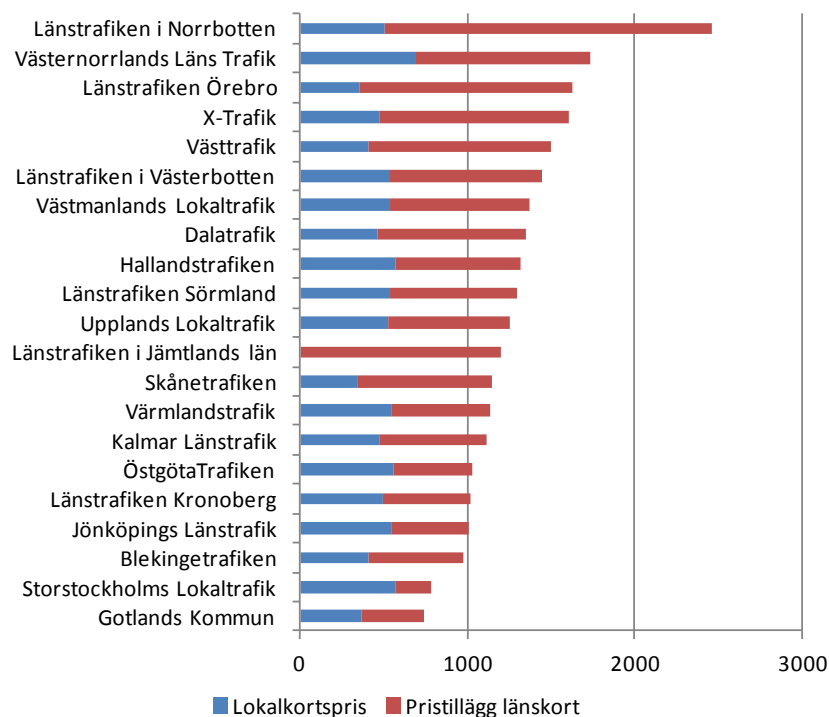


Figur 3.3: Månadskortspris (SEK) för lokalkort (fria resor inom en zon, tätort eller 0–10 km) år 2013, sorterade i fallande ordning efter priset för "vuxen".<sup>17</sup>

Källa: respektive organisatörs hemsida.

Figur 3.4 presenterar skillnader i pris för ett månadskort inom en zon och inom ett helt län. Den första delen av stapeln anger pris för ett månadskort inom en zon eller tätort och den andra delen det pristillägg som måste göras för att få tillgång till flera resor inom hela länet. Det sammanlagda värdet är alltså detsamma som presenterats i Tabell 3.2 och Figur 3.2, men här går det lättare att direkt jämföra priserna.

<sup>17</sup> För de län som tillämpar olika priser för olika tätorter har det lägsta av dessa priser använts.



Figur 3.4: Prisjämförelse (SEK) mellan lokalkort och länskort för vuxen år 2013, sorterade i fallande ordning efter priset för länskort.<sup>18</sup> Källa: respektive organisatörs hemsida.

Av Figur 3.4 framgår framförallt vilka variationer det finns kring priser för ett månadskort inom ett helt län, samtidigt som det blir tydligt att ett månadskort för lokala resor ligger betydligt jämnare i pris. Ett månadskort inom en zon kostar ungefär 500 kr och något mindre i de län som har lägst taxor även för resor inom hela länet. Det går också att utläsa att till exempel månadskortet i Stockholms län blir jämförelsevis dyrt om man bara reser inom ett visst avgränsat område, då priserna på lokala kort enbart finns för Södertälje och Norrtälje, i annat fall måste man betala för resor inom hela länet. I många av länen står valet inte nödvändigtvis mellan ett kort för en zon eller för hela länet, utan man kan välja ganska fritt hur många zoner man vill kunna resa i. Det reella priset för resenären kan därför ligga någonstans längs dessa staplar.

### 3.4 Antal enkelbiljetter för priset av ett månadskort

Det har tidigare nämnts att skillnaderna i enkelbiljettspriser är stora och att detta skulle kunna bero på skillnader i strategi när det gäller prissättning. Bland vissa län tycks det finnas en vilja att genom att ta ut höga biljettpreiser för enkelresor förmå fler att köpa periodkort. Detta kan vara ett sätt att få in större intäkter, eller att underlätta för chaufförerna. Men det kan även vara ett sätt att få fler att

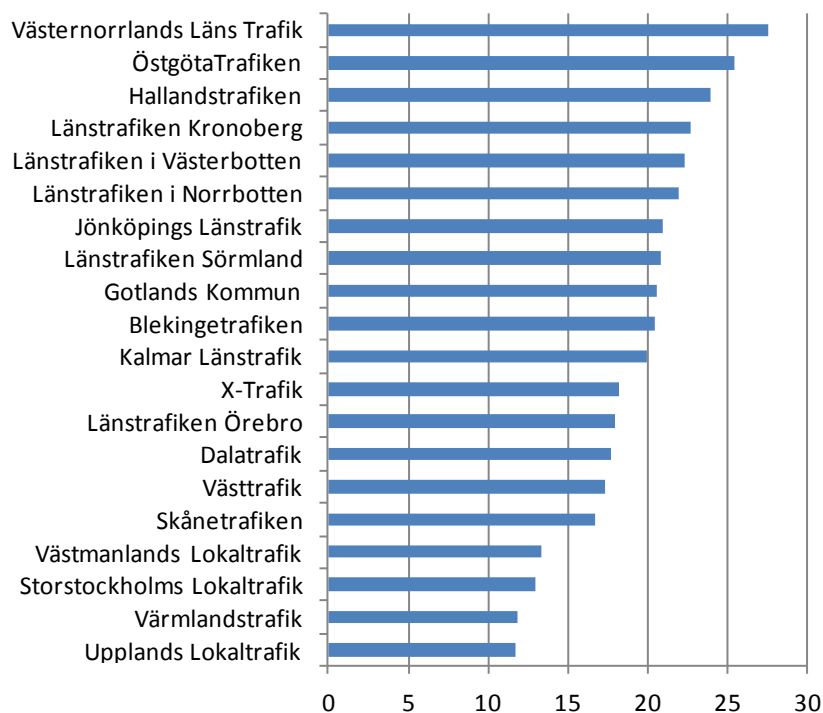
<sup>18</sup> För de län som tillämpar olika priser för olika tätorter har här det lägsta av dessa priser använts.

pendla på regelbunden basis och därigenom uppnå målet om en fördubblad kollektivtrafik.

Figur 3.5 visar hur många enkelbiljetter till fullpris man kan köpa innan man tjänar på att köpa ett lokalkort. Kvoten har räknats fram som lokalkortspris delat med enkelbiljettspris. En kvot på 20 innebär att man kan göra 20 enkelresor för priset av ett månadskort (lokalkort)

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

Samma priser som använts i Figur 3.1 och Figur 3.3 har använts vid denna beräkning. Länstrafiken i Jämtlands län saknas i jämförelsen då de inte har något fast pris på lokalkort.



Figur 3.5: Kvot för antalet enkelresor för ett lokalkort, 2013, sorterade i fallande ordning. Källa: respektive organisatörs hemsida

Resultatet som presenteras i Figur 3.5 är inte förvånande om man beaktar att det i tidigare avsnitt konstaterats att lokalkortspriserna inte skiljer sig så mycket åt, samtidigt som det finns stor spridning vad gäller priserna på enkelbiljetter. De organisatörer som har de högsta enkelbiljettspriserna är också de som fått lägst kvot och det är i dessa län som ett periodkort snabbt kan bli en lönsam affär för resenären. Detta gäller framförallt Upplands Lokaltrafik, Värmlandstrafik,



Storstockholms Lokaltrafik och Västmanlands Lokaltrafik. Med dessa organisationer krävs det endast ett drygt tiotal resor, vilket en flitig pendlare kan uppnå på en vecka. Flest resor krävs det med Västernorrlands Läns Trafik och Östgötrafikerna där över 25 resor måste företas innan lokalkortet blir lönsamt.

## 3.5 Priser enligt Resvaneundersökningen

Trafikanalys utförde åren 2011–2013 en nationell resvaneundersökning (RVU) baserad på intervjuer bland Sveriges befolkning i åldrarna 6–84 år<sup>19</sup>. Syftet är att ta reda på svenska folkets resmönster, varför vi reser, vart vi reser och hur vi reser. I RVU ingår frågor om pris på periodkort inom kollektivtrafiken. Bland de uppgifter som inkommit är det möjligt att plocka ut de priser som respondenter har uppgett att de betalar för 30-dagarskort i kollektivtrafiken i respektive län. I de uppgifter som presenteras här är åldersindelningen vuxna mellan 25–64 år. Detta gör att vissa som betalar fullpris riskerar att falla bort, samt att vissa som är berättigade till reducerat pris (exempelvis studenter) kan vara inkluderade. Det finns även stora skillnader kring antalet respondenter i olika län och detta gör att en persons svar kan få väldigt stor påverkan i vissa län och eventuellt ge en inte helt rättvisande bild kring vad ett månadskort kostar.

---

<sup>19</sup> <http://www.trafa.se/sv/Statistik/Resvanor/>

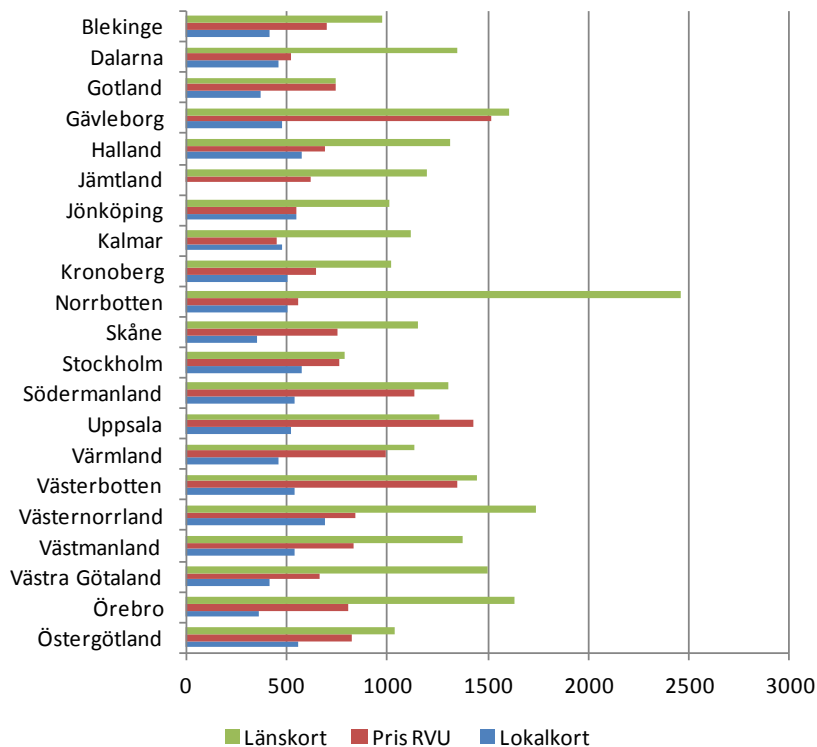
Tabell 3.4: Av resenärer uppgivet pris (SEK) för månadskort. Värderna avser genomsnitt per län för vuxna 25–64 år, avrundade till heltal. Källa: Trafikanalys, RVU 2011-2012.

| Län             | Uppgivet pris | 95 % konfidensintervall +/- |
|-----------------|---------------|-----------------------------|
| Blekinge        | 697           | 225                         |
| Dalarna         | 523           | 215                         |
| Gotland         | 740           | .*                          |
| Gävleborg       | 1 518         | 1 121                       |
| Halland         | 694           | 191                         |
| Jämtland        | 620           | 219                         |
| Jönköping       | 551           | 73                          |
| Kalmar          | 447           | 175                         |
| Kronoberg       | 641           | 293                         |
| Norrbottn       | 560           | .*                          |
| Skåne           | 752           | 98                          |
| Stockholm       | 763           | 23                          |
| Södermanland    | 1 139         | 868                         |
| Uppsala         | 1 425         | 377                         |
| Värmland        | 996           | 47                          |
| Västerbotten    | 1 344         | 146                         |
| Västernorrland  | 837           | 967                         |
| Västmanland     | 832           | 546                         |
| Västra Götaland | 662           | 52                          |
| Örebro          | 801           | 197                         |
| Östergötland    | 822           | 182                         |

\*För Gotland och Norrbotten går konfidensintervall inte att skatta.

Källa: Resvaneundersökningen (Trafikanalys) 2011–2012.

I Tabell 3.4 redovisas de priser som respondenter uppgett att de betalar för ett 30-dagars periodkort med lokaltrafiken i respondentens län. Det finns inga kriterier mer än att kortet ska gälla i 30 dagar, varför det är svårt att säga om de bör jämföras med lokalkort eller länskort. Dessa uppgifter ger dock en bild av vad resande i kollektivtrafiken de facto betalar för sina resor. Tabellen ger stöd åt det resonemang som förts i tidigare avsnitt om att det för många resenärer inte är nödvändigt att införskaffa ett månadskort som gäller för hela länet, utan att en eller några få zoner kan vara fullt tillräckligt. Detta visar sig för bland annat Dalarna, där priset för ett länskort är 1 350 kronor, men respondenternas svar ger medelpriset 523 kronor. I Figur 3.6 visas priserna för lokalkort och länskort tillsammans med prisuppgifterna från RVU.



**Figur 3.6: Priser (SEK) för länskort, lokalkort och enligt svar i RVU avseende "vuxna".**  
 Baserad på värden i Tabell 3.2, Tabell 3.3 samt Tabell 3.4.  
 Källa: respektive organisatörs hemsida, Resvaneundersökningen 2011-2012.

Ett län sticker ut i denna figur och det är Uppsala län där det uppgivna priset enligt RVU i genomsnitt ligger högre än länskortspriset. Upplands Lokaltrafik har periodkort som även gäller i Storstockholms Lokaltrafik och är dyrare än det vanliga länskortet. Sannolikt har detta fått ett visst genomslag och utgör förklaringen till denna speciella situation.

## 3.6 Kommersiell kollektivtrafik

### Traditionell lokal kollektivtrafik

Det finns i dagsläget inga privata utförare som direkt konkurrerar med offentlig initierad trafik inom regional kollektivtrafik i mer omfattande system. De linjer som tillkommit efter avregleringen har mestadels varit linjer till och från flygplatser samt turistbussar, så kallade Hop on Hop off-linjer. Den enda aktören som opererar som kommersiell aktör med mer omfattande linjetrafik är Skelleftebuss. De är dock till 100 procent ägda av Skellefteå Stadshus AB, som i sin tur till 100 procent ägs av Skellefteå kommun<sup>20</sup>, så huruvida de ska anses vara en privat aktör i ordets rätta bemärkelse kan diskuteras. Bland övriga aktörer kan nämnas pendlingslinjen mellan Nacka och Kista i Stockholm. Denna linje drivs av en privat aktör, People Travel Group.

<sup>20</sup> www.skelleftebuss.se, inhämtat 2013-09-24

På grund av denna brist på privata aktörer som sysslar med traditionell kollektivtrafik så finns det ingen poäng med att göra en större jämförelse i likhet med de som gjorts i avsnitt 3.1, 3.2 och 3.3. Nedan presenteras prisuppgifter för Skelleftebuss stadstrafik samt People Travel Groups linjetrafik mellan Nacka och Kista. Det bör dock poängteras att de kör olika typer av trafik samt att de ägs på olika sätt med skilda mål gällande exempelvis lönsamhet.

**Tabell 3.5: Pris (SEK) för en kommersiell enkelbiljett, traditionell lokaltrafik, 2013.**

| <b>Utförare</b>     | <b>Skolungdom</b> | <b>Ungdom</b> | <b>Vuxen</b> | <b>Pensionär</b> |
|---------------------|-------------------|---------------|--------------|------------------|
| People Travel Group | -                 | -             | 60           | -                |
| Skelleftebuss       | 13                | 20            | 25           | 20               |

Källa: respektive organisatörs hemsida, egen sammanställning.

**Tabell 3.6: Pris (SEK) för ett kommersiellt månadskort, traditionell kollektivtrafik, 2013.**

| <b>Utförare</b>     | <b>Skolungdom</b> | <b>Ungdom</b> | <b>Vuxen</b> | <b>Pensionär</b> |
|---------------------|-------------------|---------------|--------------|------------------|
| People Travel Group | -                 | -             | 1 200        | -                |
| Skelleftebuss       | -                 | 400           | 500          | -                |

Källa: respektive organisatörs hemsida, egen sammanställning.

Prisuppgifterna för People Travel Groups trafik visar på den svåra situation som råder för kommersiella aktörer då de konkurrerar med offentligt initierade utförare. För någon som dagligen pendlar mellan Nacka och Kista kan denna speciella linje kanske framstå som ett bra och bekvämt alternativ till SL-trafiken, då det innebär en linje utan byten och med bekvämare fordon än vad SL erbjuder. Dock är priset för denna linje betydligt högre än ett liknande kort i SL-trafiken, avgångarna färre och vid problem och störningar finns inga alternativa linjer att tillgå. Är det dessutom så att man behöver ta sig till andra delar av länet så behöver man ändå komplettera sin resa med antingen ett SL-kort, bil eller annat för ändamålet lämpligt färdssätt.

## Övrig kommersiell trafik

Det har sedan avregleringen uppstått ett antal linjer, framförallt med buss, som bedriver någon form av regional kollektivtrafik, om än inte i huvudsak inriktade på arbetspendling eller liknande.<sup>21</sup> Dessa linjer är koncentrerade till de två största storstadsregionerna, med undantag för några tillfälliga linjer, som bland annat fanns i Östersund under Storsjöyan. De tillfälliga linjerna kommer inte att ägnas plats här, då de inte kan anses ingå i den typ av mer regelbunden trafik som är studieobjektet för denna rapport. Dock ingår de linjer som utgörs av säsongstrafik.

<sup>21</sup> Vissa av dessa linjer fanns även innan avregleringen, men har numera registrerats hos respektive läns kollektivtrafikmyndighet.

Presentationen som görs i detta avsnitt skiljer sig åt jämfört med de som gjorts i avsnitt 3.1, 3.2 och 3.3. De kommersiella aktörerna kör inte den typ av traditionell lokaltrafik som tidigare studerats och det är därför nödvändigt att justera presentationsformen. Bland de kommersiella utförarna finns såväl sightseeing-bussar som transferbussar till flygplatser och då de är specialinriktade på just dessa områden skulle en jämförelse bli märklig. Dock presenteras prisuppgifter från dessa utförare för att ge en bild av vad olika transportalternativ kostar för resenärerna. Presentationen är uppdelad i en del för Stockholms län och en för Västra Götalands län. De studerade linjerna är de som anmälts till och redovisas av respektive landstings kollektivtrafikmyndighet<sup>22</sup>. Det kan därför finnas fler linjer, men om dessa inte är publicerade finns de inte med här<sup>23</sup>. Priserna som studerats i detta avsnitt avser vuxna resenärer.

I Stockholm har det anmälts ett antal olika linjer både via buss och båt. Det rör sig om en sightseeingbuss, en Hop-on Hop-offbuss, tre bussar i linjetrafik, en transferbuss samt tre båtlinjer, varav två i linjetrafik. I Tabell 3.7 presenteras de linjer där uppgifter kunnat samlas in.

**Tabell 3.7: Priser (SEK) för kommersiell kollektivtrafik i Stockholm, vuxna resenärer, 2013.**

| <i>Utförare</i>              | <i>Sträcka</i>                           | <i>Typ av trafik</i> | <i>Biljettyp</i>  | <i>Biljettpris</i>      |
|------------------------------|--|----------------------|-------------------|-------------------------|
| <b>Busstrafik</b>            |  |                      |                   |                         |
| Strömma Buss                 | Stockholm Panorama                       | Sightseeing          | Rundtur           | 260 kr                  |
|                              | Stockholm City – Artipelag               | Linjetrafik          | Enkelresa         | 50 kr                   |
|                              | Artipelag – Värmdö marknad               | Linjetrafik          | Enkelresa         | SL-kort (se tabell 3.1) |
| Red City Buses               | Grand City Tour                          | Hop-on Hop-off       | 24-timmarsbiljett | 260 kr                  |
| Nobina Djurgårdsbussen       | Cityterminalen – Skansen                 | Linjetrafik          | Enkelresa         | 40 kr                   |
| Flygbussarna Airport Coaches | Cityterminalen – Stadsgården (Färjeläge) | Färjetransfer        | Enkelresa         | 45 kr                   |
| <b>Båttrafik</b>             |  |                      |                   |                         |
| Ressel                       | Hammarby Sjöstad – Nybroviken            | Linjetrafik          | Enkelresa         | 45 kr                   |
|                              | Circle Line                              | Sightseeing          | Rundtur           | 45 kr                   |

Källa: respektive organisatörs hemsida, egen sammanställning.

<sup>22</sup> www.sll.se hämtat 2013-10-01

www.vgregion.se hämtat 2013-10-01

<sup>23</sup> Prisuppgifter för båtsträckan Storholmen - Ropsten har inte kunnat samlas in.

I Västra Götalandsregionen utgår all busstrafik från Göteborg. Det finns en sightseeingtur, transferbussar till Göteborgs båda flygplatser samt en buss som korsar länsgränsen till Halland och kör till Ullared. Det finns även en tåglinje av nostalgikaraktär som går mellan Bengtsfors och Mellerud under sommarmånaderna<sup>24</sup>.

**Tabell 3.8: Priser (SEK) för kommersiell kollektivtrafik i Västra Götaland, vuxna resenärer, 2013.**

| <i>Utförare</i>                      | <i>Sträcka</i>                          | <i>Typ av trafik</i>          | <i>Biljettyp</i>  | <i>Biljettpris</i> |
|--------------------------------------|---|-------------------------------|-------------------|--------------------|
| <b>Busstrafik</b>                    |   |                               |                   |                    |
| Strömma Buss                         | Centrala Göteborg                       | Hop-on Hop-off                | 24-timmarsbiljett | 175 kr             |
| Swebus                               | Göteborg – Ullared                      | Linjetrafik                   | Enkelresa         | Fr. 99 kr          |
| Flygbussarna                         | Göteborg – Landvetter                   | Flygplats-transfer            | Enkelresa         | 89 kr              |
|                                      | Göteborg – Göteborg City Airport (Säve) | Flygplats-transfer            | Enkelresa         | 69 kr              |
| <b>Tågtrafik</b>                     |   |                               |                   |                    |
| Dal- västra Värmlands Järnväg (DVVJ) | Bengtsfors – Mellerud                   | Linjetrafik, nostalgikaraktär | Enkelresa         | 110 kr             |

Källa: respektive organisatörs hemsida, egen sammanställning.

Som synes finns flera exempel på kollektivtrafik som erbjuds av kommersiella operatörer. Dock är trafiken nästan uteslutande anpassad för turister och tillfälliga besökare snarare än personer som arbets- eller fritidspendlar.

### 3.7 Reseexempel

Att jämföra priserna mellan de offentligt initierade och de kommersiella aktörerna är, som tidigare nämnts, svårt. I det här avsnittet jämförs några specifika resor där det finns både privata och kommersiella alternativ. Jämförelserna baseras framförallt på resenärernas kostnad, men för att kunna ge en mer fullskalig bild av den samlade konkurrenssituationen beaktas även aspekter som restid och antal byten. Exempelen är hämtade från Stockholmsområdet, då det där finns de bästa förutsättningarna för en rättvis jämförelse. Respektive kommersiell aktör jämförs med hur motsvarande resa kan företas med den offentliga utföraren, Storstockholms Lokaltrafik, SL. De två sträckor som undersöks är Cityterminalen – Skansen (Djurgårdsbussen) och Nacka – Kista (People Travel Group).

<sup>24</sup> Denna linjes framtid är i dagsläget osäker, då Trafikverket föreslagit att banan bör läggas ned. Samtal med berörda parter pågår. Trafikverket Pressmeddelande 2013-10-02 "Förslag om att underhållet ska upphöra på två banor i Västsverige" hämtat 2013-12-16

## Cityterminalen – Skansen

Sträckan Cityterminalen – Skansen är en sträcka som trafikeras med buss av den kommersiella aktören Djurgårdsbussen och av SL med spårvagn och buss. Djurgården är ett populärt mål för både turister och stockholmare och här finns många sevärdheter såsom Gröna Lund, Vasamuseet, Junibacken och Skansen. Utöver detta finns dessutom ett flertal restauranger och promenadstråk. Allt detta sammantaget skapar givetvis efterfrågan på persontransporter till och från detta område. De alternativ som finns presenteras i Tabell 3.9.

**Tabell 3.9: Resejämförelse Cityterminalen Stockholm – Skansen. Priset avser en enkelbiljett för vuxen och restiden baseras på tidtabellsuppgifter.**

| <b>Cityterminalen –<br/>Skansen</b> | <b>Pris</b> | <b>Restid</b> | <b>Antal byten</b> |
|-------------------------------------|-------------|---------------|--------------------|
| Djurgårdsbussen                     | 40 kr       | 20 min        | 0                  |
| SL (buss och spårvagn)              | 44 kr       | 27 min*       | 1                  |

\*Restiden inkluderar väntetid vid byte.

Källa: [www.sl.se](http://www.sl.se). Avser resa 19/10 2013 kl 12:00.

På denna sträcka tycks det finnas möjlighet för Djurgårdsbussen att konkurrera med den offentligt initierade trafiken både vad gäller pris, restid och antal byten. Noteras bör dock att Djurgårdsbussen bara trafikerar linjen vissa begränsade tider, exempelvis inte på kvällar och under lågsäsong endast fredag – söndag. Man bör även hålla i minnet att sträckan mellan Cityterminalen och Sergels Torg, där bytet mellan buss och spårvagn sker, är kort och sannolikt möjlig för många att promenera inom ungefär samma tid som det tar att åka buss samma sträcka.

## Nacka – Kista

Nacka – Kista-linjen uppstod för att täcka ett pendlingsbehov mellan Nacka och Kista som People Travel Group identifierat. På denna sträckning finns i dagsläget ingen direktlinje via SL-trafiken och People Travel Group valde därför att pröva den nya lagstiftningen på denna sträcka. I Tabell 3.10 sammanfattas resalternativen.

**Tabell 3.10: Resejämförelse Nacka – Kista.**

| <b>Nacka – Kista</b>     | <b>Pris</b> | <b>Restid</b> | <b>Antal byten</b> |
|--------------------------|-------------|---------------|--------------------|
| People Travel Group      | 60 kr       | 70 min        | 0                  |
| SL (buss och tunnelbana) | 66 kr       | 57 min*       | 3                  |

\*Restiden inkluderar väntetid vid byte.

Källa: [www.sl.se](http://www.sl.se). Avser resa 17/10 2013 kl 6:20. Exakt sträckning: Björknäs Centrum – Viderögatan.

Det People Travel Group framförallt kan konkurrera med är att resenärer slipper byten och istället kan sitta på samma buss hela vägen. Tack vare kollektivtrafik-körfält rullar trafiken dessutom oftast utan större störningar. Utöver detta så finns det på dessa bussar tillgång till internet. Vad gäller restiden så tycks det, enligt tidtabell, gå snabbare med SL-trafiken, men här finns samtidigt ett beroende av att samtliga trafikslag fungerar och går i tid för att detta ska gälla.

Genom Tabell 3.10 kan man få intrycket av att man även ekonomiskt kan tjäna på att välja denna linje. Detta gäller dock endast vid köp av enkelresor. Ett månadskort med People Travel Group kostar 1200 kronor, medan motsvarande för SL-trafiken kostar 790 kronor. Då ska man i sammanhanget även komma ihåg att SL-kortet gäller dygnet runt i hela länet, medan månadskortet för People Travel Group endast gäller på denna linje som enbart avgår sex gånger om dagen.

## 3.8 Prisutveckling

Efter att nu ha presenterat prisläget 2013 kan det vara på sin plats att ge en bild av vad kollektivtrafikresenärerna fått betala hos länstrafikbolagen ur ett historiskt perspektiv. Tack vare tidigare prisinsamlingar utförda av Svensk Kollektivtrafik är det möjligt att gå tillbaka och titta på utvecklingen från år 2001 och framåt.

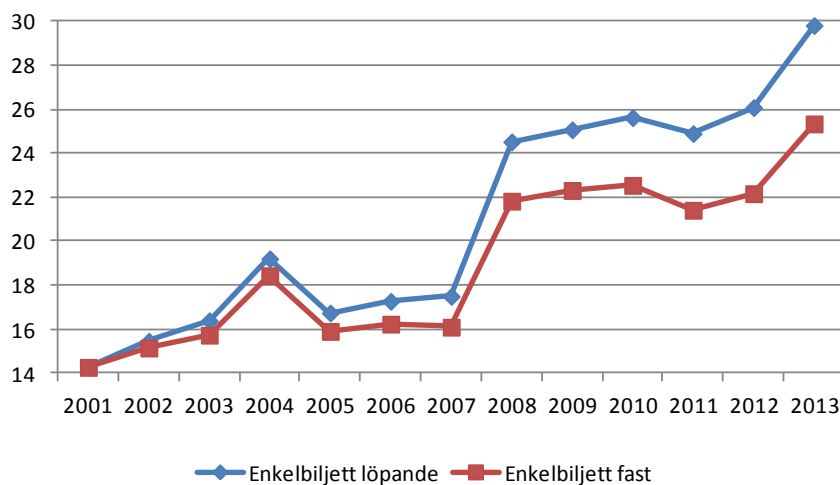
För att ge en så rättvisande bild som möjligt av vilka prisförändringar som påverkat resenärerna kommer utvecklingen att presenteras i både fasta och löpande priser. De löpande priserna är de som resenärerna ser och får betala när de köper sitt färdbevis, men i och med att värdet på kronan förändras så blir det inte helt rättvisande att enbart redovisa dessa priser varför fasta priser också redovisas.

### Fasta och löpande priser

Presentationen kring prisutveckling över tid är baserad på priset för vuxna resenärer. Detta är den kategori där bortfallet är som minst och vuxna utgör även den största kategorin bland resenärerna. För jämförbarhetens skull är det också bra att jämföra denna kategori, då det i de olika länen finns en mer likalydande definition kring vilka som tillhör denna grupp.

I detta avsnitt används ett viktat medelvärde. Priserna hos utförarna har fått olika stor påverkan på det samlade medelpriset beroende av befolkningens storlek. Län men stora befolkningar väger tyngre och får större betydelse i ett sådant medelvärde. I de fall det saknats uppgifter för en utförare ett visst år har interpolerade värden använts.





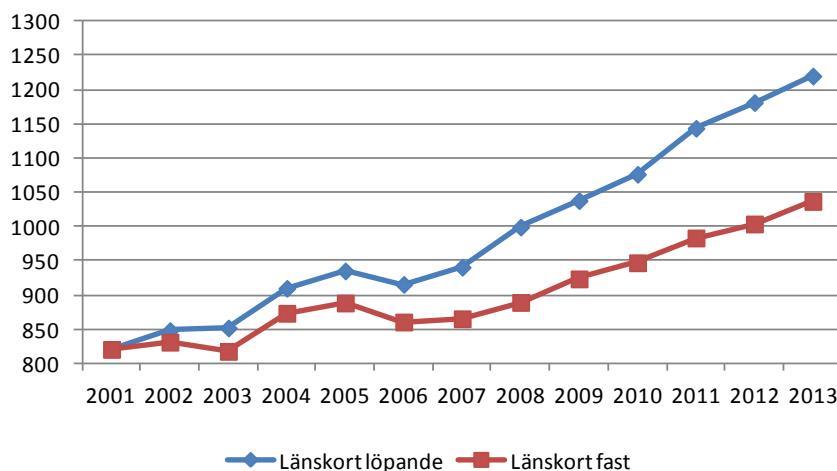
**Figur 3.7: Prisutveckling (SEK) för en enkelbiljett i regional kollektivtrafik i Sverige, år 2001–2013. Löpande priser och fast prisnivå (basår 2001). Befolkningsviktade medelvärden. OBS att y-axelns skala inte börjar vid 0.**

**Källa: Respektive organisatörs hemsida, Svensk Kollektivtrafik, Statistiska Centralbyrån.**

Priserna för enkelbiljetter har stigit kraftigt under de senaste åren. I fasta priser så rör det sig om en ökning på nästan 80 % på ett drygt decennium. (Figur 3.7)

En stor ökning skedde mellan 2007 och 2008, vilket har en naturlig förklaring. Efter att undersökningen för år 2007 genomfördes avskaffade Storstockholms Lokaltrafik den så kallade enhetstaxan och höjde i samband med detta priserna för enstaka resor kraftigt<sup>25</sup>. Detta, i kombination med att Stockholm via sina höga befolkningstal får stor betydelse vid viktning av priserna, skapar den kraftiga ökningen i ett nationellt genomsnitt.

<sup>25</sup> Enhetstaxan innebar att alla enstaka resor med SL-trafiken kostade 20 kronor och gällde en timme.



**Figur 3.8 Prisutveckling (SEK) för länskort i regional kollektivtrafik i Sverige, år 2001–2013. Löpande priser och fast prishnivå (basår 2001). Befolkningsviktade medelvärden. OBS att y-axelns skala inte börjar vid 0.**

**Källa:** Respektive organisatörs hemsida, Svensk Kollektivtrafik, Statistiska Centralbyrån, egen sammanställning.

Priserna för länskort uppvisar delvis en liknande utveckling som priserna för enkelbiljetter (Figur 3.8, jmf. Figur 3.7). Dock är utvecklingen jämnare och priserna på dessa färdbevis har inte höjts lika kraftigt från ett år till ett annat. Höjningen har i fasta priser varit ungefär 25 % under perioden.

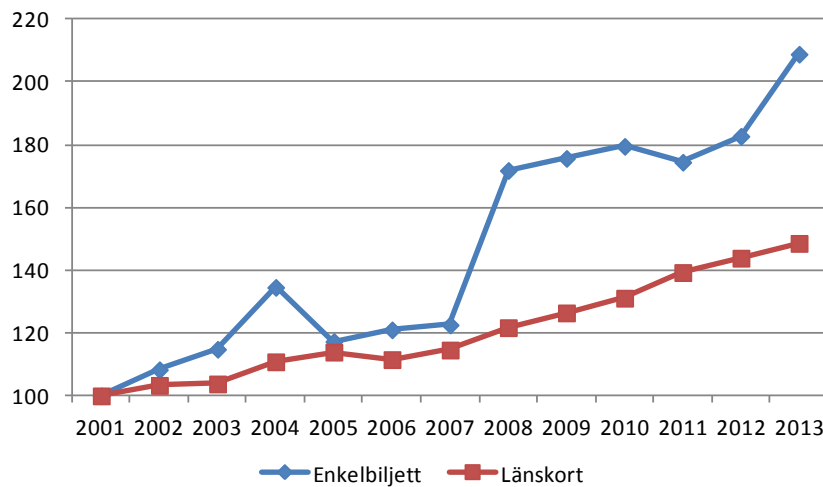
Den prissänkning som syns kring år 2006 kan härröras till Västra Götalandsregionen och en förändrad prisbild för Västtrafik i samband med att man införde ett nytt betalsystem<sup>26</sup>. De befolkningsviktade priserna påverkas i hög grad av Västra Götaland och andra län med stor befolkning.

Stora kostnadsökningar har präglat den regionala kollektivtrafiken under den studerade perioden. Det är därför rimligt att tro att de kraftigt ökade priserna är en effekt av att resenärerna blivit tvungna att betala en del av dessa kostnadsökningar via höjda priser på biljetter.

## Indexserier

I detta avsnitt presenteras utvecklingen för enkelbiljetter och länskort i fasta priser i indexform. I och med att det saknas historiska uppgifter om lokalkortspriser, ingår inte dessa.

<sup>26</sup> Årsredovisning 2006 Västtrafik



**Figur 3.9: Index för priser på enkelbiljett och länskort, för regional kollektivtrafik i Sverige. Fasta priser (basår 2001) med befolkningsviktade värden. Index, 2001=100.**

**Källa: Respektive organisatörs hemsida, Svensk Kollektivtrafik, egen sammanställning.**

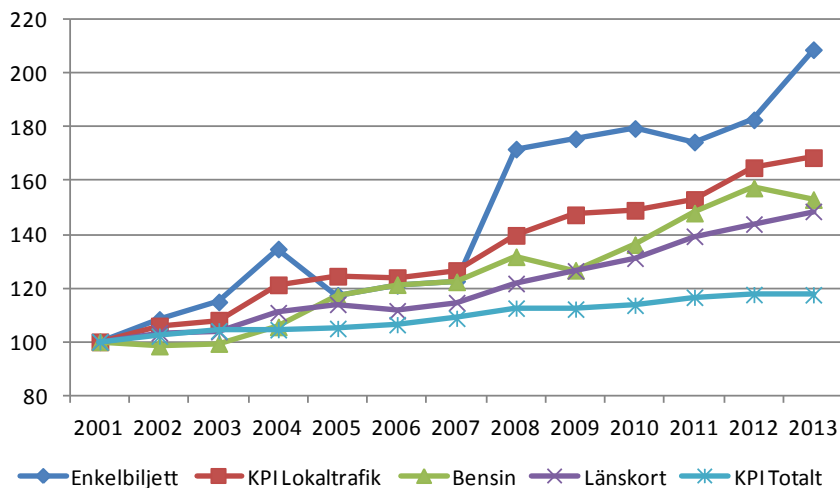
Figur 3.9 illustrerar att det skett en kraftig ökning av priserna i kollektivtrafiken. Den bekräftar även det resonemang som förts i föregående avsnitt om att ökningen är betydligt jämnare och inte lika kraftig för länskort som för enkelbiljetter. Sannolikt är detta ett medvetet val från organisationernas sida, då de vill få så många som möjligt att resa kollektivt så mycket som möjligt. Om det snabbt riskerar att bli olönsamt att köpa enkelbiljetter så finns möjligheten att resenärer köper månadskort, även om det inte är säkert att de utnyttjar det fullt ut varje månad (se tidigare avsnitt 3.4).

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 ett antal andra områden. Basåret för aktuellt KPI är 1980, men har här räknats om så att index 100 gäller för år 2001, då de första uppgifterna kring kollektivtrafikpriser finns. Inom KPI finns det olika områden som undersöks, där transporter är ett av dessa områden. Även transportindexet är uppdelat, vilket gör att vi kan få ut KPI-utvecklingen för lokaltrafiken separat. Transport, eller produktgrupp sju, omfattar mycket mer än köpta restjänster. Där ingår bland annat priser på bilar, cyklar, drivmedel och reparationskostnader<sup>27</sup>. Därför är det mer lämpligt att använda sig av det specifika indexet för lokaltrafik. Totalt sammanvägt KPI används som jämförelse, då det ger en bra bild av hur prisbilden förändrats jämfört med samhällets prisförändringar i allmänhet.

De övriga poster som används som referensobjekt är literpriset på bensin, KPI för lokaltrafik samt allmänt KPI. Bensinpriset är relevant att jämföra med då prisutvecklingen på bensin kan styra i vilken mån människor är villiga att ställa bilen och istället resa kollektivt. Om kollektivtrafiken prismässigt kan konkurrera med bilresandet så ökar incitamenten för att istället välja kollektiva färdssätt. KPI lokaltrafik tas fram av Statistiska Centralbyrån och kan ses som ett

<sup>27</sup>Statistiska Centralbyrån, Konsumentprisindex 2011 PR0101

kompletterande mått på utvecklingen av priser i kollektivtrafiken. För att ta fram detta används ett urval av priser hos ett antal utförare<sup>28</sup>. Slutligen så jämförs prisutvecklingen även med det samlade Konsumentprisindexet som indikerar den allmänna prisutvecklingen i samhället. I KPI ingår ett stort urval av varor och tjänster och blir därför ett bra sätt att kunna jämföra mot hur priserna utvecklas i stort.



**Figur 3.10: Prisindex för enkelbiljett, länskort, bensin, KPI lokaltrafik och KPI totalt, basår 2001. Befolkningsviktade värden för enkelbiljett och länskort.**

**Källa: Respektive organisatörs hemsida, Svensk Kollektivtrafik, Statistiska Centralbyrån, Svenskt Drivmedel och Petroleum Institutet, egen sammanställning.**

Prisökningarna inom kollektivtrafiken har kraftigt överstigit den allmänna prisutvecklingen i samhället (Figur 3.10). Ökningen är som nämnts särskilt kraftig för enkelbiljetter, men det blir tydligt att även prisutvecklingen för länskort varit kraftig.

Det är intressant att titta på kurvorna för länskort och bensinpris. Dessa tycks gå relativt jämnt och de flesta år ligger bensinindexet något högre än länskortsindexet. Detta gör att kollektivtrafiken prismsässigt bör kunna konkurrera med biltrafiken om att vinna resenärer och få dessa att resa mer kollektivt.

Det bör ligga i ett flertal aktörers intresse att hålla priserna inom kollektivtrafiken nere och eventuellt försöka få kurvorna för kollektivtrafiktjänsterna att plana ut. Det stora problemet för organisationerna är de kraftigt stigande kostnaderna för att bedriva kollektivtrafik. För att kunna hålla priserna nere behöver kostnaderna begränsas, samt resenärsunderlaget öka. Man behöver även finna vägar för att få varje ny resenär att i högre grad innebära ökade intäkter och inte ökade kostnader.

<sup>28</sup> För detaljer kring hur detta index tas fram, se Statistiska Centralbyrån, Konsumentprisindex 2011 PR0101

## 3.9 Analys

Priserna i kollektivtrafiken varierar kraftigt geografiskt och har under 2000-talet ökat snabbare än den allmänna prisutvecklingen. När det gäller enkelresor tycks det finnas lite olika grunder för hur man valt att prissätta dessa. En del RKM har ganska låga priser, medan andra tar ut höga priser, kanske för att locka fler att köpa förköps- eller periodkort istället. Lokala månadskort ligger däremot ganska jämnt i pris i de olika länen. Länskortet varierar kraftigt i pris och det finns en tydlig tendens att län som trafikerar stora ytor med låg befolkningstäthet tar mer betalt. Priserna för resenärerna har ökat stadigt sedan 2001, men huruvida marknadsöppningen på kollektivtrafikområdet haft någon påverkan går ännu inte att utläsa. Det som ändå går att säga säkert är att priserna ännu så länge inte tycks ha sjunkit efter marknadsöppningen, vilket inte heller varit ett uttalat mål med reformen.

Vad gäller privata utförare av kollektivtrafik så har branschen ännu så länge visat ett begränsat intresse för att köra kommersiell kollektivtrafik. De flesta av de linjer som finns anmälda är sådana som fanns redan innan avregleringen, men nu blivit tvungna att anmäla sin trafik. Undantaget är linjen mellan Kista och Nacka som ganska väl visar de privata utförarnas begränsade möjligheter att konkurrera prismässigt med offentligt initierad trafik.

Utvecklingen över tid visar att det under det senaste decenniet blivit betydligt dyrare att resa med den regionala kollektivtrafiken. Prisökningarna är betydligt kraftigare inom kollektivtrafiken än för andra varor och tjänster i samhället. Denna utveckling kan kopplas till de ökande kostnaderna inom kollektivtrafiken som konstaterats de senaste åren och som inneburit ökade krav på både offentligt stöd och högre intäkter från biljettförsäljningen. Om kollektivtrafiken ska kunna vara ett attraktivt alternativ för fler resenärer behöver prisökningarna begränsas så att resenärerna inte upplever att det blir olönsamt att resa kollektivt jämfört med andra färd sätt.



## 4 Europeisk jämförelse

Hur ser då kollektivtrafikpriserna ut i andra delar av Europa? Alla länder som ingår i Europeiska Unionen lyder under den förordning som reglerar bland annat den allmänna trafikplikten och därför blir jämförelsen intressant<sup>29</sup>. Av praktiska skäl har denna studie inriktats på en kartläggning av prisbilden i huvudstäder inom EU. Stockholm, i egenskap av huvudstad, utgör svenskt jämförelseobjekt.

Man bör även här ha i åtanke att huvudstäderna skiljer sig mycket åt gällande befolkning och geografiska förutsättningar. I vissa länder, några av de minsta, körs all kollektivtrafik i hela landet av en aktör. Samtidigt så har dessa ett befolkningsunderlag som ligger långt under det antal som återfinns i de största städerna i Europa. Exempelvis så har hela Malta en befolkning på ungefär 416 000 invånare, medan det i London beräknas bo drygt åtta miljoner människor<sup>30</sup>. Utöver detta finns även skillnader kring finansiering och subventioner av trafiken, vilket givetvis också påverkar priserna på ett helt avgörande sätt. Annat som kan spela in är hur trafiken är organiserad. I de minsta länderna (exempelvis Malta) sköts all trafik av en och samma organisation i hela landet. I de större länderna är trafiken organiserad på andra sätt. I vissa städer sköter en organisation tunnelbanan, en annan bussarna och så vidare (exempelvis Madrid). En fullständig förteckning över vilka bolag som studerats återfinns i [Bilaga 1](#). Priserna har samlats in från trafikhuvudmännens hemsidor.

### 4.1 Kollektivtrafikpriser i europeiska huvudstäder

De priser som undersöks i detta avsnitt skiljer sig något jämfört med de som presenterades i kapitel 3. Till att börja med presenteras här enbart priset för vuxna resenärer. Kriterierna för enkelbiljett står fast, men när det gäller månadskort så samlas istället priser in för det billigaste och det dyraste månadskortet för en vuxen resenär. Denna skillnad gör det extra viktigt att tänka på att olika villkor kan gälla för kort som hamnar inom samma kategori. För denna jämförelse är metoden dock bättre lämpad än den som användes nationellt, då förutsättningarna och systemen helt enkelt har för stora differenser från ett land till ett annat.

<sup>29</sup> Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

<sup>30</sup> Malta (2012): European Union, 2013, EU transport in figures – statistical pocketbook 2013

London (inner+outer, 2012): Regional Statistics Illustrated, Eurostat, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/RSI/>, hämtat 2013-11-25

Tabell 4.1: Europeiska huvudstäders biljettpriser (euro) år 2013 för en vuxen resenär. EU-anslutna länder. Månadskort avrundade till heltal.

| <i>Ort</i>  | <i>Enkelbiljett €</i> | <i>Lägsta pris<br/>månadskort €</i> | <i>Högsta pris<br/>månadskort €</i> |
|-------------|-----------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Amsterdam   | 2,80                  | 44                                  | 88                                  |
| Aten        | 1,40                  | 20                                  | 140                                 |
| Berlin      | 2,60                  | 78                                  | 97                                  |
| Bratislava  | 0,90                  | 15                                  | 115                                 |
| Bryssel     | 1,90                  | 48                                  | 54                                  |
| Budapest    | 1,16                  | 35                                  | 35                                  |
| Bukarest    | 0,90                  | 11                                  | 14                                  |
| Dublin      | 1,65                  | 56                                  | 145                                 |
| Helsingfors | 2,20                  | 46                                  | 139                                 |
| Köpenhamn   | 3,22                  | 47                                  | 180                                 |
| Lissabon    | 1,40                  | 49                                  | 67                                  |
| Ljubljana   | 1,20                  | 37                                  | 63                                  |
| London      | 5,42                  | 141                                 | 366                                 |
| Luxemburg   | 2,00                  | 25                                  | 50                                  |
| Madrid      | 1,50                  | 48                                  | 132                                 |
| Nicosia     | 1,50                  | 40                                  | 225                                 |
| Paris       | 1,70                  | 57                                  | 113                                 |
| Prag        | 1,17                  | 20                                  | 24                                  |
| Riga        | 0,98                  | 48                                  | 77                                  |
| Rom         | 1,50                  | 35                                  | 35                                  |
| Sofia       | 0,51                  | 25                                  | 31                                  |
| Stockholm   | 4,95                  | 89 <sup>31</sup>                    | 89                                  |
| Tallin      | 1,60                  | 23                                  | 23                                  |
| Valletta    | 2,20                  | 26                                  | 26                                  |
| Vilnius     | 0,71                  | 25                                  | 36                                  |
| Warszawa    | 1,04                  | 24                                  | 55                                  |
| Wien        | 2,20                  | 47                                  | 47                                  |
| Zagreb      | 1,57                  | 52                                  | 80                                  |

Källa: respektive organisatörs hemsida, egen sammanställning<sup>32</sup>.

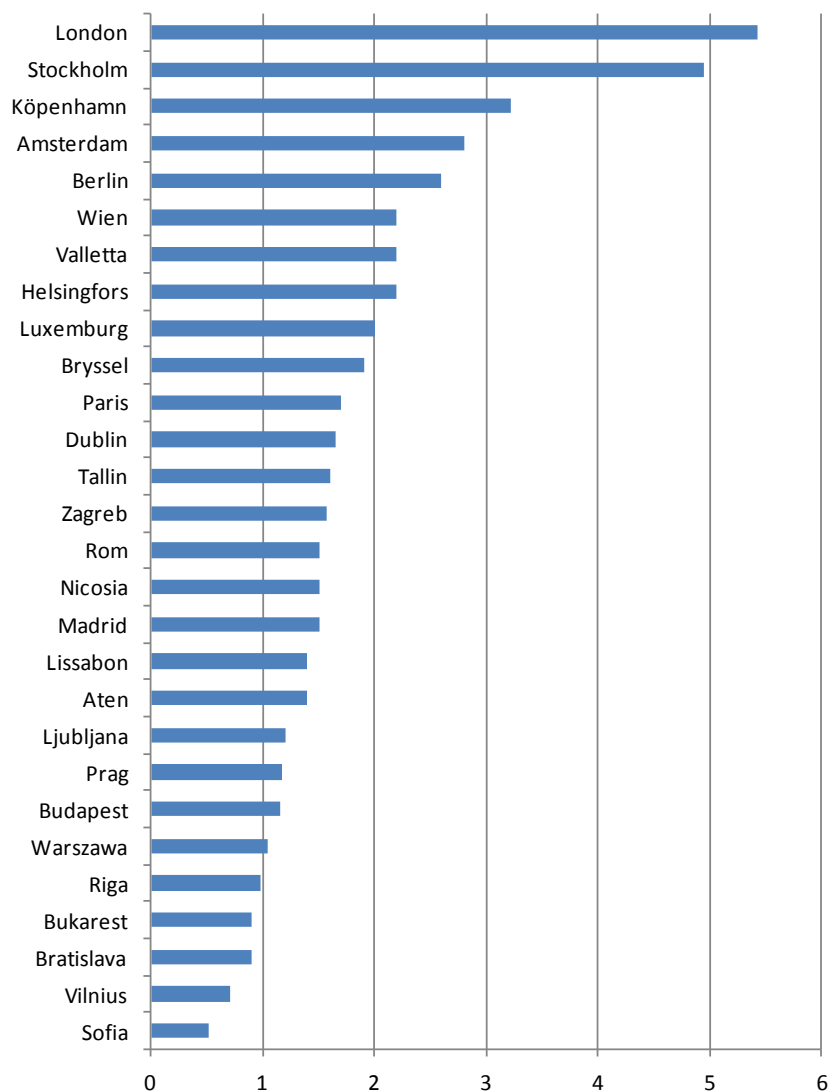
Av Tabell 4.1 framgår att det förekommer kraftiga variationer, både rörande priser för enkelresor och för månadskort.

<sup>31</sup> I detta avsnitt bortses från de billigare lokalkort som finns för Norrtälje eller Södertälje.

<sup>32</sup> För fullständig förteckning över studerade utförare och källor, se [Bilaga 1](#).

Omräkning från lokal valuta till Euro via Oanda valutaomvandlare, [www.oanda.se](http://www.oanda.se), Prisnivå 2013-12-02





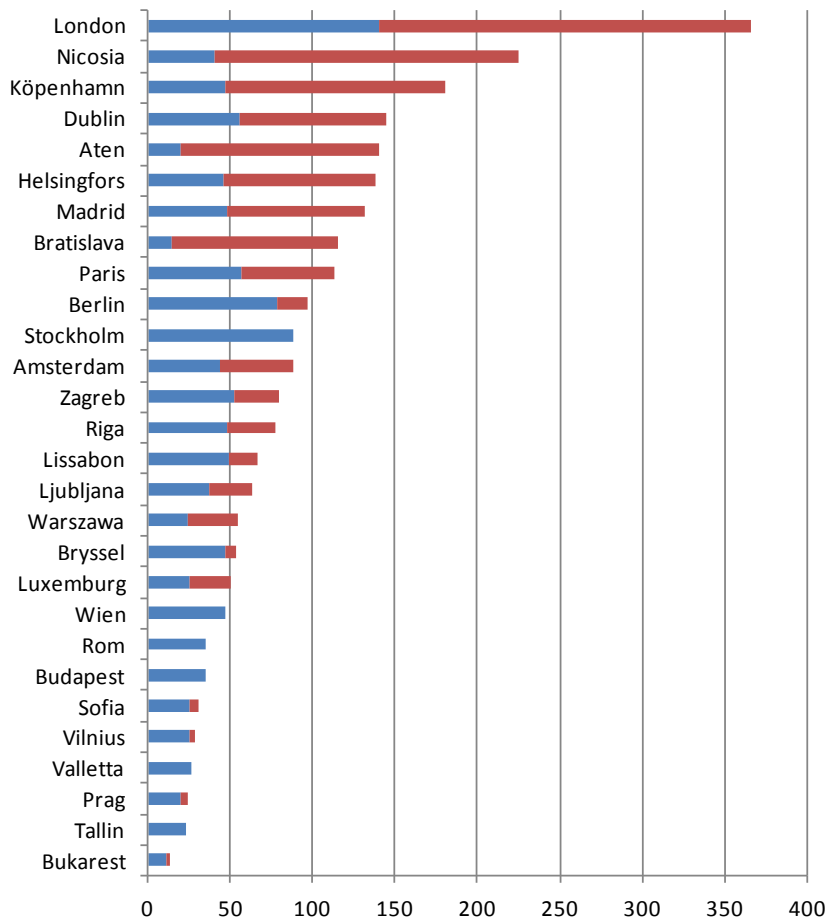
**Figur 4.1: Enkelbiljettspriser (euro) för vuxna resenärer inom en zon, tätort eller 0–10 km, EU-huvudstäder, 2013. Sorterade i fallande ordning.**

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

Det förekommer stora skillnader när det gäller pris för enkelbiljetter i Europas olika huvudstäder (Figur 4.1). De högsta priserna återfinns främst i norra Europa och de lägsta i ett antal östeuropeiska länder. Bulgariens huvudstad Sofia har de lägsta priserna, ungefär 50 cent (1 bulgariska lev). I pristoppen finner vi den till befolkningen största staden i EU, London, med ett enkelbiljettspris på cirka 5,40 euro (4,50 pund). Inte långt efter London finner vi Stockholm, som med motsvarande 4,95 euro (44 svenska kronor) är näst dyrast i Europa avseende enkelbiljettspriser i kollektivtrafiken. Medelpriset (oviktat) för denna typ av färdbevis är 1,85 euro och medianen 1,54 euro.

Att Stockholm skulle tillhöra det övre skiktet är ingen överraskning. Till att börja med så är priserna för enkelbiljetter i Stockholm dyra även ur ett svenskt

perspektiv (se Figur 3.1). Utöver detta så är Sverige så är den generella prisnivån hög jämfört med resten av Europa. En tredje bidragande faktor kan vara att standarden i Stockholms kollektivtrafik är hög avseende till exempel komfort. Detta, i kombination med att man i Stockholm har ett system med dyra enkelbiljetter och relativt billiga månadskort, resulterar i att Stockholm tillhör de dyraste städerna vad gäller enkelbiljetter i kollektivtrafiken.



**Figur 4.2: Priser (euro) för ett månadskort för vuxna resenärer i euro, i EU-huvudstäder<sup>33</sup> år 2013, sorterade i fallande ordning efter högsta pris. Lägsta pris (blå) samt pristillägg till det dyraste alternativet (röd).**

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

Bland månadskorterna finns en bred spridning vad gäller priser (Figur 4.2). Jämfört med enkelbiljettpåsar (jmf. Figur 4.1) har det skett en viss omfördelning av städer, även om en del ligger i ungefär samma härad. Även för månadskorterna finns det en tendens att de östeuropeiska länderna ligger lägre i pris. Dock är huvudstäderna i norra Europa inte lika utpräglade i toppen som vad gäller enkelbiljetter. Vissa städer har dessutom skiftat från en plats högt upp till en betydligt lägre placering. Valletta på Malta är ett exempel på detta, samtidigt som

<sup>33</sup> De städer som bara har ett pris för månadskort har helt blå staplar.

Aten och Nicosia förflyttats i motsatt riktning. Man kan se att en del länder valt att tillhandahålla dyrare enkelbiljetter och på sätt och vis kompensera med billigare månadskort, kanske för att locka fler att resa oftare.

Rörande månadskort så ligger Stockholm inte alls lika högt som för enkelbiljetter. Ser man till de dyraste månadskorterna så ligger Stockholm (med ett pris på 89 euro) under genomsnittspriset, som ligger på 91 euro. Staden ligger dock över medianvärdet på 72 euro. Att dessa båda värden skiljer sig så mycket åt beror till stor del på att Londons dyraste kort sticker ut och drar upp medelvärdet.

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

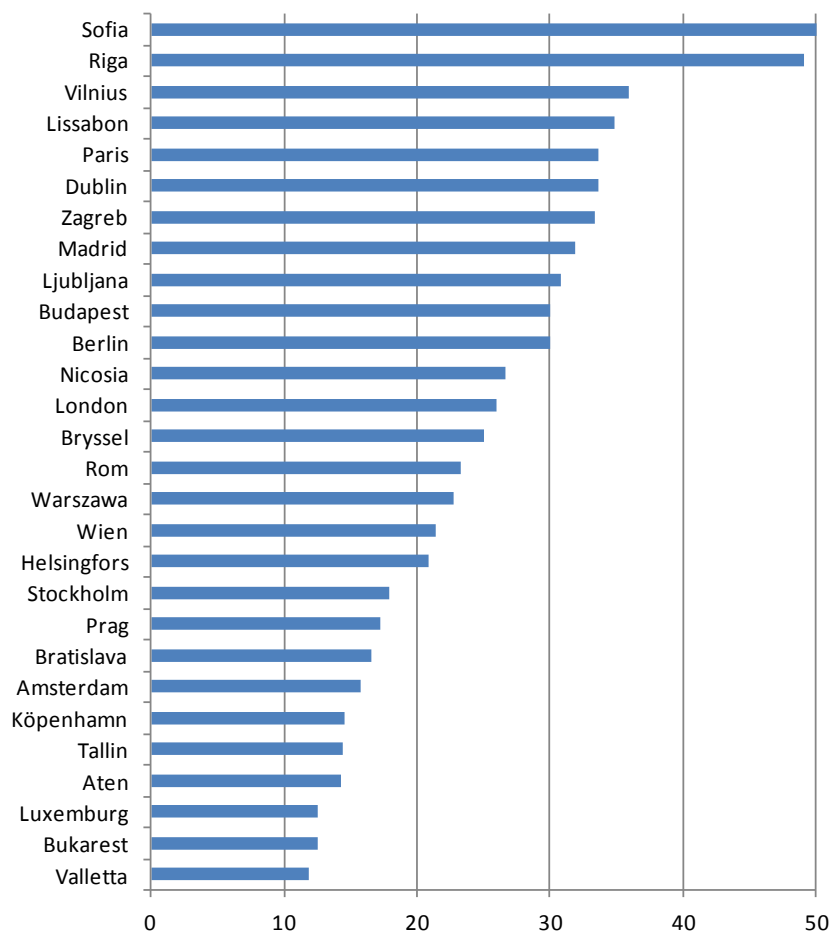
Kollektivtrafiken används på olika sätt och i olika utsträckning i Europas huvudstäder och detta påverkar sannolikt hur man väljer att prissätta olika resor. Vissa städer kan präglas av en hög andel spontanresande och då kan det vara effektivt och lönsamt med låga priser på enkelresor för att uppmuntra dessa vanor. I andra städer kan förhållandet vara det motsatta, att man satsar på att ett månadskort ska ge väldigt god avkastning jämfört med enkelresor, för att få människor att alltid välja kollektivtrafiken i första hand. Det kan även finnas mer praktiskt orienterade anledningar till variationer. Vissa betallösningar kan vara konstruerade så att man betalar med ett mynt i en maskin och då får sin biljett<sup>34</sup>. Är dessa maskiner konstruerade för en viss summa kan det vara problematisk att genomföra prisförändringar på denna typ av biljett.

I Figur 4.3 presenteras kvoten mellan billigaste månadskort och priset för den billigaste enkelresan för vuxna resenärer.

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

Resorna som kan göras med de olika typerna av färdbevis är inte nödvändigtvis helt jämförbara, så resultatet bör betraktas kritiskt. Ett konkret och närliggande exempel är lokaltrafiken i Stockholm, där priset för en enkelresa avser resa i en zon, medan månadskortet ger fria resor i samtliga zoner.

<sup>34</sup> Se till exempel betallösning för enkelbiljett i Sofia:  
<http://www.sofiatraffic.bg/en/transport/avtomatizirana-sistema-za-taksuvane-na/p/1>



**Figur 4.3:** Antalet enkelresor som kan köpas för priset av det billigaste månadskortet, vuxna resenärer, år 2013. Figuren baseras på data från Tabell 4.1.

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

Det finns stora skillnader mellan de olika huvudstäderna i förhållandet mellan priset på månadskort och enkelbiljetter (Figur 4.3). I Sofia och Riga kan man göra ett relativt stort antal resor med kollektivtrafiken innan ett månadskort blir lönsamt. I dessa städer är det nödvändigt att resa ofta för att ett månadskort ska bli en lönsam affär.

Lättast att göra en bra affär genom att köpa ett månadskort är det i Valletta, Bukarest och Luxemburg. På dessa platser behöver man endast resa drygt tio gånger för att månadskortet ska vara en lönsam affär.

## 4.3 Köpkraftsanpassning

Att priserna för biljetter med kollektivtrafiken skiljer sig mycket åt från land till land är inte överraskande. En av flera anledningar till detta är de varierade allmänna prisnivåer som råder i olika länder inom den Europeiska Unionen. Eurostat sammanställer årligen en jämförelse av köpkraften i samtliga länder inom EU, där den genomsnittliga köpkraften bland de EU-anslutna länderna

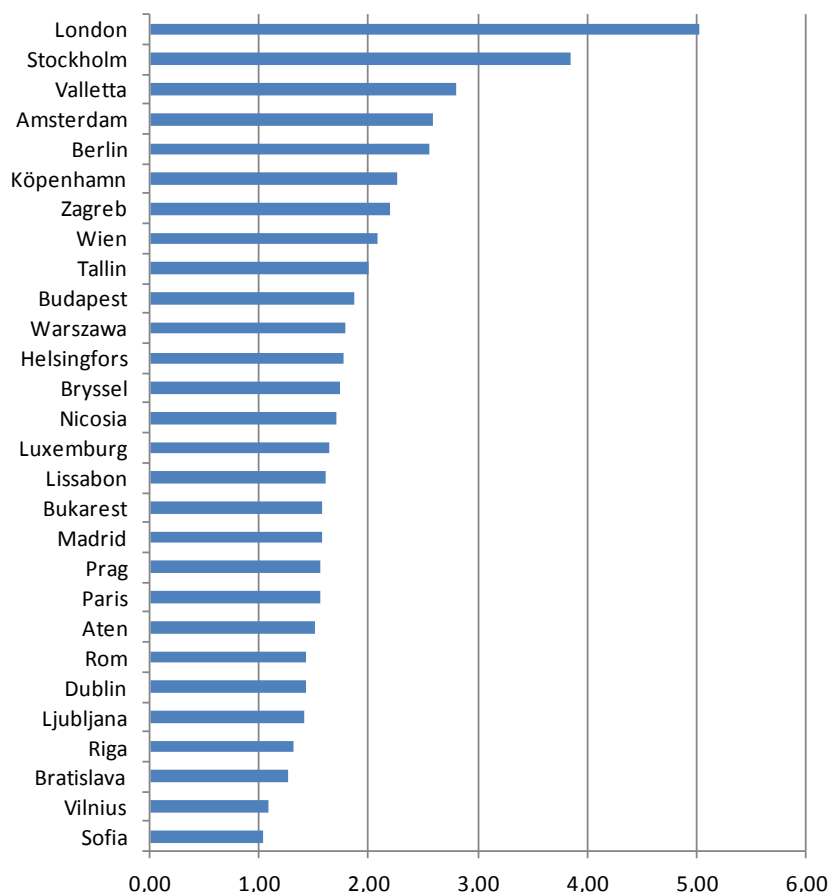
(EU28) är 100. Måttet kallas PPS och står för Purchasing Power Standards. Länder med högre köpkraft (exempelvis Sverige, England och Frankrike) får ett värde som är större än 100 och länder med svagare köpkraft (exempelvis Bulgarien, Rumänien och Polen) får ett värde som är lägre än 100. Dessa värden har i Tabell 4.2 använts för att vikta de reella priserna för att samtliga länders biljettpriser ska bli värdemässigt jämförbara. Noteras bör att priserna samlats in under 2013 men PPS-värdena avser 2012 års prisläge.

**Tabell 4.2: Europeiska huvudstäders biljettpriser (euro) i regional kollektivtrafik. Köpkraftsjusterade priser (PPS) för vuxna resenärer i EU-anslutna länder år 2013. Pris för månadskort avrundade till heltal.**

| <i>Ort</i>  | <i>PPS<br/>(EU28=100)</i> | <i>Enkelbiljett €</i> | <i>Lägsta pris<br/>månadskort €</i> | <i>Högsta pris<br/>månadskort €</i> |
|-------------|---------------------------|-----------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Amsterdam   | 108,2                     | 2,59                  | 41                                  | 81                                  |
| Aten        | 93,1                      | 1,50                  | 21                                  | 150                                 |
| Berlin      | 102,0                     | 2,55                  | 76                                  | 95                                  |
| Bratislava  | 71,6                      | 1,26                  | 21                                  | 160                                 |
| Bryssel     | 109,6                     | 1,73                  | 43                                  | 49                                  |
| Budapest    | 61,9                      | 1,87                  | 56                                  | 56                                  |
| Bukarest    | 57,4                      | 1,57                  | 20                                  | 24                                  |
| Dublin      | 115,2                     | 1,43                  | 48                                  | 126                                 |
| Helsingfors | 124,1                     | 1,77                  | 37                                  | 112                                 |
| Köpenhamn   | 142,1                     | 2,26                  | 33                                  | 127                                 |
| Lissabon    | 86,8                      | 1,61                  | 56                                  | 77                                  |
| Ljubljana   | 85,1                      | 1,41                  | 43                                  | 74                                  |
| London      | 107,9                     | 5,02                  | 130                                 | 339                                 |
| Luxemburg   | 122,0                     | 1,64                  | 20                                  | 41                                  |
| Madrid      | 95,6                      | 1,57                  | 27                                  | 33                                  |
| Nicosia     | 88,2                      | 1,70                  | 45                                  | 255                                 |
| Paris       | 109,3                     | 1,56                  | 52                                  | 104                                 |
| Prag        | 74,6                      | 1,57                  | 27                                  | 33                                  |
| Riga        | 74,9                      | 1,31                  | 64                                  | 103                                 |
| Rom         | 104,7                     | 1,43                  | 33                                  | 33                                  |
| Sofia       | 49,0                      | 1,04                  | 52                                  | 62                                  |
| Stockholm   | 128,6                     | 3,85                  | 69                                  | 69                                  |
| Tallin      | 80,1                      | 2,00                  | 29                                  | 29                                  |
| Valletta    | 78,3                      | 2,81                  | 33                                  | 33                                  |
| Vilnius     | 66,0                      | 1,08                  | 39                                  | 43                                  |
| Warszawa    | 58,4                      | 1,79                  | 41                                  | 94                                  |
| Wien        | 105,9                     | 2,08                  | 44                                  | 44                                  |
| Zagreb      | 71,3                      | 2,20                  | 73                                  | 112                                 |

Källa: respektive utförares hemsida, Eurostat, egen sammanställning.

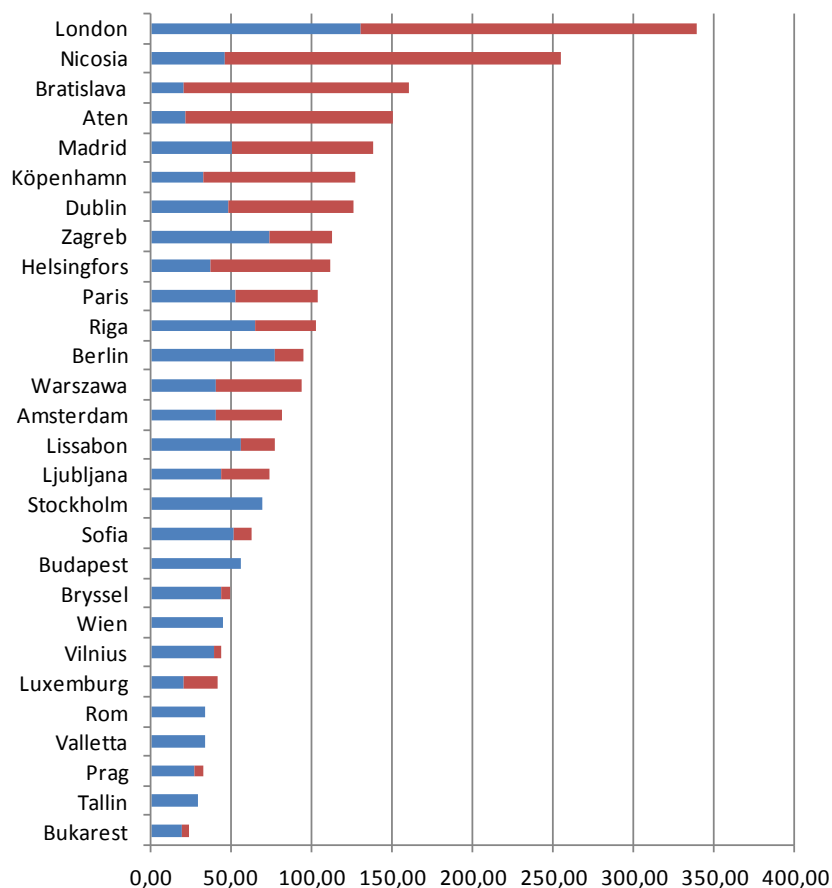
Vad prisjusteringen enligt ovan brukar bidra till är dels att minska extremerna samt att ge en mer rättvisande bild av vilken kostnad priserna i kollektivtrafiken innebär för hushållen i de studerade ländernas huvudstäder.



**Figur 4.4: Köpkraftsjusterade (PPS) enkelbiljettspriser (euro) för vuxna resenärer i regional kollektivtrafik år 2013, sorterade i fallande ordning. Data ur Tabell 4.2. Källa: respektive organisatörs hemsida, Eurostat, egen sammanställning.**

Köpkraftsjustering av enkelbiljettspriser (Figur 4.4) eller månadskortspriser (Figur 4.5) förändrar inte de generella mönster som presenterats i Figur 4.1 respektive Figur 4.2.

De högsta priserna återfinns generellt i länderna med hög köpkraft, även efter viktningen med PPS (Figur 4.4). Enligt samma ordning så har länderna med låg köpkraft de lägsta priserna också efter justering. Rent geografiskt finns en tendens att de nordeuropeiska länderna ligger högre i pris än framförallt sydligt och ostligt belägna länder.



**Figur 4.5: Köpkraftsjusterade (PPS) månadskortspriser (euro) för vuxna resenärer i regional kollektivtrafik år 2013, sorterade i fallande ordning på högsta prisalternativ. Data ur Tabell 4.2.**

**Källa: respektive organisatörs hemsida, Eurostat, egen sammanställning.**

Att justera priserna med köpkraften i respektive land har viss påverkan på prisbilden, men det förekommer fortfarande stor variation. Efter justeringen så är det ungefär fem gånger så dyrt med en enkelbiljett i London som i Sofia. Aspekter som kvalitet, utbud och finansieringslösning spelar sannolikt en viktig roll när det gäller att förklara dessa skillnader i kollektivtrafikpriser.





# Bilaga 1

I tabellen nedan återfinns de städer och organisatörer som studerats vid den europeiska jämförelsen.

Tabell Bilaga 1. Städer och källor för prisinsamling i europeiska huvudstäder.

| <b>Stad</b> | <b>Priskälla</b>            | <b>Länk</b>  |
|-------------|-----------------------------|--|
| Amsterdam   | GVB                         | <a href="http://en.gvb.nl/">http://en.gvb.nl/</a>  |
| Aten        | OASA                        | <a href="http://www.oasa.gr/">http://www.oasa.gr/</a>  |
| Berlin      | BVG                         | <a href="http://www.bvg.de/">http://www.bvg.de/</a>  |
| Bratislava  | IMHD                        | <a href="http://imhd.zoznam.sk/">http://imhd.zoznam.sk/</a>  |
| Bryssel     | STIB                        | <a href="http://www.mivb.be/">http://www.mivb.be/</a>  |
| Budapest    | BKK                         | <a href="http://www.bkk.hu/">http://www.bkk.hu/</a>  |
| Bukarest    | Meteroex                    | <a href="http://www.metrorex.ro/">http://www.metrorex.ro/</a>  |
| Dublin      | Dublin Bus<br>LUAS          | <a href="http://www.dublinbus.ie/">http://www.dublinbus.ie/</a><br><a href="http://www.luas.ie/">http://www.luas.ie/</a>               |
| Helsingfors | HSL                         | <a href="http://www.hsl.fi/">http://www.hsl.fi/</a>  |
| Köpenhamn   | Movia                       | <a href="http://www.moviatrafik.dk/">http://www.moviatrafik.dk/</a>  |
| Lissabon    | Metropolitano de Lisboa     | <a href="http://www.metrolisboa.pt/">http://www.metrolisboa.pt/</a>  |
| Ljubljana   | JHL                         | <a href="http://www.jhl.si/en">http://www.jhl.si/en</a>  |
| London      | Transport for London        | <a href="http://www.tfl.gov.uk/">http://www.tfl.gov.uk/</a>  |
| Luxemburg   | AVL                         | <a href="http://www.vdl.lu/">http://www.vdl.lu/</a>  |
| Madrid      | CTM                         | <a href="http://www.crtm.es/">http://www.crtm.es/</a>  |
| Nicosia     | Cyprus by Bus<br>OSEL       | <a href="http://www.cyprusbybus.com/">http://www.cyprusbybus.com/</a><br><a href="http://www.osel.com.cy/">http://www.osel.com.cy/</a> |
| Paris       | RATP                        | <a href="http://www.ratp.fr/">http://www.ratp.fr/</a>  |
| Prag        | DPP                         | <a href="http://www.dpp.cz/">http://www.dpp.cz/</a>  |
| Riga        | Rigas Statiksme             | <a href="http://www.rigassatiksme.lv/">http://www.rigassatiksme.lv/</a>  |
| Rom         | ATAC Roma                   | <a href="http://www.atac.roma.it/">http://www.atac.roma.it/</a>  |
| Sofia       | Sofia Urban Mobility Centre | <a href="http://www.sofiatraffic.bg/">http://www.sofiatraffic.bg/</a>  |
| Stockholm   | SL                          | <a href="http://www.sl.se/">http://www.sl.se/</a>  |
| Tallin      | Pilet                       | <a href="http://www.tallinn.ee/">http://www.tallinn.ee/</a>  |
| Valetta     | Arriva                      | <a href="http://www.arriva.com.mt/">http://www.arriva.com.mt/</a>  |
| Vilnius     | Vilnius Transport           | <a href="http://www.vilniustransport.lt/">http://www.vilniustransport.lt/</a>  |
| Warszawa    | ZTM                         | <a href="http://www.ztm.waw.pl/">http://www.ztm.waw.pl/</a>  |
| Wien        | Wiener Linien               | <a href="http://www.wienerlinien.at/">http://www.wienerlinien.at/</a>  |
| Zagreb      | ZET                         | <a href="http://www.zet.hr/">http://www.zet.hr/</a>  |



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.