

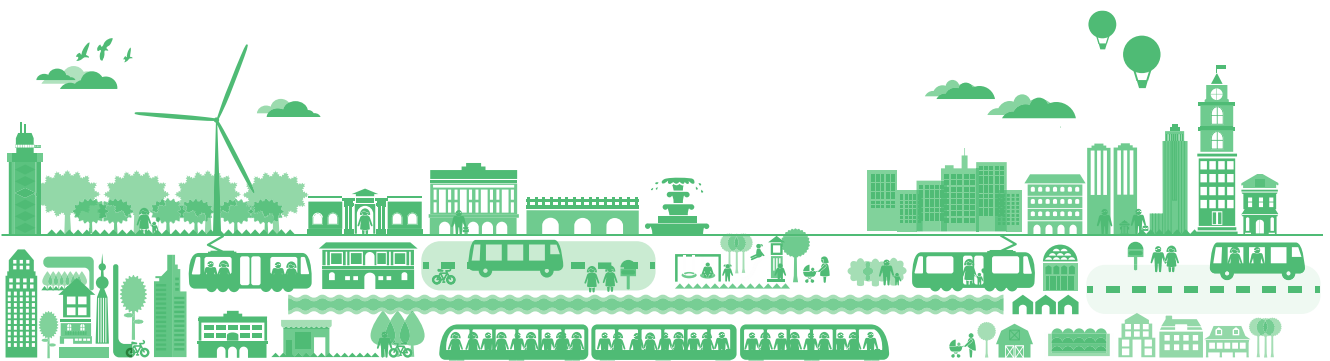


K2 OUTREACH 2026:3

Biljettprisets betydelse i kollektivtrafiken

En kunskapsöversikt och omvärldsbevakning

Alfred Söderberg och Jens Portinson Hylander



Datum: 2026-03-27

ISBN: 978-91-89407-72-5 tryck

ISBN: 978-91-89407-71-8 PDF

K2 OUTREACH 2026:3

Biljettprisets betydelse i kollektivtrafiken

En kunskapsöversikt och omvärldsbevakning

Alfred Söderberg och Jens Portinson Hylander

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning.....	4
1. Introduktion	6
2. Litteraturoversikt om prisets betydelse för resandet med kollektivtrafik.....	8
2.1. Om biljettpriser, subventioner och politisk styrning i kollektivtrafiken.....	8
2.2. Biljettprisets betydelse för resandet	9
2.3. Biljettpriset och fördelningseffekter	11
2.4. Faktorer som påverkar biljettprisets effekter	12
3. Omvärldsbevakning & praktiska exempel på prisstrategier	17
3.1. Biljettpriser i svensk lokal och regional kollektivtrafik.....	17
3.2. Historisk prisutveckling	18
3.3. Pris- och biljettstrategier bland svenska kollektivtrafikaktörer.....	23
4. Slutsatser och rekommendationer	27
4.1. Rekommendationer.....	29
Referenser.....	30

Förord

”Priset spelar ju ingen roll för om folk reser i kollektivtrafiken” hörde jag en politiker säga. Är det verkligen så enkelt? Vad innebär en sådan syn på biljettpriset för hur prissättningen görs? Vad är det ”rätta” biljettpriset för att uppnå de mål som är satta för kollektivtrafiken? Det var sådana funderingar som var upprinnelsen till detta projekt.

I den här Outreach-rapporten sammanställer forskarna befintlig kunskap om biljettprisets betydelse samt gör nedslag i olika försök som gjorts och görs kring biljettpriser och biljettvarianter i några svenska kollektivtrafikmyndigheter.

Jag vill rikta ett stort tack till de tjänstepersoner som tagit sig tid att prata med forskarna. Jag vill också rika ett stort tack till Johan Wadman, vd på Svensk Kollektivtrafik, för genomläsning och kommentarer på rapporten. Rapporten har tagits fram av K2-forskarna Alfred Söderberg (RISE) och Jens Portinson Hylander (VTI) efter ett K2-initiativ om att sammanställa och i ett mer lättillgängligt format presentera kunskap om biljettprisets betydelse. Jag vill tacka dem för deras utmärkta och gedigna arbete.

Det kan konstateras att det finns mycket vetenskaplig litteratur om biljettprisets betydelse för resande i kollektivtrafiken, men det finns också många frågor kvar att besvara, till exempel om hur biljettpriset uppfattas samt synen på vad som är rättvist och prisvärt. Prisfrågan är också en ständigt levande fråga som tjänstepersoner på regionala kollektivtrafikmyndigheter arbetar med.

Som föreståndare för K2 är min förhoppning att rapporten kan ligga till grund för både en fortsatt diskussion om biljettpriser bland regionala kollektivtrafikmyndigheter, politiker och kommuner och för fortsatt forskning inom området.

Lund, Mars 2026

Helena Svensson

Föreståndare på K2

Sammanfattning

Denna rapport undersöker biljettprisets betydelse för resandet, med fokus på lokal och regional kollektivtrafik som i Sverige tillhandahålls av regionala kollektivtrafikmyndigheter. Den första delen av rapporten utgörs av en litteraturöversikt där faktorer kopplat till pris som påverkar resandet undersöks baserat på publicerade vetenskapliga studier. Den andra delen av rapporten omfattar en omvärldsanalys som belyser både nuläge och prisutveckling i kollektivtrafiken under 2000-talet samt nedslag i regionala kollektivtrafikmyndigheters och offentliga trafikbolags resonemang och ställningstaganden kopplade till biljettpriser och biljettstrategier.

I litteraturöversikten belyser vi tre saker: effekter på resandet, fördelningseffekter av prisförändringar i kollektivtrafiken, samt vilka faktorer som påverkar dessa. Resandeeffekter mäts generellt genom analyser av priselasticitet, det vill säga hur stora ökning eller minskningar i resandet som en viss prisförändring genererar. Fördelningseffekter handlar om heterogena effekter, hur olika grupper påverkas av samma prisförändring. Faktorer som påverkar effekten av en biljettprisjustering och som har ingått i studien är geografi, resmönster, inkomst, bilinnehav, utbud och service, systemutformning, taxestrukturer, biljettprodukter, samt om prisförändringar genomförs samtidigt med andra styrmedel.

Omvärldsbevakningen vänder sig mot svenska förhållanden och fokuserar dels på hur priser och resande har utvecklats i den lokala och regionala kollektivtrafiken över tid, dels på hur ett urval av aktörer i svenska regioner arbetar med priser och biljettstrategier för att påverka resandet.

Resultaten från studien pekar på sex övergripande aspekter:

1. **Förändringar i biljettpriset har generellt sett liten betydelse för resandet.** Som tumregel har biljettprisjusteringar liten betydelse för det samlade resandet med kollektivtrafik. Den låga priskänsligheten innebär dock inte att biljettpris saknar betydelse, utan att vi observerar efterfrågan i ett redan subventionerat och starkt strukturerat system där priset bara är en av flera, och ofta underordnad, beslutsfaktor.
2. **Förändringar i biljettpriset kan ha stor betydelse för vissa grupper.** Trots ovanstående punkt kan en liten effekt på det totala resandet fortfarande få stora konsekvenser i marginalen, exempelvis för låginkomsttagare utan tillgång till bil. Detta innebär att biljettpriset inte bara bör bedömas utifrån dess effekt på det totala resandet utan också utifrån dess betydelse för ekonomisk tillgänglighet. Prisstrategier i kollektivtrafiken är därför i praktiken också fördelningspolitik.
3. **Priskänsligheten varierar mellan kontexter, grupper och resor.** Priskänsligheten varierar systematiskt beroende på kontext,

kollektivtrafiksystemets utformning samt mellan resenärsgupper och typer av resor. Mot denna bakgrund kan en mer medveten biljettprisdifferentiering övervägas. Kollektivtrafikens beslutsfattare har dock en komplex uppgift; prissättning och utformning av biljetterprodukter behöver balansera intäcks- och effektivitetsmål mot enkelhet, transparens och fördelningsmål, inom de institutionella och politiska ramar som styr verksamheten.

4. **Det reala biljettpriset i Sverige står still sedan 2014.** Genomgången av prisutvecklingen över tid visar att biljettpriser i kollektivtrafiken ökade kraftigt från millennieskiftet fram till 2014, men har sedan planat ut. Det genomsnittliga biljettpriset, sett till inflationsjusterade priser, för enkelbiljetter i tätort och periodkort på regionnivå låg 2024 på ungefär samma nivå som 2014.
5. **Prisvärdhet är viktigare än pris för kollektivtrafikaktörerna.** Vår omvärldsbevakning pekar på att *pris i och för sig självt* inte är av central strategisk betydelse för att påverka resandet bland de regionala aktörer vi har intervjuat. Vi tolkar det som att *prisvärdhet* för biljetter är en viktigare strategi; det vill säga att man vill erbjuda ett så bra utbud som möjligt för det man som resenär betalar.
6. **Experiment med priser och prisvärdhet pågår ständigt.** Trots synen på att priser inte är det centrala styrmedlet för ökat resande, kan man notera att det pågår många experiment och kampanjer där man mer eller mindre tillfälligt sänker priserna för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och prisvärdhet.

Baserat på resultaten presenterar vi följande **rekommendationer**:

- Utgå från att generella biljettprisförändringar normalt ger begränsade effekter på det totala resandet och prioritera därför åtgärder som stärker tillförlitlighet, restid och utbud när målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel.
- Beakta att även små genomsnittliga prisseffekter kan få stora välfärdskonsekvenser för ekonomiskt utsatta hushåll och utforma prissättningen med tydlig hänsyn till ekonomisk tillgänglighet och fördelningspolitiska mål.
- Utforma eventuella riktade subventioner mot de segment där resandet är mer valbart och mer priskänsligt, exempelvis fritids- och lågtrafikresor eller mot socioekonomiskt svagare grupper.
- Knyt eventuella prisökningar till synliga förbättringar i utbud och kvalitet för att upprätthålla upplevd prisvärdhet och legitimitet över tid.
- Utveckla flexibla betalningslösningar, såsom pristak och efterhandsbetalning, för att minska ekonomisk osäkerhet för resenärer utan att nödvändigtvis sänka den genomsnittliga prisnivån.
- Begränsa komplexiteten i biljettsystemet så att eventuell prisdifferentiering inte sker på bekostnad av systemets begriplighet.
- Utvärdera nya subventioner, kampanjer och tidsdifferentierade biljetter systematiskt för att säkerställa att de ger önskad effekt i förhållande till kostnad.

1. Introduktion

Kollektivtrafiken är priskänslig, men hur mycket?

VBB och Malmöhus Läns Trafik AB, 1987

Att priser har *någon* betydelse för resandet säger sig självt, men det är inte lika självklart *vilken* betydelse priset för resande har. Som citatet ovan visar är denna fråga inte någon ny sådan, och offentliga diskussioner om priser för enkelresor och periodkort återkommer regelbundet, inte minst när prishöjningar annonseras. Kollektivtrafikplaneringens strategiska fokus har också legat på att öka utbud, kvalitet, pålitlighet och andra attraktivitetsfaktorer, snarare än att hålla priserna nere. Samtidigt har resandet under många år – åtminstone fram till pandemin – fortsatt att öka, trots att priserna har ökat. Priset har därför kommit att betraktas som en delvis underordnad faktor jämfört med andra aspekter som kan locka resenärer.

Samtidigt är priser inte något som ignoreras i kollektivtrafikmyndigheternas strategiska tänkande; tänk på seniorrabatter, sommarkort, zonreformer och andra aspekter som antingen subventionerar priset för resande för vissa grupper, under vissa tider eller ändrar det geografiska området som man kan resa inom för en given kostnad. De senaste årens experiment i Europa med statligt subventionerade nationella biljetter pekar också mot att priset ses som politiskt viktigt. Det mest radikala angreppsättet är avgiftsfri kollektivtrafik, då man helt tar bort den direkta kostnaden som beslutsfaktor för resenärer. Olika politiska och samhällseliga mål påverkar vilka priser som anses vara skäliga och vilka grupper som görs till föremål för rabatter. Alla sådana reformer syftar till att öka attraktiviteten i kollektivtrafiken med priset, eller prisvärdheten, som incitament.

Det är paradoxen att biljettpriset kan uppfattas som att ha både en obetydlig och avgörande betydelse på samma gång som vi vill undersöka närmare i denna rapport. **Syftet med rapporten är därför att utforska biljettprisets betydelse för resandet**, avgränsad till lokal och regional kollektivtrafik som i Sverige tillhandahålls av regionala kollektivtrafikmyndigheter. Detta görs på två sätt. Den första metoden utgörs av en **litteraturöversikt** där vi med grund i publicerad forskning undersöker vilka faktorer kopplat till pris som påverkar resandet. Här inkluderas inte bara pris som enskild faktor, utan priset i sin kontext och utformning, där exempelvis tid, demografi och biljettstrategier spelar in. Den andra delen av rapporten utgörs av en **omvärldsanalys** som belyser både nuläge och prisutveckling i kollektivtrafiken under 2000-talet samt nedslag i regionala kollektivtrafikmyndigheters och offentliga trafikbolags resonemang och ställningstaganden kopplade till biljettpriser och biljettstrategier. Detta inkluderar också pågående innovationer och experiment med priser och utformning av biljetter och betalningsarrangemang.

På grund av projektets ringa omfattning är litteraturoversikten inte systematisk eller heltäckande och fångar därför inte in all den omfattande vetenskapliga litteratur som har publicerats om priser och kollektivtrafik under årens lopp. Vår sökmetod har istället varit strategisk, där vi har sökt litteratur som kan belysa frågan från olika håll. På samma sätt utgör omvärldsbevakningen bara en inblick i vissa regioners strategier och tänkande och gör inte anspråk på att vara generaliserbar för alla regioner i Sverige.

2. Litteraturöversikt om prisets betydelse för resandet med kollektivtrafik

I detta avsnitt presenteras en litteraturöversikt om prisets betydelse för resandet med kollektivtrafik. Forskningen om kollektivtrafikens biljettpriser behandlar i huvudsak två övergripande aspekter av prisförändringar: effekter på resandet samt fördelningseffekter. Kapitlet är strukturerat utifrån denna indelning och inleds med en översikt som sätter kollektivtrafikens prissättning i ett bredare sammanhang.

2.1. Om biljettpriser, subventioner och politisk styrning i kollektivtrafiken

En viktig aspekt när det kommer till priser i kollektivtrafiken är relationen mellan biljettpriser och kostnaden för att köra trafik. På en fullt ut kommersialiserad kollektivtrafikmarknad sätts priset av marknadsaktörer och anpassas för att matcha efterfrågan på och kostnaden för att driva trafik för att optimera vinsten för de kommersiella aktörerna. En linje som inte genererar ett plusresultat kommer förr eller senare läggas ner. Inom svensk kollektivtrafik gäller detta förhållande endast i ett fåtal fall, framför allt flygbusstrafik och långväga tågtrafik. Tidigare regeringars förhoppningar om ökat kommersiellt inslag i den lokala och regionala kollektivtrafiken genom den nya kollektivtrafiklagen har kommit på skam, och lokal och regional trafik subventioneras fortsatt till stor del genom offentliga bidrag från regioner och kommuner. Subventioner av kollektivtrafik är dock inget principiellt problem; det finns en väl belagd samhällsekonomisk nytta av offentligt finansierad kollektivtrafik för att uppnå systemeffekter som en företagsekonomisk drift inte skulle medge (Jansson m.fl., 2018). Offentliga subventioner till kollektivtrafik utgör därför också ett centralt element i nästan alla offentligt organiserade kollektivtrafiksystem (ITF, 2024). Prissättningen i ett offentligt subventionerat system blir, ur en transportekonomisk synvinkel, en fråga om att hitta rätt nivå mellan biljettpris, subventioner och utbud för att optimera den samhällsekonomiska nyttan av trafiken (Pyddoke & Wretstrand, 2016) Utöver denna strikt transportekonomiska synvinkel tillkommer också politiska hänsyn till olika grupper som kan anses ha särskilda behov av tillgång till kollektivtrafik, till exempel unga, pensionärer, funktionshindrade eller låginkomsttagare.

2.2. Biljettprisets betydelse för resandet

Den internationella litteraturen visar att efterfrågan på kollektivtrafik generellt är inelastisk, vilket betyder att resenärer generellt sett inte är så priskänsliga. Priset påverkar visserligen resandet vid någon nivå, men i de flesta fall krävs relativt stora prisförändringar för att ge tydliga utslag. Detta bekräftas i både äldre och nyare studier. Hensher & Bullock (1979) fann tidigt mycket låg prisreaktion trots en 20 procentig minskning av tågpriset i Sydney, och liknande resultat återkommer i moderna smartcard- och paneldataserier.

Priselasticitet beskriver hur känslig efterfrågan är för prisförändringar. Den mäter den procentuella förändringen i efterfrågad kvantitet när priset förändras med en procent. Elasticiteten är normalt negativ, eftersom efterfrågan minskar när priset ökar.

Om elasticiteten är högre än 1 i absolutvärde är efterfrågan elastisk, vilket innebär att en liten prisförändring ger en relativt stor förändring i efterfrågan. Om elasticiteten är lägre än 1 i absolutvärde är efterfrågan inelastisk, vilket innebär att efterfrågan påverkas relativt lite av prisförändringar. En elasticitet nära 0 betyder att efterfrågan i stort sett är okänslig för pris.

Exempel: Om priselasticiteten för kollektivtrafikresor är $-0,3$ innebär en biljettprishöjning på 10 procent att antalet resor minskar med cirka 3 procent. Detta tolkas som *inelastisk efterfrågan*, vilket är vanligt när resenärer har få alternativa färd sätt eller när resan är nödvändig, till exempel arbetspendling.

Sammanställningar visar att direkta priselasticiteter vanligtvis ligger i intervallet $-0,1$ till $-0,5$ för buss, metro och pendling, medan långväga resor och fritidsresor ofta uppvisar högre värden. Wardman meta-analys (2022), den mest omfattande hittills, anger ett spann från cirka $-0,2$ till $-1,0$ beroende på färdmedel, ärende och biljettyp. Tågresor på medellånga och långa avstånd är mer priskänsliga, särskilt för enkelbiljetter, medan pendling med periodkort konsekvent är minst känsligt. Effekterna förstärks långsiktigt och når full styrka efter ungefär tre år.

Studier som jämfört pris och service pekar tydligt på att utbudsökningar har större och mer stabil effekt på resandet än prissänkningar. Brechan (2017) visar att förändringar i turtäthet ger proportionella resandeökningar, medan prisförändringar inte uppvisar samma starka samband. Matas m.fl. (2020) finner liknande resultat i Barcelona: prisstrukturer har bara måttlig effekt på resandet, medan större påverkan sker genom förändrat utbud och kvalitet. Det innebär att även relativt stora prisjusteringar leder till små förändringar i färdmedelsandelar.

Studier som jämför bränslepris och kollektivtrafikresande finner även de relativt svaga samband i korspriselasticitet (hur efterfrågan på en vara eller tjänst påverkas av en prisförändring på en annan vara eller tjänst.). Nowak & Savage (2013) visar att högre bränslepriser endast i begränsad omfattning ökar kollektivtrafikanvändningen i Chicago, och Zhang & Burke (2020) visar att trafikvolymen i New South Wales reagerar mycket svagt på förändrade bensinpriser. Effekten går i förväntad riktning men är låg: cirka $-0,04$ sammantaget, och något starkare utanför rusningstid.

Smartcard-studier har under senare år gett nya insikter. Kholodov m.fl. (2021) använder Stockholms övergång till enhetstaxa 2017 som ett naturligt experiment och uppskattar en kortsiktig elasticitet på $-0,46$ för resenärer med reskassa. Studien visar två tydliga avvikelser från den samlade litteraturen: (i) efterfrågan ökar relativt kraftigt vid prissänkningar, särskilt för längre resor, och (ii) låginkomstgrupper och grupper med låg socioekonomisk status reagerar svagare än höginkomstgrupper. Detta står i kontrast till tidigare forskning som vanligen finner att låginkomstgrupper är mer priskänsliga. Författarna framhåller att utfallet inte enbart beror på priset utan även på att reformen kraftigt ökade systemets tydlighet och bekvämlighet. När zonerna togs bort ökade transparensen och användarvänligheten i systemet, något som visade sig påverka efterfrågan även där resorna blev dyrare (t.ex. inom zon B och C). Elasticiteten fångar därför en kombination av pris- och serviceeffekter, och den stora efterfrågeökningen vid prissänkningar speglar båda dessa komponenter. Serviceförbättringen gynnade särskilt längre resor över flera tidigare zoner. Eftersom sådana resor i högre grad görs av grupper med högre inkomster blir deras känslighet större i denna reform än vad priset ensamt skulle ge. Resultatet bör därmed inte tolkas som att låginkomstgrupper generellt är mindre priskänsliga, utan som en effekt av att systemförenklingen och prisförändringen samverkade på ett sätt som gynnade grupper med längre resor.

Studier från andra kontexter bekräftar att priset påverkar resandet olika beroende på tid på dygnet, syfte och resvanor. Zhang m.fl. (2017) visar att Beijing Metro uppvisar låg priskänslighet under morgonrusning men större känslighet under helger och kvällar. Liknande mönster återkommer i Bogotá (Guzman & Hessel, 2022) och Jakarta (Sianturi m.fl., 2022). En återkommande slutsats är att resor som kan väljas bort eller flyttas i tid är mer priskänsliga, medan både kollektivtrafikpendlare och bilpendlare har betydande tröghet i sina beteenden. Guajardo Ortega & Link (2025) visar uttryckligen att även nästan kostnadsfri kollektivtrafik i Tyskland gav begränsad överflyttning från bil, på grund av att resandet är starkt påverkat av vanor. Silver m.fl. (2025) visar att prissänkningar i Lissabon ökade köpen av periodkort, men att effekten på överflyttning från bil var marginell.

Flera studier pekar på ett asymmetriskt förhållande i biljettprisjusteringar: resandet minskar mer vid prishöjningar än vad det ökar vid lika stora prissänkningar. Detta visas tydligt i en studie i London (Yaman & Offiaeli, 2022). Det betyder också att effekter av prissänkningar kan överskattas om de prognosticeras med elasticiteter hämtade från prishöjningar.

Slutligen visar kombinationsstudier att prisåtgärder blir mer effektiva om de samspelar med andra styrmedel. Hensher m.fl. (2026) visar att biljettprisjusteringar tillsammans med vägavgifter, parkeringsåtgärder eller utbudsförändringar ger tydligt större effekter än prisåtgärder ensamma.

Dessa studier bekräftar den i branschen allmänt vedertagna uppfattningen att biljettprisets påverkan på resandet generellt är liten. Effekten varierar däremot systematiskt mellan grupper, tider och marknader:

- pendling och resor i rusningstid är minst känsliga.
- fritidsresor, helgresor och resor utanför efterfrågetoppar är mer känsliga.
- periodkortsanvändare är betydligt mindre priskänsliga än användare av enkelbiljetter.

- låginkomstgrupper är i normalfallet mer priskänsliga än höginkomstgrupper.
- systemförenkling och ökad användarvänlighet kan ge lika stora effekter som pris.
- utbuds- och serviceförändringar påverkar resandet mer än förändringar i pris.
- effekten av biljettprisjusteringar blir större i samspel med andra styrmedel.

2.3. Biljettpriset och fördelningseffekter

Även om den genomsnittliga priskänsligheten i kollektivtrafiken är låg visar forskning om transportkostnaders prisvärdhet (*eng. transport affordability*) att små effekter på totalnivå kan få stora konsekvenser för vissa grupper i marginalen (Oviedo m.fl., 2025). Låginkomsthushåll lägger generellt en större andel av sin disponibla inkomst (runt 30–40%) på transporter än höginkomsthushåll (ca 10%), och kollektivtrafikkostnader kan därmed utgöra en påtaglig ekonomisk belastning även vid dagens prisnivåer (Bureau of Transportation Statistics, 2023). Studier av riktade biljettsubventioner visar att just låginkomsttagare ökar sitt resande mer än genomsnittet när priset sänks för dem (Guzman & Hessel, 2022), vilket indikerar att priset är mer bindande i marginalen för dessa grupper än vad aggregerade elasticiteter antyder. Kvalitativa studier pekar dessutom på att ekonomiskt utsatta resenärer anpassar sitt resande, avstår från resor eller använder informella strategier för att hantera biljettkostnader, vilket ytterligare understryker att prisnivån kan vara avgörande för faktisk tillgänglighet till arbete, service och sociala aktiviteter (Perrotta, 2017).

Prissättningen av resor motiveras av flera olika faktorer. Det handlar om att uppmuntra användande av kollektivtrafik för att uppnå positiva externaliteter som kollektivtrafiken medför, att minska negativa externaliteter i transportsystemet, och att uppnå en förutsägbar efterfrågan på resande. I konkreta prisstrategier tenderar detta att utmynna i högre subventioner för periodkort ju längre de sträcker sig och dyrare biljetter för enstaka resor (Bondemark m.fl., 2021). Periodbiljetter kräver en hög insats vid inköpstillfället; den totala kostnaden trappas ner ju fler resor man genomför eftersom genomsnittspriset per resa minskar för varje extra resa som genomförs. Denna incitamentsstrategi kan dock vara problematisk ur ett socioekonomiskt hänseende, då personer med lägre inkomst mer sällan har råd att köpa de dyrare periodbiljetterna en gång i månaden utan förlitar sig oftare på att köpa enkelbiljetter vid de tillfällen då de måste resa, eller helt undviker att resa – så kallad transportrelaterad fattigdom (Lucas m.fl., 2016). Forskning har visat att detta medför att låginkomsttagare har en tendens att *betala mer för sina kollektivresor än andra grupper* (Bondemark m.fl., 2021). Som den amerikanske författaren James Baldwin har uttryckt det: ”den som har kämpat med fattigdom vet hur extremt dyrt det är att vara fattig”.

En biljettstrategi som kan motverka denna tendens är införandet av ett så kallat ’pristak’ (*eng. fare capping*). Pristak fungerar som så att man betalar priset för enkelbiljetter upp till en viss, förutbestämd, nivå varefter kostnaden blir noll för fortsatta resor. Som Ziedan m.fl. (2024) skriver är en av de huvudsakliga nyttorna med pristak att premiera fördelningsekonomisk rättvisa genom att möjliggöra att låginkomsttagare som inte har råd med investeringskostnaden som inköp av periodkort inte betalar mer än

höginkomsttagare på grund av den ovan nämnda dynamiken. Ziedan m.fl. undersökte resandeeffekten av både dagliga och månatliga pristak hos nio amerikanska kollektivtrafikmyndigheter. Deras analys pekar på att dagliga pristak har en försumbar påverkan på resandet, medan månatliga pristak har en positiv effekt på resandet. Denna effekt är dock endast relevant över tid, samma år som pristaket inför var effekten försumbar, men växte till 5,8 % över två års tid. Den fördröjda effekten är viktig för planerare och beslutsfattare att ha i åtanke, så att försök inte avslutas i förtid innan eventuella positiva effekterna har hunnit uppstå.

En annan faktor är socialpolitisk, att vilja subventionera resor för särskilda grupper. En vanligt förekommande subvention är att låta seniorer resa avgiftsfritt, ofta utanför peak-tider. På så sätt minskas, åtminstone teoretiskt, efterfrågan under toppar samtidigt som efterfrågan ökar under lågpunktstrafik, mitt på dagen, på kvällar och helger.

Den mest radikala prisstrategin är att ta bort den direkta avgiften för resande helt och hållet. Det finns ett flertal exempel på städer och områden i vilka man har infört olika former av avgiftsfri kollektivtrafik (Alm & Hultén, 2020; Kębłowski, 2020, 2023). Införandet av avgiftsfri kollektivtrafik har generellt visats sig ha positiva effekter på resandet med kollektivtrafiken; resultaten är dock inte helt samstämmiga vad gäller från vilka färdmedel överflyttningen till kollektivtrafik sker. Alm & Hultén drar i sin kunskapsöversikt om avgiftsfri kollektivtrafik slutsatsen att avgiftsfri kollektivtrafik leder till ökat resande och överflyttning från andra trafikslag, men att effekten är svår att slå fast och varierar från fall till fall. Ofta införs avgiftsfri kollektivtrafik samtidigt som man genomför andra satsningar på kollektivtrafiksystemet, t.ex. ökat turutbud, utökat linjenät och modernisering av informationssystem, vilket gör att det är svårt att isolera effekten av just avgiftsfri kollektivtrafik. En vanlig invändning mot avgiftsfri kollektivtrafik är också att det i större utsträckning lockar fotgängare och cyklister istället för bilister, som oftast utgör den grupp man i första hand vill locka över för att komma till bukt med trängsel, lokala utsläpp och klimatpåverkan. Då helt avgiftsfri kollektivtrafik oss veterligen inte är aktuellt som strategi för regional kollektivtrafik i någon svensk region kommer detta inte utgöra fortsatt fokus i denna kunskapsöversikt. I de fall avgiftsfri kollektivtrafik används som strategi för att påverka resandet för vissa grupper inom regioner kommer det att diskuteras.

2.4. Faktorer som påverkar biljettprisets effekter

Biljettprisernas effekter uppstår inte i ett vakuum. Samma prisjustering kan ge olika utfall beroende på hur systemet är konstruerat, vilka resenärer som använder det och vilka alternativ de har. Litteraturen som vi samlat inom ramen för denna studie pekar på att priset framför allt fungerar som en **förstärkare av underliggande strukturer**; faktorer som exempelvis taxestruktur, serviceutbud, och samhällsgeografi bidrar till att förklara vem som påverkas av biljettprisjusteringar, hur mycket och på vilket sätt. Nedan följer en sammanställning av centrala faktorer och hur de påverkar effekten av biljettprisjusteringar. Listan är inte tänkt att vara uttömmande men belyser hur biljettpriset påverkas av sin kontext.

2.4.1. Geografi

Var människor bor i förhållande till arbetsplatser och service avgör reslängder, kollektivtrafikberoende och vilka grupper som exponeras mest för förändringar i reskostnader, vilket innebär att den geografiska strukturen direkt formar effekten av en biljettprisjustering. Argyros m.fl. (2026) visar att en övergång från distansbaserad taxa till enhetstaxa i Danmark skulle gynna unga och låginkomsttagare eftersom dessa grupper oftare bor perifert och därmed reser längre, medan Rubensson m.fl. (2020) finner liknande mönster i svenska data. Farber m.fl. (2014) visar samtidigt att ett skifte till distansbaserad taxa i nordamerikanska städer kan vara progressivt om låginkomsttagare huvudsakligen gör korta resor, men regressivt om de i stället står för de längsta resorna och därmed skulle drabbas hårdast av en prisökning. Det innebär att effekten av en biljettprisjustering alltid är geografiskt villkorad och bestäms av hur inkomstgrupper och reslängder är rumsligt fördelade.

2.4.2. Resmönster

Pendlare med stabila resmönster är generellt mindre priskänsliga än oregelbundna resenärer, samtidigt som elasticiteten ofta är högre för längre resor och i lågtrafik. Balcombe m.fl. (2004) visar i sin översikt att priselasticiteter varierar med ändamål (pendling vs fritid), reslängd och tid på dygnet. Kholodov m.fl. (2021) finner liknande mönster i Stockholm, med högre känslighet för längre resor och i vissa tidsperioder. Prisändringar påverkar grupper olika beroende på resmönster eftersom elasticiteten varierar med regelbundenhet, reslängd och tid på dygnet, där oregelbundna, långväga eller lågtrafikresor generellt är mer priskänsliga.

2.4.3. Inkomst och bilinnehav

Inkomst påverkar kollektivtrafikresandet genom flera delvis motverkande mekanismer (Holmgren, 2007). Inkomst har en positiv direkt effekt på kollektivresande men en negativ indirekt effekt via ökat bilinnehav och dessa faktorer tar i stort sett ut varandra så att den sammanlagda inkomstelasticiteten blir nära noll (Holmgren, 2013). Högre inkomster leder alltså varken tydligt till mer eller mindre kollektivtrafikresande när bilinnehav kontrolleras. Även Balcombe m.fl. (2004) bekräftar denna mekanism och att inkomst i sig ökar efterfrågan, men de menar att effekten av den samtidiga ökningen i bilägande är större och därför leder till en negativ nettoeffekt för kollektivtrafikresandet. Men även om nettoeffekten är nära noll varierar effekten av biljettprisjusteringar mellan inkomstgrupper eftersom den direkta inkomsteffekten och den indirekta effekten via bilinnehav skiljer sig åt mellan grupper.

2.4.4. Utbuds- och servicekvalitet

System med hög turtäthet och god tillförlitlighet är generellt förknippade med lägre priskänslighet; resenärerna är mindre benägna att sluta resa när priset höjs, eftersom nyttan som systemet erbjuder är hög (Litman, 2025). Elasticiteter tenderar således vara lägre i stora, välutbyggda system och serviceförändringar får ofta större effekt på resandet än prisförändringar (Matas m.fl., 2020). Kholodov m.fl. (2021) visar exempelvis att priselasticiteten i Stockholm skiljer sig tydligt mellan metro, buss och pendeltåg, vilket

kopplas till skillnader i utbudskvalitet. En prisjustering i ett bussystem med låg service får därför större genomslag än samma justering i ett tättrafikerat metrosystem.

2.4.5. Systemets begriplighet

Komplexa taxesytem skapar osäkerhet och ”mentala kostnader” som gör att vissa resenärer antingen undviker systemet eller betalar mer än nödvändigt. Kholodov m.fl., (2021) visar för Stockholm att övergången till en enklare enhetstaxa gav en efterfrågeökning som inte kan förklaras av prisförändringen ensam. Förenklingen hade en egen, positiv effekt. Preiseffekter förstärks eller försvagas alltså av hur lätt systemet är att förstå och navigera.

2.4.6. Samtidiga styrmedel

Priseffekter påverkas också av andra styrmedel. Matas m.fl. (2020) visar för Barcelona att effekterna av att gå mellan enhetstaxa, zon- och distansbaserade system på både resande, intäkter och fördelning beror på om de kombineras med integrerade biljetter och hur biljettintäkter vägs mot andra finansieringskällor. Priserna för att resa med olika färdmedel samverkar i att forma efterfrågan. En given biljettprisjustering kan därför få helt olika nettoeffekt beroende på om den sker ensam eller samtidigt som t.ex. trängselskatt, utbudsminskning eller biljettsystemsintegrering.

2.4.7. Taxestruktur

Olika taxestrukturer fördelar kostnader mellan korta/långa resor och mellan centrum och periferi på olika sätt. Berggren (2022) visar utifrån en sammanställning av Streeting & Charles (2006) hur enhetstaxa, zontaxa, rak avståndstaxa och tidsbaserad taxa har olika styrkor och svagheter, bland annat när det gäller korssubventionering och tröskeleffekter vid zongränser. Brown (2018) visar för Los Angeles att övergång mellan enhets- och distansbaserad taxa kraftigt förändrar hur kostnaden fördelas mellan låg- och höginkomsttagare, trots liknande genomsnittlig prisnivå. Effekten av en prisjustering beror direkt på taxestrukturen eftersom olika taxetyper fördelar kostnaderna mellan reslängder och geografiska grupper på olika sätt, som i sin tur varierar i priskänslighet.

Tabell 1. Jämförelse av centrala taxestrukturer i kollektivtrafiken med avseende på princip, styrkor, svagheter och implikationer för effektivitet och fördelning. Egen bearbetning baserad på (Berggren, 2022).

Taxetyyp	Princip	Styrkor	Svagheter	Centrala implikationer
Enhetstaxa	Samma pris oavsett rest sträcka inom området	Enkel och transparent. Låga administrativa kostnader.	Svagt samband mellan pris och avstånd. Korssubventionering mellan korta och långa resor.	Gynnar enkelhet och kan stimulera långresor. Fördelningseffekter mellan centrum och periferi bör beaktas.
Rak avståndstaxa	Pris proportionellt mot rest sträcka	Tydlig kostnadsreflektion. Upplevs som rättvis.	Högre komplexitet. Risk för höga kostnader för långpendlare.	Effektiv resursallokering. Kan ge tydliga fördelningseffekter för perifera hushåll.
Tidsbaserad taxa	Pris baserat på giltighetstid	Underlättar byten och multimodala resor. Enkel struktur.	Svagt samband mellan pris och avstånd. Kvalitetsbrister påverkar värdet.	Främjar nätverksintegration. Känslig för driftsstörningar.
Zontaxa	Pris baserat på antal passerade zoner	Relativt enkel. Viss koppling till avstånd.	Gränsdragningsproblem. Tröskeffekter vid zonövergångar.	Utformning av zoner avgör rättvisa och effektivitet. Kan påverka lokaliseringsmönster.

2.4.8. Biljettprodukter och betalningssätt

Hur biljetter och betalningslösningar utformas avgör vilken ekonomisk tröskel som möter resenären. Periodkort ger lägst marginalkostnad per resa men kräver hög förskottsbetalning, vilket missgynnar låginkomsttagare, medan reskassa och pay-as-you-go med pristak (fare capping) fördelar kostnaden mer jämnt över tid. Bondemark m.fl. (2021) visar empiriskt för Sverige att låginkomsttagare oftare tvingas använda dyrare enkelbiljetter eftersom de inte har råd att binda kapital i periodkort, vilket gör prisstrukturen regressiv trots oförändrad nominell prisliv. En prisjustering på periodkort eller enkelbiljetter får därför olika fördelningsprofil beroende på hur stor andel av resenärerna som sitter ”fast” i respektive produkt.

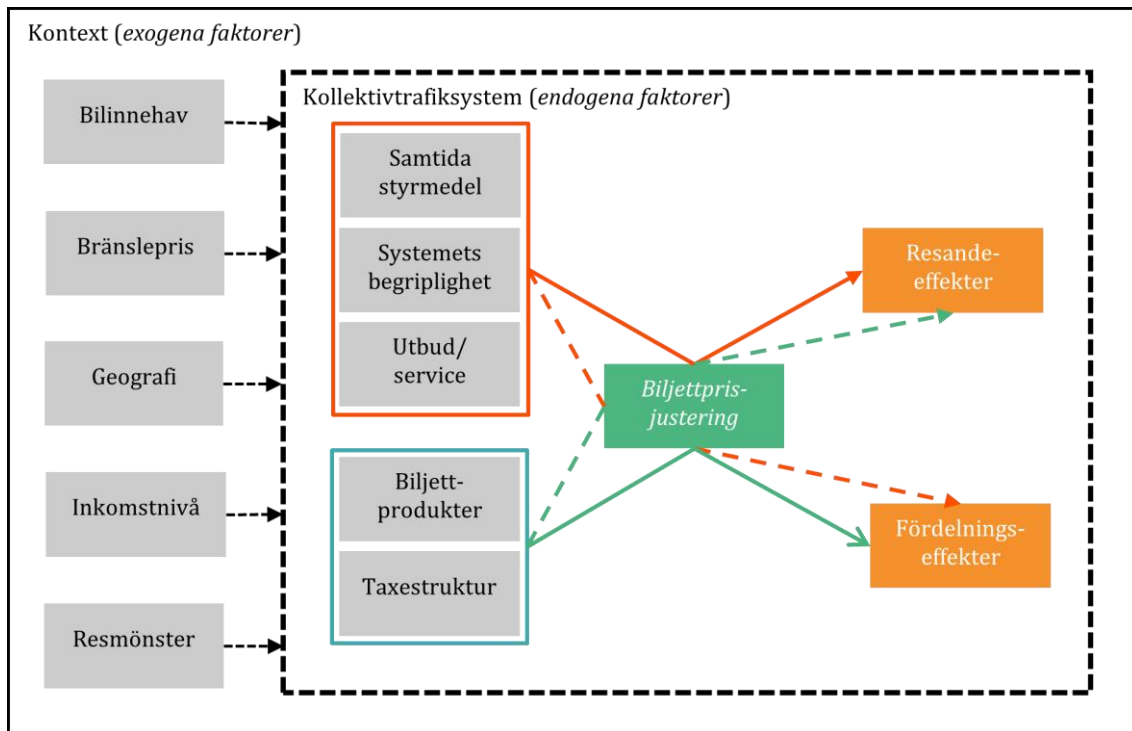
2.4.9. Hur biljettprisets effekter formas av sin kontext

Biljettprisets effekter uppstår inte direkt ur prisförändringen i sig, utan formas av de sammanhang i vilka kollektivtrafiken används. Resenärernas förutsättningar, såsom var människor bor, deras inkomster, tillgång till bil och hur deras resor ser ut över tid, påverkar både hur känsligt resandet är för prisförändringar och vilka grupper som påverkas mest. Samma prisjustering kan därför ge olika utfall i olika kollektivtrafiksystem, vilket återspeglas i relativt stora elasticitetsvariationer som vi ser i litteraturen.

Hur priset i praktiken slår beror även på hur kollektivtrafiksystemet är utformat. Utbudets kvalitet, systemets begriplighet, hur biljetter och taxor är konstruerade samt hur priset samverkar med andra styrmedel påverkar både resandet och hur kostnaderna fördelas mellan resenärer. Dessa faktorer samverkar och kan förstärka eller dämpa effekten.

Hur ska man då kunna estimeras effekten av en prisjustering, när effekten skiljer sig så mycket åt beroende på kontext och kollektivtrafiksystem? Ett sätt kan vara att ta hänsyn till just dessa faktorer, både *exogena faktorer* (yttre omständigheter som systemet inte själv styr) och *endogena faktorer* (de som konstrueras inom systemet).

Figur 1 sammanfattar denna kunskap och visar hur effekten av en biljettprisjustering formas genom mötet mellan resenärernas förutsättningar och kollektivtrafiksystemets utformning. Figuren ska inte tolkas som en kausal modell, utan som en konceptuell syntes av samband som identifierats i tidigare forskning. Pilarna anger var litteraturen pekar på huvudsaklig och indirekt påverkan och samverkan mellan faktorer.



Figur 1. Hur effekterna av en biljettprisjustering formas av både samhällsstrukturer och systemegenskaper i kollektivtrafiken. Exogena faktorer som geografi, bilinnehav, bränslepris, inkomstnivå och resmönster sätter ramarna för kollektivtrafiksystemet. Inom systemet samverkar utbud och service, systemets begriplighet, taxestruktur, biljettprodukter och samtida styrmedel med prisjusteringen, samt dess resande- och fördelningseffekter.

Vissa systemegenskaper har enligt forskningen framför allt betydelse för hur mycket resandet förändras när priset justeras. Hit hör utbudets kvalitet och service, systemets begriplighet samt samtida styrmedel. Hög turtäthet, god tillförlitlighet och ett lättbegripligt biljettsystem kan dämpa negativa prisseffekter på resandet, medan låg utbudskvalitet och hög komplexitet tenderar att förstärka dem. Dessa faktorer påverkar resandet både via prisjusteringen och genom egna effekter på efterfrågan.

Andra systemegenskaper är i stället centrala för hur prisjusteringar slår mellan olika grupper. Taxestruktur och biljettprodukter påverkar hur kostnader fördelas mellan korta och långa resor, mellan regelbundna och oregelbundna resenärer samt mellan hushåll med olika inkomster. Hur priset är uppbyggt, exempelvis genom enhetstaxa, zon- eller distansbaserad taxa och genom olika betalningsformer, avgör därför i vilken utsträckning prisändringar får regressiva eller progressiva effekter, även när den samlade resandeeffekten är begränsad.

Sammantaget tydliggör figuren att biljettpriset fungerar som ett förstärkande styrmedel som verkar genom systemets struktur och hur olika faktorer enligt forskningen i huvudsak bidrar till att forma både resandeeffekter och fördelningseffekter av prisjusteringar.

3. Omvärldsbevakning & praktiska exempel på prisstrategier

Efter att i föregående avsnitt ha beskrivit hur forskningslitteraturen beskriver prisets betydelse för resandet, ägnar vi detta avsnitt till en översikt av praktiska exempel på priser och prisstrategier i Sverige. Vi presenterar en genomgång av hur biljettpriser i kollektivtrafiken har utvecklats från millennieskiftet fram till 2025, exempel på projekt och experiment med priser och biljettstrategier, samt insikter från samtal med företrädare för regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige.

3.1. Biljettpriser i svensk lokal och regional kollektivtrafik

För att bilda en uppfattning om priser och för att resa med lokal och regional kollektivtrafik lutar vi oss på andrahandsdata från både Svensk Kollektivtrafik och Trafikanalys. Sedan 2014 sammanställer och publicerar Svensk Kollektivtrafik årligen in prisuppgifter rapporten Biljettprisundersökningen, där prisutvecklingen hos svenska RKM:er presenteras. Här kan man se medelpriset för både enkelresor och periodkort (30 dagar) i tätort för respektive län.

Tabell 2. Priser och prisförändring för olika biljettyper i tätort respektive region för åren 2023 och 2024. Källa: egen bearbetning av data från Svensk kollektivtrafiks biljettprisundersökning 2024.

Biljettyp	Medelpris 2023 (kr)	Medelpris 2024 (kr)	Prisförändring (nominell)	Prisförändring (reell)
Enkelbiljett tätort	30,32	32,77	+ 8,1 %	+ 4,9 %
Enkelbiljett region	151,25	142,65	- 5,7 %	- 8,3 %
Periodbiljett tätort	690	726	+ 5,3 %	+ 2,4 %
Periodbiljett region	1 473	1 502	+2,0 %	- 9,0 %

Som kan läsas ut av tabellen så har de nominella priserna (angivet pris på biljetten) ökat, utöver för enkelbiljetter i region som minskade med 5,7 procent. Ser man till reala priser (pris justerat för inflation mellan åren¹) ser man att medelpriset för både enkel- och periodbiljetter i tätort har ökat mer än inflationen, medan medelpriset för både enkel- och periodbiljetter med regiontäckning har sjunkit ganska omfattande i pris. Resandet i tätort har alltså blivit relativt sett dyrare än resande på längre avstånd, vilket indikerar antingen

¹ Inflationen är beräknad med SCB:s inflationsberäknare och baseras på årsmedelinflationen för respektive år.

att kostnaden för att driva kollektivtrafik i tätort har ökat mer än långväga kollektivtrafik, eller en ökad korssubventionering av regionalt resande genom ökade priser för tätortstrafik, eller både och. Denna utveckling kan ha både geografiska och demografiska fördelningseffekter: det förbättrar förutsättningarna för regional integration och ligger därigenom i linje med övergripande strategier för kollektivtrafikens utveckling. Samtidigt kan det också innebära en korssubvention av mäns resor genom ökade priser för kvinnors resor, då kvinnor konsekvent reser kortare med både bil och kollektivtrafik än män (Lång & Börjesson, 2025).

Några ytterligare aspekter är viktiga att notera i denna sammanställning:

- Priserna är endast ett medelpris för kostnaden av en biljett i Sverige, dvs. summan av priset i alla (rapporterade) regioner dividerat med antalet regioner. Detta gör att extremvärden – regioner som har väldigt höga eller låga priser - påverkar medelpriset väldigt mycket; både de förhållandevis höga prisnivåerna på länsbiljetterna i Norrbotten och de låga prisnivåerna biljetterna i Gotland påverkar medelvärdet mycket. För tätortstrafik existerar, bortsett från Gotland (20 kr per biljett) inte samma prisvariation utan dessa är mer sammanhållna över landet och varierar mellan 28 och 42 kronor per biljett.
- Medelpriset ger också en relativt svag indikation på kostnaden för den genomsnittliga resenären, eftersom antalet resenärer är ojämnt fördelat över landet och regionerna. Till exempel hade regionerna Stockholm, Västra Götaland och Skåne 82 % av de påstigande (68 % av resta personkilometer) i svensk kollektivtrafik 2024.² En demografisk viktning av resenärsvolymer över landet och de priser som betalas av skulle därför ge en mer rättvisande bild för den genomsnittlige resenären. Här kan man till exempel notera att SL och UL har, bortsett från Gotland, periodkortet med lägst kostnad för länsresor. SL och UL har också tillsammans med Gotland de lägst prissatta enkelbiljetterna för länsresor, detta eftersom SL och UL har enhetspriser för resor i tätort och län. Resenärer betalar alltså lika mycket för att åka två stationer inom en tätort som för att resa från ena till andra änden av regionen.

3.2. Historisk prisutveckling

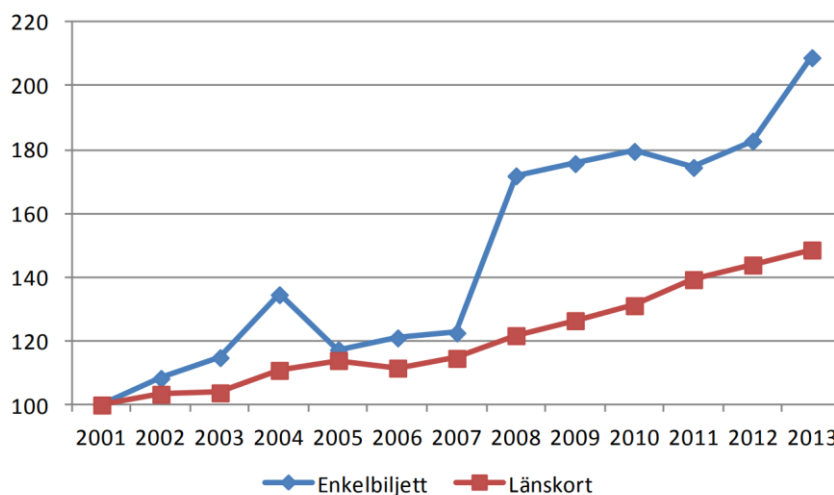
3.2.1. Prisutveckling 2001 – 2013

En tidigare undersökning om biljettpriser genomfördes av Trafikanalys 2014, då man analyserade och jämförde priser i lokal och regional kollektivtrafik i Sverige och EU. Ett av syftena med rapporten var att utvärdera eventuell påverkan på priserna från den formella marknadsöppning som gjordes av kollektivtrafiken i och med att den nya kollektivtrafiklagen (2010:1065) trädde i kraft (Trafikanalys, 2014).

I rapporten, som undersöker priser både för utredningsåret 2013 och prisutvecklingen mellan 2001 – 2013, konstaterades att priserna för att resa i kollektivtrafiken ökade

² Källa: tabellverk tillhörande Trafikanalys rapport *Regional linjetrafik 2024*.

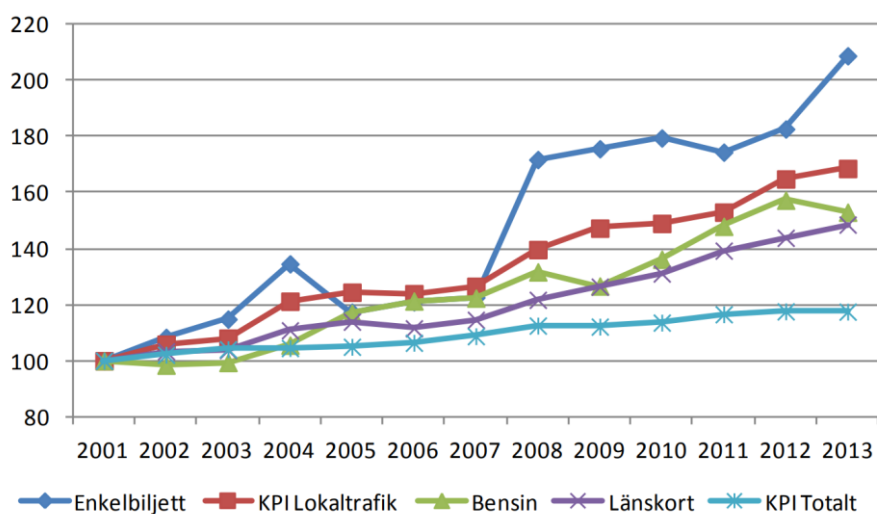
kraftigt efter millennieskiftet (se **Figur 2**). Det var priserna för enkelbiljetter som ökade kraftigast och, som tabellen visar, med en ganska 'ryckig' prisutveckling med rörelser både uppåt och neråt i prinsnivåer.³ I jämförelse har länskortspriserna utvecklats i en både långsammare och jämnare takt.



Figur 2. Indexutveckling för priser på enkelbiljett och länskort, för regional kollektivtrafik i Sverige. Fasta priser (basår 2001) med befolkningsviktade värden. Index, 2001=100. Källa: Trafikanalys 2014, s. 33. Återpublicerad med tillstånd från upphovsrättsinnehavaren.

Tittar man på prisindex för kollektivtrafik i relation till den allmänna prisutvecklingen och bensinpriset (se **Figur 3**) så ser man att för perioden 2001-2013 ökade priserna för såväl kollektivtrafik som bensin mer än konsumentprisindex (KPI), att enkelbiljetternas prisökning var väldigt kraftig och låg långt över KPI för lokaltrafik, samt att index för bensin och länskort var likvärdiga och något lägre än KPI lokaltrafik sett över hela perioden. Att priset för enkelbiljetter låg över och priset för länskort låg under KPI för lokaltrafik pekar på att höga priser (och därmed intäkter) på enkelbiljetter bidrar till att hålla nere priset på länskort.

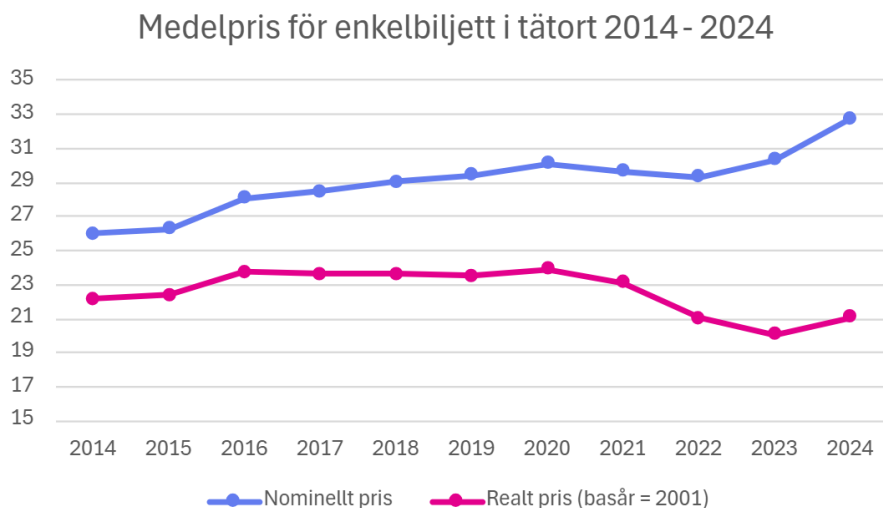
³ Den kraftiga höjningen i enkelbiljettpriser 2008 härrör enligt Trafikanalys från Storstockholms Lokaltrafiks avskaffande av den så kallade enhetstaxan och en samtidig höjning av enkelbiljettpriset. Vidare skriver man att "detta, i kombination med att Stockholm via sina höga befolkningstal får stor betydelse vid viktning av priserna, skapar den kraftiga ökningen i ett nationellt genomsnitt." (Trafikanalys, 2014, 31)



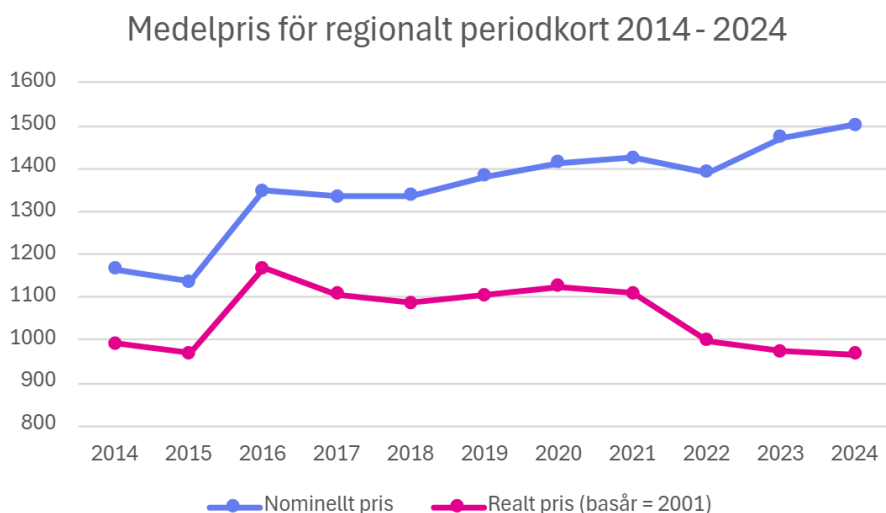
Figur 3. Prisindex för enkelbiljett, länskort, bensin, KPI lokaltrafik och KPI totalt, basår 2001. Befolkningsviktade värden för enkelbiljett och länskort. Källa: Trafikanalys 2014, s. 34. Återpublicerad med tillstånd från upphovsrättsinnehavaren.

3.2.2. Prisutveckling 2014 – 2024

I senaste Biljettprisundersökningen från Svensk Kollektivtrafik presenteras prisutvecklingen 2014-2024. Tillsammans med Trafikanalys rapport om prisutvecklingen 2001-2013 kan man bilda sig en uppfattning om prisutvecklingen sedan millennieskiftet, se **Figur 4** och **Figur 5**. Som tabellerna nedan visar har den kraftiga prisökning som skedde i kollektivtrafiken mellan 2001 till 2015 stannat av: ser man till inflationsjusterade priser är den genomsnittliga kostnaden både för enkelbiljett i tätort och periodbiljett inom en region till och med marginellt lägre 2024 än den var 2014.



Figur 4. prisutveckling för en enkelbiljett i tätort 2014-2024, medelpris baserat på uppgivna priser från kollektivtrafikmyndigheter. Basår 2001. Notera att den lodräta axeln inte börjar på 0, vilket förstärker den visuella skillnaden mellan punkterna. Källa: egen bearbetning av data från Svensk kollektivtrafiks biljettprisundersökning 2024.



Figur 5. prisutveckling för ett periodkort i region 2014-2024, medelpris baserat på uppgivna priser från kollektivtrafikmyndigheter. Basår 2001. Notera att den lodräta axeln inte börjar på 0, vilket förstärker den visuella skillnaden mellan punkterna. Källa: egen bearbetning av data från Svensk kollektivtrafiks biljettprisundersökning 2024.

Det är viktigt att uppmärksamma att metoderna för uträkning av medelpriser skiljer sig åt mellan Svensk Kollektivtrafiks biljettprisundersökning och Trafikanalys rapport, eftersom Trafikanalys har ett demografiskt viktat medelvärde på priserna, medan Svensk Kollektivtrafik endast sammanställer de angivna priserna inom respektive region. Medelpriserna är därför inte helt jämförbara mellan tabellerna. Den övergripande trenden för de olika tidperioderna är dock internt jämförbara.

Den enskilt tydligaste förklaringen till realprissänkningen från år 2020 står att finna i den kraftiga inflation som drevs först av de ekonomiska effekterna av covid-19 och därefter den energiprisdrivna inflationen kopplat till konflikten mellan Ryssland och Ukraina som påverkat europeiska energipriser kraftigt. Samtidigt var inflationen bred över många samhällssektorer och många har dessa år fått mindre pengar att röra sig med, och löner har i många fall inte heller följt med inflationen. Detta har gjort att även om kostnaden för kollektivtrafikbiljetter i reala priser har minskat, så har levnadskostnaderna på totalen ökat. Detta gör i sin tur att den reala kostnadsminskningen i kollektivtrafiken inte nödvändigtvis har märkts i resenärernas plånböcker, då dessa vinster ätit upp av andra prishöjningar på t.ex. livsmedel. Samtidigt är det värt att notera att de reala priserna stod still (för enkelbiljetter i tätort) eller sjönk något (för periodbiljett på regional nivå) från 2016. Detta innebär att även om inflationen från 2020 och framåt kan förklara de sjunkande reala priserna i kollektivtrafiken, så förklarar det inte varför priserna stagnerade redan innan dess.

Utöver den direkta inflationseffekten finns ett antal faktorer som kan ha bidragit till att förklara varför priserna har stannat av och fallit:

- Priserna i kollektivtrafiken har nått ett 'jämviktsläge' där man från planering och politik anser att ytterligare prisökningar kommer att minska intäkterna genom att människor väljer bort kollektivtrafik vid alltför höga priser. Prisökningar i kollektivtrafiken blir extra känsliga i en kontext där drivmedelspriserna samtidigt

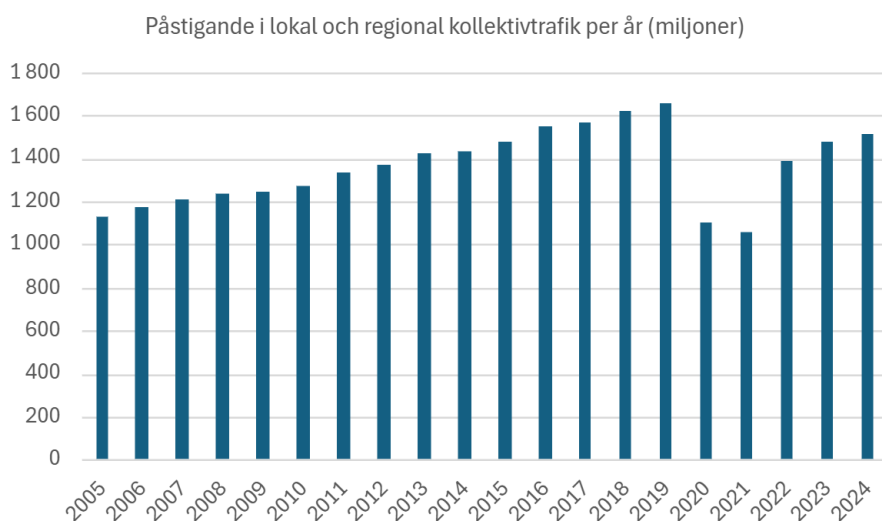
sjunkit kraftigt på grund av både politiska beslut och sjunkande energipriser på världsmarknaden sedan 2023.

- Den kraftiga inflationen 2021–2023 gjorde att kollektivtrafikmyndigheterna inte såg det som möjligt att höja priserna i den utsträckning som behövdes för att möta inflationen, vilket därmed lett till en reell prisminskning i kollektivtrafiken.
- De kraftiga ökningarna av enkelbiljettpriser sedan millennieskiftet har haft sin avsedda effekt att styra resenärer till månadskort som över tid har blivit relativt sett mer prisvärda, dvs man behöver resa färre resor i kollektivtrafiken för att motivera ett månadskort.
- Den kraftiga utbudsökningen av kollektivtrafiken som skedde under de första 10–15 åren av 2000-talet, vilken drev kostnader och priser, har stannat av och kollektivtrafikmyndigheterna hanterar i större utsträckning budgetutmaningar genom att rationalisera och/eller skära ner utbudet, snarare än att öka priserna för resenärer.
- Intäkterna i kollektivtrafiken har ökat på grund av exempelvis befolkningsökning och/eller minskat fuskåkande, vilket har gjort att man inte har behövt höja priserna i lika stor utsträckning för att upprätthålla uppsatta mål om kostnadstäckning.
- En kombination av flera eller samtliga ovanstående faktorer.
- Andra, okända förklaringar.

Projektets omfång har inte medgett en närmare undersökning av dessa faktorer, som alltså ska förstås som hypoteser. Dessa behöver således analyseras närmare för att avgöra dess eventuella betydelse för prisbildningen.

3.2.3. Resandeutveckling i relation till priser

Om man ställer ovanstående genomgång i relation till resandeutvecklingen stärker detta bilden av att priserna i sig självt har haft en avgörande betydelse för resandet. Figur X visar antal påstigande i lokal och regional kollektivtrafik mellan 2005 och 2024, och som figuren visar så har resandet under perioden ökat relativt stadigt fram till det dramatiska resandetappet under coronapandemin. Därefter har resandet återhämtats, men på lägre nivåer än innan pandemin. Förklaringen till förändrade resmönster efter pandemin står mest sannolikt att finna i andra faktorer än pris, såsom ökat distansarbete och mer flexibla arbets- och resmönster. Som synes ökade resandet i ganska jämn takt mellan 2005 till 2014 - då prisökningarna var som kraftigast – och 2015 till 2019, då de reala priserna hade börjat plana ut. Att resandet ökat oaktat prisutvecklingen pekar alltså på att det främst är andra faktorer, både exogena (exv. befolkningstillväxt, ekonomisk utveckling och bränslepris) och endogena (exv. utbud, servicekvalitet och zonförenklingar) än priset som drivit resandet. Detta innebär inte att priset inte har haft någon inverkan på resandet, men som nämns i litteraturöversikten formas prisets effekt på resandet av en komplex relation mellan yttre och inre faktorer (se figur 1).



Figur 6. Resor med lokal och regional kollektivtrafik i miljoner påstigande 2005 - 2024. Data från Trafikanalys rapporter Regional Linjetrafik 2015 och Regional linjetrafik 2024. Diagrammet visar att resandet i kollektivtrafiken ökat stadigt över tid, trots stora prisökningar fram till 2016, samt att resandet efter pandemin återhämtat sig till ungefär 2016 års nivåer år 2024.

3.3. Pris- och biljettstrategier bland svenska kollektivtrafikaktörer

För att komplettera litteraturöversikten och data om prisutvecklingen över tid har vi också genomfört intervjuer med olika aktörer med ansvar för kollektivtrafiken för att få en mer kvalitativ förståelse av prisets betydelse i planeringen, samt olika biljettstrategier och experiment som förekommer eller planeras i Sverige. Denna analys är inte heltäckande, då projektets omfattning inte har möjliggjort intervjuer med samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter. De organisationer som har ingått underlaget är: *Region Värmland*, *Region Stockholm*, *Östgötatrafiken*, *Västtrafik*, *Hallandstrafiken* och *Skånetrafiken*. Genom samtal med dessa aktörer har vi täckt in de tre storstadsregionerna och tre regioner med ett mer genomsnittligt utbud och resande sett till alla svenska regioner.

Intervjuerna centrerades runt frågor om hur man ser på biljettprisets betydelse för resande; prisets betydelse i relation till andra faktorer för att öka kollektivtrafikens attraktivitet; hur biljettpriser beslutas; strategier för att påverka resande genom biljettpris; kännedom om planer på förändringar av biljettpriser; samt vilka strategier som intervjupersonerna tror skulle kunna vara verkningsfulla för att påverka resande.

Insikterna från samtalen presenteras i samlad form och inte för respektive organisation eller region, utom i de fall där regionspecifika uppgifter bidrar till förståelsen.

3.3.1. Synen på biljettprisets betydelse för resandet

I intervjuerna framträder en ganska samstämmig bild av att varken prishöjningar eller prissänkningar har en jättetydlig påverkan på resandet. Det vill säga, man får varken

väldigt mycket mindre resande när priserna höjs, eller väldigt stor resandeökning när priserna sänks.

Överlag ses priser mer som en intäktskälla för att bekosta den trafik man vill genomföra än som en tydlig strategi för att locka resenärer. Detta motsägs dock delvis av att det överlag finns ett stort utbud av olika riktade rabatter, till exempelvis unga, studenter och seniorer, och biljettkampanjer som sommarbiljetter (som medger fritt resande till ett kraftigt rabatterat pris under sommaren) i flera regioner. Resonemang kring detta rör att priset anses ha en viktig betydelse för specifika målgrupper, både sådana som är ekonomiskt känsliga och de som inte har andra färdmedelsval.

Enkelbiljetter är överlag dyrare än periodbiljetter, enligt logiken att lojalitet ska löna sig, samtidigt som periodbiljetter ger både en mer stabil inkomst och ökad förutsägbarhet för trafikorganisationerna. Relativt höga priser på enkelbiljetter är dock en viktig inkomstkälla för vissa regioner, där enkelbiljettsresandet är högt.

Samtidigt har priset på enkelbiljetten ”ett viktigt signalvärde” som en annan respondent uttrycker det. En utmaning med relativt höga priser på enkelbiljetter är också att det gör det dyrt för sällanresenärer att resa kollektivt. En respondent menar att priset har en större betydelse för att locka nya resenärer (jämfört med resenärer som redan är ’inne i systemet’), ”och där har vi misslyckats”, som hen uttrycker det.

3.3.2. Prisets betydelse i relation till andra faktorer för att öka kollektivtrafikens attraktivitet

Som nämnt ovan ses priserna främst som en intäktskälla för att bekosta utbudet. En representant från en region resonerar att alternativet till att höja priser (i takt med inflation och kostnadsökningar) är att dra ner utbudet, vilket också ses som riskfyllt. Dels går det inte att dra ner utbud hur som helst på grundval av hur avtal med operatörer är konstruerande, dels anser man att det finns en risk att hela systemet blir sämre om man drar ner för mycket på utbudet bara för att hålla priset nere.

En återkommande reflektion rör relationen mellan priset och omvärldsfaktorer, främst hur coronapandemin påverkade resandet och olika försök att återhämta resandet till tidigare nivåer. Bränslepriserna var betydligt högre 2022-2023, vilket ökade kollektivtrafikens relativa attraktivitet. Sedan bränslepriserna har sjunkit har privatbilism blivit mer privatekonomiskt gynnsamt, vilket gör att kollektivtrafiken har svårare att konkurrera med bilen. Denna syn underbyggs också av Västtrafiks undersökning av resvanor och attityder, *Hållplats 2025* (Västtrafik, 2025), i vilken man drar slutsatsen att bilen har vunnit i attraktivitet under senare år.

3.3.3. Hur beslutas biljettpriser

Biljettpriserna beslutas i de flesta fall formellt på politisk nivå, oftast i regionfullmäktige som har det yttersta politiska ansvaret i de regioner där regionen är regional kollektivtrafikmyndighet, eller i utsedd nämnd.

Erfarenheter om politikens roll och inflytande över biljettpriser skiljer sig mellan regionerna. I Östergötland beslutas prissättningen av Teknik- och servicenämnden, men nämnden har också givit mandat till styrelsen för Östgötatrafiken att besluta om prisändringar som faller inom prisökningar i linje med regionindex (uppräkningsindex av

kostnader och priser för regional verksamhet mellan olika år). Prisjusteringar analyseras på systemnivå, det vill säga det är på den totala försäljningen som biljettpriserna ska nå upp till satta mål. Detta innebär att man kan avstå från höjningar på en viss biljettyp av strategiska skäl, om man kan hämta hem motsvarande intäktsökningar på andra biljetter. Om biljettpriserna i helhet höjs mindre än regionindex innebär det att kostnadstäckningen sjunker, och därmed att subventionsgraden behöver höjas.

Vissa regioner är relativt hårt styrda av mål om kostnadstäckning, medan informanter från andra regioner uttrycker att kostnadstäckningsmål inte är styrande i så stor utsträckning. På samma sätt uttrycker vissa att även om politiken formellt bestämmer priserna så upplever man från kollektivtrafikorganisationen att de inte är inne och petar i detaljer, medan en respondent menar att inflytandet är väldigt stort, speciellt när det kommer till att *inte* höja biljettpriser mellan år. Frågan om kostnadstäckning kan också bli en politisk fråga, särskilt i samband med valår. Som en respondent uttrycker det kan en hög kostnadstäckningsgrad antingen tolkas som ett bevis på ”en effektiv och tajt slimmad organisation som spenderar sina resurser på bästa sätt. Men kan också tolkas som ett uttryck för att man underlevererar i sin service i mindre restunga relationer” [där kostnadstäckningen generellt är lägre, författarnas anm.].

3.3.4. Strategier för att påverka resande genom biljettpris

Priserna ses alltså inte som den enda eller viktigaste faktorn som påverkar resande, men *hur* priserna sätts i relation till varandra påverkar hur biljetter köps. En respondent från Region Värmland nämner att man vid ett tillfälle sänkte priset på enkelbiljetter för att öka försäljningen av dessa, men att detta då skedde på bekostnad av periodkortsförsäljningen.

Att priser är en viktig strategisk fråga i regionerna – trots den allmänt spridda åsikten att prishöjningar och -sänkningar inte har så stor påverkan på resandet – märks på den mångfald av rabatter, kampanjer och experiment som genomförs runtom i regionerna. Det är intressant att reflektera över huruvida de politiska organen och de genomförande organisationerna har olika syn på prisets betydelse, då vissa av strategierna, framför allt subventionerna, är drivna från politisk snarare än administrativ nivå.

Flera respondenter nämner *biljettkampanjer* som ett sätt att kunna laborera med priser och prisvärdhet i kollektivtrafiken. Detta eftersom förvaltningarna och trafikbolagen i större utsträckning är fria att testa nya lösningar i form av kampanjer, medan permanenta förändringar kräver ett tydligt politiskt mandat eller uppdrag. Som exempel kan Östgötatrafikens 2-för-1-kampanj (se faktaruta nedan), som infördes i december 2024 och förlängdes med ytterligare ett år för att gälla till slutet av 2026. Efter denna period behövs ett politiskt beslut för att eventuellt göra kampanjen till ett permanent erbjudande i Östergötland.

I faktarutan på s. 26 beskrivs ett antal olika satsningar och tester av subventioner, biljettstrategier och riktade rabatter som har införts, planeras införas eller utreds för införande. Notera återigen att denna lista inte är heltäckande vare sig för landet i stort eller enskilda regioner.

Faktaruta: pågående projekt och experiment om priser och biljetter

Göteborgs kommun har beslutat att **subventionera** priset av periodkort för kollektivtrafiken för sina invånare med 140 kr i månaden (gäller även 90- och 360-dagarskort). Rabatten ges för periodkort i zonen A, dvs Göteborg, Partille, Mölndal och Öckerö, och endast till vuxna invånare skrivna i Göteborgs stad.

Västra Götalandsregionen har parallellt med subventionen för Göteborgs stads invånare beslutat att subventionera en **20-procentig sänkning av kostnaden för 90-dagarskort och årskort** för tillsvidareanställda och anställda med minst ett års kontrakt inom regionen. Subventionen genomförs som en löneförmån där kostnaden för periodbiljetterna dras av på lönen innan skatt.

Region Stockholm utreder just nu möjligheten att införa **pristak i kollektivtrafiken**, både dygns- och månadsvis, med mål att ta fram ett förslag till pristak som ska kunna implementeras från 2027. Frågan har utretts flera gånger tidigare men har då inte införts. Syftet är att öka attraktiviteten och tillgängligheten i systemet, "res, så ser vi till att du bara betalar vad du ska", som respondenten från Region Stockholm uttrycker det. Pristak på dygnsbiljetter medför gissningsvis större nytta för tillfälliga besökare (turister och tjänsteresor), medan pristak på månadsbiljetter rimligen gynnar regionens medborgare i större utsträckning.

Skånetrafiken har ett **pristak på dygnsbiljetter** i lokaltrafiken som köps med betalkort. Om man blippar sitt kort två gånger så omvandlas den enkelbiljett man köpte till en dygnsbiljett som gäller i den lokala zonen fram till 24 h efter inköpet av första biljetten.

Skånetrafiken har också en kampanj med **"2 för 1"** – periodkortinnehavare får ta med ytterligare en resenär på sitt periodkort under helger och röda dagar mellan december 2025 och april 2026. Se vidare information under Östgötatrafiken.

Hallandstrafiken genomför just nu ett försök med en ny betalmodell tillsammans med företaget FairTiq där man som resenär registrerar sina resor och betalar för dem i efterhand, baserat på antal resor och längden på dem. En stegvis rabatt i form av ett pristak baserat på antal resdagar finns i systemet. Syftet är dock att experimentet ska vara jämförbart i pris med det vanliga systemet med förbetalda enkelbiljetter och månadskort. Denna betalningsmodell sker i en separat app från Hallandstrafikens vanliga resapp.

Östgötatrafiken införde i mars 2022 **tidsdifferentierad prissättning** i kollektivtrafiken. Man skiljer på perioder med hög- och lågtrafik, där den förra omfattar rusningstiderna 6.30 – 8.30 och 15 – 17 på vardagar, och lågtrafik omfattar alla övriga tider. Syftet med prisdifferentiering är att tillskapa ekonomiska incitament för att styra om resande från den dyra och dimensionerande rusningstrafiken till andra tider på dygnet. Vid införandet höjdes priset på biljetter i rusningstrafik samtidigt som lågtrafikpriset sänktes. Skillnaden var initialt 10 %, vilket dock gav ganska små överflyttningseffekter. Man har successivt justerat priserna för att öka skillnaden mellan rusnings- och lågtrafik. Prisskillnaden är nu uppe i 20 % och man ser en tydligare, men fortsatt ganska liten, effekt – ca 2.2 % av resorna har flyttats från rusningstid till andra tider. Dock kan även en relativt liten överflyttning ha positiva effekter på trängsel och trafikekonomi.

Även **Värmlandstrafik** har **tidsdifferentierade biljetter**, dock endast för seniorer mellan kl 10-14 på vardagar och helger. För att tidsdifferentierade biljetter ska ha en effekt på kostandsbilden krävs en tillräckligt stor överflyttning för att kunna minska den dimensionerade rusningstrafiken. För att uppnå detta räcker inte endast seniorer som målgrupp, man skulle även behöva t.ex. saxade skoltider och incitament för andra grupper, menar representanter från Värmlandstrafik.

Östgötatrafiken införde december 2024 en **"2 för 1"-kampanj** vilken innebär att periodkortinnehavare får ta med ytterligare en resenär på sitt periodkort under helger och röda dagar. Denna kampanj innebär inte en prisändring, men ökar värdet av att inneha ett periodkort genom att göra periodkorten mer attraktiva för användning utanför vardagspendling. Kampanjen infördes inför julhelgen då många vanligtvis gör uppehåll i köp av periodbiljetter, och man såg direkt att köpen av periodbiljetter under julhelgen ökade jämfört med tidigare år. Kampanjen har förlängts ett andra år, till slutet av 2026.

4. Slutsatser och rekommendationer

Förändringar i biljettpriset har generellt sett liten betydelse för resandet...

Som tumregel har biljettprisjusteringar liten betydelse för resandet med kollektivtrafik. Kollektivtrafikresandet är svagt priskänsligt därför att många resor är strukturellt bundna till arbete, skola och vardagslogistik, där alternativ saknas eller redan är valda genom var människor bor och arbetar. Priset är dessutom redan kraftigt subventionerat och utgör ofta en liten del av hushållets totala transportkostnad, särskilt för periodkortsresenärer med låg upplevd marginalkostnad per resa. Det gör att små prisförändringar sker inom ett intervall där beteenden är trögrörliga och styrs mer av tid, tillförlitlighet och vana än av biljettkostnaden. Den låga priskänsligheten innebär dock inte att biljettpris saknar betydelse, utan att vi observerar efterfrågan i ett redan subventionerat och starkt strukturerat system där priset bara är en av flera, och ofta underordnad, beslutsfaktor.

... men kan ha stor betydelse för vissa grupper

Samtidigt är det viktigt att förstå heterogena effekter av biljettprissättningen. En liten effekt på totalen kan fortfarande få stora konsekvenser i marginalen, exempelvis för låginkomsttagare utan tillgång till bil. Som nämnts i tidigare i rapporten finns studier som visar att redan vid dagens prisnivåer för kollektivtrafik så utgör priset en betydande andel av den disponibla inkomsten. Detta innebär att biljettpriset inte bara bör bedömas utifrån dess effekt på det totala resandet utan också utifrån dess betydelse för ekonomisk tillgänglighet. Även små genomsnittliga resandeeffekter kan dölja betydande välfärdseffekter för hushåll med små marginaler, särskilt för dem utan tillgång till bil. Prisstrategier i kollektivtrafiken är därför i praktiken också fördelningspolitik, där åtgärder som riktade rabatter, pristak och minskade förskottskostnader kan ha större social betydelse än generella prissänkningar, även om de totala resandeökningarna är små och till synes obetydliga.

Priskänsligheten varierar mellan kontexter, grupper och resor

Priskänsligheten varierar systematiskt beroende på kontext, kollektivtrafiksystemets utformning samt mellan resenärsgupper och typer av resor. Fritidsresor, helgresor och resor utanför rusningstid är generellt mer priskänsliga, liksom längre resor och resor som kan skjutas upp, ersättas eller genomföras på annat sätt. Oregelbundna resenärer och de som köper enkelbiljetter reagerar i regel mer på pris än dagliga pendlare. Priskänsligheten formas även av tillgång till alternativ, bilinnehav och inkomst, men sambanden är inte nödvändigtvis linjära. Höginkomsttagare kan vara mindre känsliga för själva prisen men mer benägna att välja bort kollektivtrafik om kvaliteten inte motsvarar deras betalningsvilja. Prisets betydelse ökar därmed i situationer där resan är valbar eller konkurrensutsatt och minskar när resandet är nödvändigt och alternativ saknas.

Mot denna bakgrund kan en mer medveten biljettprisdifferentiering övervägas, under förutsättning att syftet är tydligt och förenligt med finansieringsmodellen. Att ta ut högre pris där efterfrågan är relativt oelastisk, exempelvis på starka relationer i högtrafik eller

för produkter med hög komfort och kort restid, kan bidra till ökad självfinansieringsgrad om efterfrågebortfallet är begränsat. En sådan strategi förutsätter att intäkterna används på ett sätt som stärker systemets övergripande mål, exempelvis genom investeringar i kvalitet eller genom att sänka ekonomiska trösklar i mer priskänsliga segment. Samtidigt innebär differentiering administrativa kostnader och krav på identifiering av målgrupper med tillräcklig precision. En alltför långtgående segmentering riskerar dessutom att uppfattas som orättvis eller svårbegriplig, vilket kan påverka legitimitet och efterfrågan negativt. Kollektivtrafikens beslutsfattare har därför en komplex uppgift; prissättning och utformning av biljetterprodukter behöver balansera intäcks- och effektivitetshänsyn mot enkelhet, transparens och fördelningsmål, inom de institutionella och politiska ramar som styr verksamheten.

Det reala biljettpriset i Sverige står still sedan 2014

Som genomgången av prisutvecklingen över tid visar har den kraftiga ökning av biljettpriser i kollektivtrafiken som pågick från millennieskiftet fram till 2014 planat ut. Det genomsnittliga biljettpriset, sett till inflationsjusterade priser, för enkelbiljetter i tätort och periodkort på regionnivå låg 2024 på ungefär samma nivå som 2014. Den främsta förklaringen till detta är att priserna inte har följt med den kraftiga inflation som uppstod i början av 2020-talet, men priserna hade börjat plana ut redan innan dess. Exakt vad detta beror på kräver fortsatta studier.

Prisvärdhet är viktigare än pris för kollektivtrafikaktörerna

Vår omvärldsbevakning pekat på att pris *i och för sig självt* inte är av central strategisk betydelse för att påverka resandet bland de regionala aktörer vi har intervjuat. Personerna har en förståelse för att prisnivåer både kan locka och avskräcka resenärer men i likhet med forskningen om priselasticitet ser man inte prisjusteringar som det som är viktigast för att locka nya resenärer. Vi tolkar det som att *prisvärdhet* för biljetter är en viktigare strategi; det vill säga att man vill erbjuda ett så bra utbud som möjligt för det man betalar. Priset är givetvis en central faktor i prisvärdheten, men det är kombinationen av pris, utbud och kvalitet som skapar helhetsupplevelsen av kollektivtrafiken för resenärerna. Häri ligger en utmaning för kollektivtrafikmyndigheterna och andra aktörer, eftersom det krävs konstanta prisökningar i takt med inflationen bara för att bibehålla samma utbud över tid (givet att politiken inte är beredd att skjuta till ytterligare offentliga medel), vilket gör att prisvärdheten – i nominella priser – tenderar att sjunka. Samtidigt kan ökade intäkter medge satsningar på ökat utbud och kvalitet, vilket kan kompensera för ökade priser i form av ett bättre system.

Experiment med priser och prisvärdhet pågår ständigt

Trots synen på att priser inte är det centrala styrmedlet för ökat resande, kan man notera att det pågår många experiment och kampanjer där man sänker priserna för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. De mest noterbara sådana är de subventioner av periodkort som introduceras under 2026 för invånare i Göteborgs stad samt anställda på Västra Götalandsregionen, som innebär en faktisk prissänkning för målgrupperna. Även de tidsdifferentierade biljetterna i Östgötatrafiken och (i mindre omfattning) Värmlandstrafik är försök att styra resandet genom prissignaler, om än på ett mer intrikat sätt än en generell sänkning av biljettpriserna.

Utöver direkta subventioner eller prisjusteringar för hög- och lågtrafik pågår omfattande kampanjer för att göra utbudet mer prisvärt. Syftet med erbjudanden som 2-för-1-kampanjer, sommarkort och andra initiativ är att göra grundprodukten (periodkort) mer prisvärd, och innebär en indirekt prissänkning för resenärerna, i den mening att resenärerna får mer för samma summa. Dessa är designade för att locka fler att resa under perioder då kapaciteten i systemen generellt är högre, till exempel under helger och sommarmånaderna.

Slutligen pågår experiment för att göra betalning och beräkning av priser mer flexibel och resenärsanpassad. Exempel på dessa är utredningen om pristak i Stockholm och Hallandstrafikens försök med efterhandsbetalning. Dessa tjänster innebär inte nödvändigtvis en sänkning av priser, utan syftar till att individanpassa tjänsterna och samtidigt säkerställa att ingen resenär behöver oroa sig för att betala mer för resor än man gör om man köper ett månadskort.

4.1. Rekommendationer

- Utgå från att generella biljettprisförändringar normalt ger begränsade effekter på det totala resandet och prioritera därför åtgärder som stärker tillförlitlighet, restid och utbud när målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel.
- Beakta att även små genomsnittliga prisseffekter kan få stora välfärdskonsekvenser för ekonomiskt utsatta hushåll och utforma prissättningen med tydlig hänsyn till ekonomisk tillgänglighet och fördelningspolitiska mål.
- Utforma eventuella riktade subventioner mot de segment där resandet är valbart och mer priskänsligt, exempelvis fritids- och lågtrafikresor eller mot socioekonomiskt svagare grupper.
- Knyt eventuella prisökningar till synliga förbättringar i utbud och kvalitet för att upprätthålla upplevd prisvärdhet och legitimitet över tid.
- Utveckla flexibla betalningslösningar, såsom pristak och efterhandsbetalning, för att minska ekonomisk osäkerhet för resenärer utan att nödvändigtvis sänka den genomsnittliga prisnivån.
- Begränsa komplexiteten i biljettsystemet så att eventuell prisdifferentiering inte sker på bekostnad av systemets begriplighet.
- Utvärdera nya subventioner, kampanjer och tidsdifferentierade biljetter systematiskt för att säkerställa att de ger önskad effekt i förhållande till kostnad.

Referenser

- Alm, J., & Hultén, J. (2020). Avgiftsfri kollektivtrafik för alla.
- Argyros, D., Fjendbo Jensen, A., & Rich, J. (2026). Welfare-optimal public transport fares in Denmark. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 204. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104790>
- Balcombe, R., Mackett, R., Paulley, N., Preston, J., Shires, J., Titheridge, H., Wardman, M., & White, P. (2004). The demand for public transport: a practical guide. TRL Report.
- Berggren, U. (2022). Nya pris- och biljettstrategier: En kunskapsöversikt. Rådslaget rapport. (Rådslaget rapport., Övers.). www.radslaget.se
- Bondemark, A., Andersson, H., Wretstrand, A., & Brundell-Freij, K. (2021). Is it expensive to be poor? Public transport in Sweden. *Transportation*, 48(5), 2709–2734. <https://doi.org/10.1007/s11116-020-10145-5>
- Brechan, I. (2017). Effect of Price Reduction and Increased Service Frequency on Public Transport Travel. I *Journal of Public Transportation* (Vol. 20, Nummer 1). www.ssb.no/statistikkbanken
- Brown, A. E. (2018). Fair fares? How flat and variable fares affect transit equity in Los Angeles. *Case Studies on Transport Policy*, 6(4), 765–773. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.09.011>
- Bureau of Transportation Statistics (BTS). (2023). The Household Cost of Transportation: Is it Affordable?
- Farber, S., Bartholomew, K., Li, X., Páez, A., & Nurul Habib, K. M. (2014). Assessing social equity in distance based transit fares using a model of travel behavior. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 67, 291–303. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.07.013>
- Guajardo Ortega, M. F., & Link, H. (2025). Mode choice inertia and shock: Three months of almost fare-free public transport in Germany. *Economics of Transportation*, 41. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2024.100382>
- Guzman, L. A., & Hessel, P. (2022). The effects of public transport subsidies for lower-income users on public transport use: A quasi-experimental study. *Transport Policy*, 126, 215–224. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.07.016>
- Hensher, D. A., & Bullock, R. G. (1979). Price elasticity of commuter mode choice: Effect of a 20 per cent rail fare reduction. *Transportation Research Part A: General*, 13(3), 193–202. [https://doi.org/10.1016/0191-2607\(79\)90071-2](https://doi.org/10.1016/0191-2607(79)90071-2)
- Hensher, D. A., Wei, E., & Liu, W. (2026). Systematic assessment of push and pull initiatives in behavioural responses associated with public transport fares, service frequency, car-related tolls, distance-based road user charges, and parking charges. *Case Studies on Transport Policy*, 23. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2025.101656>
- Holmgren, J. (2007). Meta-analysis of public transport demand. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(10), 1021–1035. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2007.06.003>
- Holmgren, J. (2013). An analysis of the determinants of local public transport demand focusing the effects of income changes. *European Transport Research Review*, 5(2), 101–107. <https://doi.org/10.1007/s12544-013-0094-0>

- Holmgren, J. (2020). The effect of public transport quality on car ownership – A source of wider benefits? *Research in Transportation Economics*, 83. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100957>
- ITF. (2024). *The Future of Public Transport Funding*.
- Jansson, K., Lang, H., Pyddoke, R., & Halldin, C. (2018). *Bör kollektivtrafik subventioneras? www.vti.se/publikationer*
- Kholodov, Y., Jenelius, E., Cats, O., van Oort, N., Mouter, N., Cebecauer, M., & Vermeulen, A. (2021). Public transport fare elasticities from smartcard data: Evidence from a natural experiment. *Transport Policy*, 105, 35–43. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.03.001>
- Kębłowski, W. (2020). Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport. *Transportation*, 47(6), 2807–2835. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-09986-6>
- Kębłowski, W. (2023). The Making(s) of an Alternative Urban Policy: What Happens When Free Fares Come to Town? *Antipode*, 55(1), 180–199. <https://doi.org/10.1111/anti.12865>
- Litman, T. (2025). *Understanding Transport Demands and Elasticities: How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior*. Victoria Transport Policy Institute. www.vtpi.org
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport*, 169(6), 353–365. <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>
- Lång, E., & Börjesson, M. (2025). Gender differences in commuting distance: A temporal analysis of changes and (Un)explained gaps. *Research in Transportation Economics*, 112. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2025.101597>
- Matas, A., Raymond, J. L., & Ruiz, A. (2020). Economic and distributional effects of different fare schemes: Evidence from the Metropolitan Region of Barcelona. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 138, 1–14. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.05.014>
- Nowak, W. P., & Savage, I. (2013). The cross elasticity between gasoline prices and transit use: Evidence from Chicago. *Transport Policy*, 29, 38–45. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.03.002>
- Oviedo, D., Meléndez Fuentes, N., & Chong, A. Z. W. (2025). Transport Affordability Across Time and Space: Considerations for Latin America and the Caribbean and Other Global South Settings. *Journal of Planning Literature*. <https://doi.org/10.1177/08854122251343876>
- Perrotta, A. F. (2017). Transit Fare Affordability: Findings From a Qualitative Study. *Public Works Management and Policy*, 22(3), 226–252. <https://doi.org/10.1177/1087724X16650201>
- Pyddoke, R., & Wretstrand, A. (2016). Vilken grad av prisdifferentiering? En översikt av analyser av optimala taxor i kollektivtrafiken.
- Rubensson, I., Susilo, Y., & Cats, O. (2020). Is flat fare fair? Equity impact of fare scheme change. *Transport Policy*, 91, 48–58. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.03.013>
- Sianturi, P. C., Nasrudin, R., & Yudhistira, M. H. (2022). Estimating the price elasticity of demand for urban mass rapid transit ridership: A quasi-experimental evidence from Jakarta, Indonesia. *Case Studies on Transport Policy*, 10(1), 354–364. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.12.015>
- Silver, K., Lopes, A., Vale, D., & Marques da Costa, N. (2025). Understanding the influence of fare reduction on public transport adoption: A study of Lisbon, Portugal. *Case Studies on Transport Policy*, 19. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2025.101383>

- Streeting, M., & Charles, P. (2006). Developments in transit fare policy reform. 29th Australasian Transport Research Forum.
- Trafikanalys. (2014). Priser i regional kollektivtrafik i Sverige och EU.
- Västrafik. (2025). Hållplats 2025. En undersökning av resvanor och attityder.
- Wardman, M. (2022). Meta-analysis of price elasticities of travel demand in great britain: Update and extension. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 158, 1–18. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.01.020>
- Yaman, F., & Offiaeli, K. (2022). Is the price elasticity of demand asymmetric? Evidence from public transport demand. *Journal of Economic Behavior and Organization*, 203, 318–335. <https://doi.org/10.1016/j.jebo.2022.09.005>
- Zhang, J., Yan, X., An, M., & Sun, L. (2017). The impact of Beijing subway's new fare policy on riders' attitude, travel pattern and demand. *Sustainability (Switzerland)*, 9(5). <https://doi.org/10.3390/su9050689>
- Zhang, T., & Burke, P. J. (2020). The effect of fuel prices on traffic flows: Evidence from New South Wales. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 141, 502–522. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.09.025>
- Ziedan, A., Hightower, A., Lima, L., & Brakewood, C. (2024). The app or the cap? Which fare innovation affects bus ridership? *Transport Policy*, 145, 247–258. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.10.014>



K2 är Sveriges nationella kunskapscentrum för kollektiv mobilitet. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektiv mobilitet i Sverige.

Vi forskar om hur kollektiv mobilitet, med kollektivtrafik som ryggrad, kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara städer och regioner. Vi utbildar och sprider vetenskapligt baserad kunskap till branschaktörer och beslutsfattare för att stödja välgrundade beslut.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI, i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen, Region Skåne och Trafikverket. Vi får också finansiellt stöd av Vinnova.

www.k2centrum.se

