

Regionstyrelsen

Tillfällig taxeförändring i kollektivtrafiken

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår dels att regionstyrelsen föreslår att regionfullmäktige beslutar följande.

1. Under förutsättning att staten beslutar om ändringsbudget respektive förordning avseende statligt stöd för sänkta priser i kollektivtrafiken ska taxan för biljetter i SL- och WÅAB-trafiken tillfälligt justeras under perioden från och med 1 juli till och med 31 december 2026 så att det sänkta priset på 30-dagarsbiljetter och månadsprenumeration för obegränsat resande blir 50 procent av ordinarie pris.
2. Under förutsättning att staten beslutar om ändringsbudget respektive förordning avseende statligt stöd för sänkta priser i kollektivtrafiken och att motsvarande beslut fattas av regionfullmäktige i Region Uppsala, ska taxan för biljetter för Upplands lokaltrafik och SL tillfälligt justeras under perioden från och med tidigast 1 juli till och med 31 december 2026 så att det sänkta priset för 30-dagars Upplands lokaltrafik/SL periodbiljett eller motsvarande blir 50 procent av ordinarie pris.
3. Under förutsättning att staten beslutar om ändringsbudget respektive förordning avseende statligt stöd för sänkta priser i kollektivtrafiken och att motsvarande beslut fattas av samtliga ägarregioner inom Mälardalstrafik Aktiebolag ska taxan för movingobiljetter på samtliga sträckor tillfälligt prissänkas tidigast från och med 1 juli till och med 31 december 2026 så att det sänkta priset för 30-dagars movingobiljetter eller motsvarande blir 50 procent av ordinarie pris. Region Stockholm ska ersätta Mälardalstrafik AB för ekonomiska effekter till följd av prisjusteringen i enlighet med samverkansavtalets intäkts- och kostnadsfördelningsmodell.
4. Trafiknämnden uppdras att, inom ramen för regionfullmäktiges beslut om tillfälliga taxejusteringar och den statliga förordningen, fatta de beslut och vidta de åtgärder som krävs för att genomföra de tillfälliga taxejusteringarna enligt beslutspunkterna 1–3. Uppdraget

omfattar även nödvändiga anpassningar av taxor, biljettprodukter, biljettvillkor, reseregler och kompensatoriska åtgärder för innehavare av periodbiljetter, om sådana åtgärder bedöms nödvändiga med anledning av den tillfälliga prisnedsättningen eller den slutliga utformningen av statens stöd.

5. Paragrafen justeras omedelbart.

Regionrådsberedningen föreslår dels att regionstyrelsen för egen del beslutar följande.

6. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Regeringen presenterade den 26 maj 2026 ett stöd i form av statsbidrag till kollektivtrafik som organiseras av regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Stödet ska kunna lämnas efter ansökan från regionala kollektivtrafikmyndigheter som har sänkt ordinarie pris på månadsbiljetter eller motsvarande för obegränsat resande med 50 procent tidigast från och med 1 juli till och med 31 december 2026. Stödet omfattar endast allmän kollektivtrafik, dvs inte färdtjänst.

Trafiknämnden har analyserat förutsättningarna för ett tillfälligt genomförande av sänkta priser för periodbiljetter inom SL-trafiken och föreslagit att regionfullmäktige beslutar om tillfälliga taxejusteringar i enlighet med regeringens aviserade stöd. Förslaget bedöms bidra till sänkta kostnader för resenärer och ett ökat kollektivtrafikresande.

Utifrån tillgänglig information om stödets utformning, och utifrån genomförda analyser bedömer trafiknämnden att stöd för intäktsbortfall bör kunna erhållas i spannet 1 700–1 800 miljoner kronor. Bedömningen bygger på beräknad försäljning med hänsyn tagen till såväl ökat resande som priselasticitet. Trafiknämndens analys utgår från att det statliga stödet i huvudsak kompenserar det intäktsbortfall som uppstår till följd av den tillfälliga prisnedsättningen.

Kostnaderna för trafik bedöms öka med 100 miljoner kronor, främst genom ökad VBP-ersättning (VBP-ersättning = ersättning baserad på verifierade betalda påstigande.). Därutöver tillkommer kostnader för systemutveckling, information och administration som bedöms kunna hanteras inom budget.

Den statliga förordningen är ännu inte beslutad, vilket innebär att det finns osäkerheter kring stödets slutliga utformning och de ekonomiska konsekvenserna för Region Stockholm. Trafiknämnden bedömer att en fullständig riskanalys kan genomföras först när förordningen är beslutad.

Trafiknämnden föreslår att regionfullmäktige beslutar om tillfälligt rabatterade priser på 30-dagarsbiljetter, helt och rabatterat pris. Trafiknämnden föreslår även att regionfullmäktige ger trafiknämnden möjlighet att besluta om att utge ersättning i efterhand för redan försålda periodbiljetter om den kommande förordningen ger stöd för detta. Utifrån regeringens PM bedömer trafiknämnden att kompensation utgår för 30-dagarsbiljetter, helt och rabatterat pris på SL, WÅAB samt Mälardalstrafik. Dagens prenumerationsbiljett omfattas av kompensationen.

Regionledningskontoret delar trafiknämndens bedömning.

Bakgrund

Regeringen presenterade den 26 maj 2026 ett förslag om tillfälligt sänkta priser i kollektivtrafiken. Förslaget innebär att priserna för periodbiljetter inom regional kollektivtrafik tillfälligt halveras under perioden 1 juli–31 december 2026. Reformen föreslås finansieras genom statligt stöd till regionerna. Enligt regeringens aviserade upplägg ansöks stödet i efterhand.

Den aviserade förordningen om statligt stöd är inte utskickad på remiss och inte beslutad. Trafiknämndens bedömningar utgår från hittills känd information. Den slutgiltiga utformningen av stödet, så som den uttrycks i förordning kan påverka såväl trafiknämndens analyser som det slutliga utfallet av stödet.

Av regeringens PM 2026-05-26, till regionala kollektivtrafikmyndigheter framgår:

Stödet avses lämnas som statsbidrag till kollektivtrafik som organiseras av regionala kollektivtrafikmyndigheter. Stödet ska kunna lämnas efter ansökan från regionala kollektivtrafikmyndigheter som har sänkt ordinarie pris på månadsbiljetter för obegränsat resande med 50 procent tidigast fr.o.m. 1 juli t.o.m. 31 december 2026.

Stödet gäller endast för månadskort eller motsvarande periodbiljett. Även rabatterade månadsbiljetter (pensionärer, studenter osv.) omfattas.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter som halverar priset på sin kollektivtrafik får alltså kompensation för prissänkningen från staten. Stödet ersätter intäktsbortfallet när priset har satts ned till hälften jämfört med biljettens tidigare pris.

Den tillfälliga taxjustering som krävs för åtnjutande av stödet kräver beslut i regionfullmäktige.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Intäkter

En rabatterad prisnivå innebär intäktsbortfall på grund av ett lägre pris, och detta bortfall är stödet avsett att kompensera för. Trafiknämndens beräkningar indikerar att nivån på stöd som regionen söker, bör hamna i spannet 1 700–1 800 miljoner kronor. Beräkningarna har utgått från skattning av prognosticerad resandenivå, priselasticitet och överströmningseffekter från andra biljettyper.

Trafiknämnden utgår i sina beräkningar från att kompensation utgår fullt ut för samtliga periodbiljetter som säljs under perioden och som uppfyller uppsatta kriterier. Bedömningen är därmed att det statliga stödet i huvudsak ska kompensera för det beräknade intäktsbortfallet till följd av den tillfälliga prisnedsättningen. Om kompensation inte utgår fullt ut, finns risk för intäktsbortfall som för regionen blir kraftigt resultatpåverkande.

Överströmning mellan olika biljettslag bedöms kunna påverka trafiknämndens ekonomi på olika sätt beroende på vilka produkter resenärerna väljer att lämna till förmån för den tillfälligt prissänkta 30-dagarsbiljetten. Överströmning från biljetter med längre giltighetstid eller redan rabatterade produkter bedöms i huvudsak kunna ge en positiv intäktseffekt, eftersom den samlade intäkten från biljettpris och statlig kompensation i dessa fall kan överstiga intäkten från den produkt som resenären lämnar. Även överströmning från enkelbiljetter kan i vissa fall ge en positiv intäktseffekt, beroende på resenärernas tidigare resefrekvens, medan effekten för mer frekventa resenärer är mer osäker.

Rabatt på 30-dagarsbiljetter innebär att övriga periodbiljetter i SL-systemet delvis kan upplevas förlora sin prisvärdhet. För de kortare periodbiljetterna, som främst säljs till turister, bör påverkan på försäljning bli liten, alternativt sker överströmning till enkelbiljett eller rabatterad 30-dagarsbiljett. Utebliven rabattering av 90-dagarsbiljetter och årskort

bedöms få konsekvenser i form av minskad försäljning och överströmning till 30-dagarsbiljetter.

Enkelbiljetterna prisjusteras inte och för den resenär som ska göra enstaka resor är de fortfarande attraktiva främst genom sin enkelhet. Det rabatterade priset på 30-dagarsbiljetter medför dock att ett månadskort blir ekonomiskt fördelaktigt i SL-trafiken redan efter 13 resor jämfört med dagens 27 resor på en månad. För sjötrafiken är den siffran ännu lägre. Överströmning kommer därmed att ske.

Resande

Trafiknämndens beräkningar är baserade på en positiv resandeeffekt om cirka 10 procent under perioden.

Det finns kapacitet i dagens trafiksystem att ta emot ett relativt stort antal tillkommande resenärer, utan att generell trängsel uppstår. Osäkerheterna är dock stora då sambandet mellan pris och resande inte är linjärt, det är dessutom ett samband som förändrats efter pandemin. Vidare kan trafiknämnden idag inte förutse var och när resandet kommer att öka, vilket gör det utmanande att hantera eventuell påverkan på trängsel. Om behov uppstår av utökat trafikutbud, för att möta ökad efterfrågan och minska trängsel kan kostnaderna öka avsevärt.

Skol- och fritidsbiljetter för ungdomar under 20 år omfattas idag av mer omfattande subventioner än övriga periodbiljetter. Det föreslagna stödet påverkar prisrelationen mellan biljetterna och en överströmningseffekt är av flera skäl svår att skatta. Trafiknämnden avser i remissyttrande närmare analysera konsekvenser av stödet ur ett systemperspektiv, vilket kommer att omfatta dessa biljettyper.

VBP-kostnader

Då resandet ökar, beräknas även trafiknämndens kostnader för VBP-ersättning till trafikutövare öka med 100 miljoner kronor. Denna bedömning är liksom övriga antaganden osäker, faktiskt utfall kan bli såväl högre som lägre.

Kostnader för genomförande

Genomförandet kommer att innebära kostnader kopplade till bland annat systemanpassningar, information, administration och övriga införandeåtgärder.

För att möjliggöra genomförande till 1 juli, kommer omprioritering av trafiknämndens resurser att erfordras. Detta kan medföra att andra utvecklingsinsatser inom biljettområdet tillfälligt försenas.

Regionledningskontoret konstaterar att den samlade ekonomiska effekten för Region Stockholm i hög grad är beroende av den slutliga utformningen av den statliga förordningen. Under förutsättning att staten ersätter intäktsbortfallet enligt de principer som presenterats i regeringens promemoria bedöms den tillfälliga prisnedsättningen huvudsakligen finansieras genom statligt stöd. Därutöver tillkommer ökade trafikknaster, kostnader för genomförande samt vissa ekonomiska risker som beskrivs nedan.

Riskbedömning

Statens budget för kompensation till trafikhuvudmännen uppgår till totalt 6,5 miljarder kronor. Om de totala intäktsbortfallen för trafikhuvudmännen blir större än 6,5 miljarder kronor finns risk för att staten inte fullt ut ersätter trafikhuvudmännen för hela intäktsbortfallet. Det innebär en risk för att det blir ett glapp mellan intäktsminskningen och den statliga kompensationen.

Stödet ska enligt tillgängliga uppgifter utbetalas i efterhand vilket kan medföra tillfälliga likviditets- och osäkerhetseffekter. Mot bakgrund av stödets omfattning kan Region Stockholm under en period behöva finansiera ett betydande tillfälligt likviditetsunderskott i avvaktan på statlig utbetalning. Om utbetalning av stöd dröjer till 2027 kan de ekonomiska konsekvenserna bli kännbara. Vidare finns risk att en ränte- och kapitalkostnader uppstår under perioden fram till utbetalning. Givet storleken på intäktsbortfallet och rådande ränteläge bedöms denna vara betydande. Fördjupade analyser kan ske först när förordningens innehåll fullt ut är känt. Trafiknämnden avser i sitt remissyttrande belysa de ekonomiska riskerna.

En tillfällig prissänkning för periodbiljetter kan medföra ett ökat resande och därmed ett ökat kapacitetsbehov i delar av trafiksystemet och under vissa tider på dygnet, särskilt under högtrafik. Detta kan i sin tur innebära behov av ytterligare trafikförstärkningar och därmed ökade produktionskostnader. Därmed finns en risk för kraftigt ökade trafikknaster, även om osäkerheten är stor.

Genomföranderisker är vidare kopplade till den korta tiden mellan beslut och planerat införande, bland annat avseende systemanpassningar, informationsinsatser och administrativa åtgärder.

Stödets inriktning mot 30-dagars periodbiljetter kan få konsekvenser kopplade till redan inköpta årskort. Trafiknämnden avser att vidta nödvändiga åtgärder inom ramen för tillgängliga förutsättningar.

Den tillfälliga prisreduceringen medför minskade provisionsbaserade intäkter för försäljningsombuden. Detta kan leda till att dessa riktar ekonomiska krav på SL för uteblivna intäkter, krav som kan behöva hanteras inom ramen för avtalsrelationen.

Det finns en risk kopplad till prisjustering och ersättning för periodbiljetten 30-dagarsbiljett Arlanda, eftersom det är oklart om en halvering av biljettpriset fullt ut kommer att ersättas genom stödförordningen i det fall merkostnaden för rätt till passage vid Arlanda C skulle anses vara något annat än resande. Den potentiella intäktsrisken bedöms dock som begränsad, då försäljningsvolymen är relativt låg (under motsvarande period 2025 uppgick den till 5 000 biljetter).

Trafiknämnden bedömer att förslag till beslut inte innebär några förändrade säkerhetskonsekvenser. Vidare bedömer trafiknämnden att förslaget kan medföra positiva miljökonsekvenser om den tillfälliga prissänkningen bidrar till att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ökar. Omfattningen av denna effekt är dock svår att bedöma eftersom det i nuläget inte går att fastställa i vilken utsträckning ett ökat kollektivtrafikresande ersätter resor med bil eller andra färdssätt. Förslaget bedöms även kunna förbättra den ekonomiska tillgängligheten till kollektivtrafiken för vissa resenärsgupper. Sänkta priser för periodbiljetter kan förbättra möjligheten till arbete och studier för grupper med begränsad ekonomi.

Sammantaget gör trafiknämnden bedömningen att regeringens förslag kommer att bidra till sänkta kostnader för resenärer och ett ökat kollektivtrafikresande. Samtidigt råder det osäkerhet kring förordningens utformning, vilket får konsekvenser för beräkningar och antaganden.

Trafiknämnden föreslår att regionfullmäktige beslutar om tillfälligt rabatterade priser på 30-dagarsbiljetter, helt och rabatterat pris.

Trafiknämnden föreslår även att regionfullmäktige ger trafiknämnden möjlighet att besluta om att utge ersättning i efterhand för redan försålda periodbiljetter om den kommande förordningen ger stöd för detta. Utifrån regeringens PM bedömer trafiknämnden att kompensation utgår för 30-dagarsbiljetter, helt och rabatterat pris på SL, WÅAB samt Mälardalstrafik. Dagens prenumerationsbiljett omfattas av kompensationen.

Regionledningskontoret delar trafiknämndens bedömning. Regionledningskontoret bedömer att det, trots de osäkerheter som finns kring den kommande förordningen, är motiverat att förbereda ett genomförande av den statligt finansierade prisnedsättningen för att möjliggöra sänkta kostnader för kollektivtrafikresenärerna och säkerställa att Region Stockholm kan ta del av det aviserade statsbidraget.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget innebär ett betydande tillfälligt intäktsbortfall för trafiknämnden till följd av den föreslagna halveringen av priset på periodbiljetter. Under förutsättning att den statliga förordningen utformas i enlighet med regeringens promemoria bedöms intäktsbortfallet i huvudsak kompenseras genom statsbidrag. Trafiknämndens beräkningar indikerar att stöd för intäktsbortfall bör kunna erhållas i spannet 1 700–1 800 miljoner kronor.

Utöver det intäktsbortfall som förväntas kompenseras genom statsbidrag bedöms förslaget medföra ökade kostnader för trafikproduktion i form av VBP-ersättning till trafikutövarna om cirka 100 miljoner kronor. Därutöver tillkommer kostnader för systemanpassningar, information, administration och övriga införandeåtgärder.

Förslaget kan även påverka trafiknämndens ekonomi genom förändrade resmönster och överströmning mellan olika biljettslag. Vidare kan konsekvenser uppstå kopplade till redan inköpta årskort, provisionersättning till försäljningsombud samt hanteringen av vissa biljettprodukter där förutsättningarna för statlig kompensation ännu inte är klarlagda.

Eftersom den statliga förordningen ännu inte är beslutad finns osäkerheter kring stödets slutliga utformning. Om ersättningen från staten blir lägre än beräknat eller om det samlade nationella intäktsbortfallet överstiger den statliga finansieringen kan negativa ekonomiska konsekvenser uppstå för Region Stockholm. Stödet avses dessutom utbetalas i efterhand, vilket kan medföra betydande tillfälliga likviditetseffekter.

Emma Lennartsson
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

1. Protokollsutdrag från trafiknämnden 4 juni 2026
2. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande 3 juni 2026
3. Klimat- och näringslivsdepartementet - Information om förslag till nytt stöd till sänkta priser i Kollektivtrafiken

Beslutsexpediering

1. Trafiknämnden

Godkänd av Emma Lennartsson, 2026-06-04