

Utvärdering av zonsystem och biljettutbud

Inledning

Bakgrund

Region Jämtland Härjedalen ska upphandla ett nytt biljett- och betalsystem och planeras införas till sommaren år 2027.

Systemet ska omfatta:

- Centralsystem innefattande nödvändiga integrationer med omkringliggande system
- Utrustning för försäljning, validering och kontroll
- Webbaserat användargränssnitt
- Fullt stöd för BOB som definierar hur biljetter ska kodas, signeras, valideras i spärrar, ombordläsare och i appar

En ny prismodell och zonsystem med totalt nio zoner började gälla 1 juni år 2025. Efter ett år ska det nya zonsystemet utvärderas för att se om något behöver skruvas på inför upphandlingen av det nya biljett- och betalsystemet. Tidplanen är snäv i och med att upphandlingen behöver bli klar hösten år 2026 så att det finns tillräckligt med tid för implementering och förberedelser av det nya systemet som ska införas sommaren 2027. Detta innebär att utvärdering av det nya zonsystemet och beslut om eventuella justeringar behöver ske innan sommaren år 2026.

Syfte och Mål

Region Jämtland Härjedalen vill ha ett modernt systemstöd för biljetthantering för resa med allmän kollektivtrafik på väg. Systemstödet ska vara framtidssäkert och ett flexibelt system där regionen själva ska kunna justera och förändra sitt produktutbud. Med detta som bakgrund vill regionen se vilka produkter som finns på marknaden och vilka anpassningar i kravställningen på systemet som är lämpliga för att få ett så effektivt, enkelt och prisvärt system som möjligt både för kunden, operatörer och regionen. I januari år 2026 genomfördes en RFI (request for information) för att se vad marknaden kan leverera. Den bristande funktionaliteten i dagens system gör att uppåt en tredjedel av alla resor inte registreras med följden att regionen missar 6-7 miljoner per år.

Syftet med den här utredningen är att utvärdera befintligt zonsystem, biljettutbud och prissättning och föreslå justeringar. Målet med leveransen är att kunna fastställa tydliga förutsättningar inför kravställning i upphandling av nytt biljett- och betalsystem.

Målsättning med zonsystemet är att det ska vara enkelt, rättvist, stödja regional utveckling, vara tekniskt genomförbart, integration med angränsande regioner och ekonomiskt hållbart.

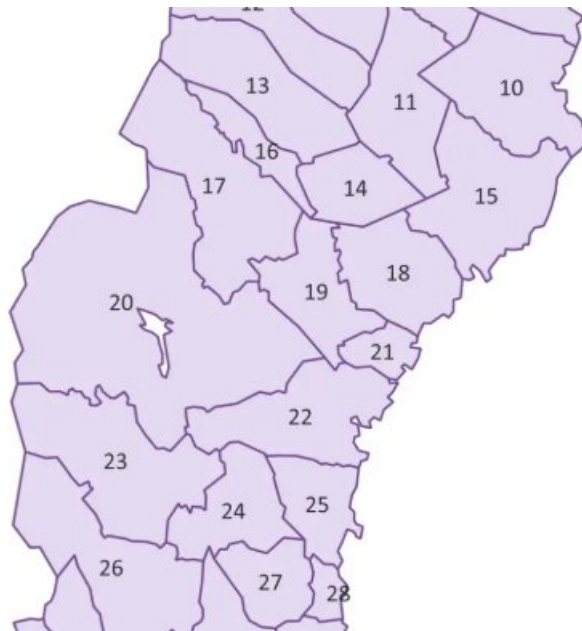
Befolkningsstruktur och prognos

Region Jämtland Härjedalen har ett starkt centrum i form av Östersund och karaktäriseras av långa avstånd och glesbygd samtidigt som regionen har en stark turism i områden så som Åre, Vemdalen och Funäsdalen. Regionen gränsar även till Norge.

Funktionella analysregioner (FA-regioner)

Sveriges kommuner är indelade i olika funktionella analysregioner som grundar sig i arbetsmarknadsområde där pendling är vanligt.

Strömsund och Härjedalen är egna arbetsmarknadsområden. Medan Berg, Åre, Krokom, Östersund, Ragunda och Bräcke ingår i ett gemensamt arbetsmarknadsområde.

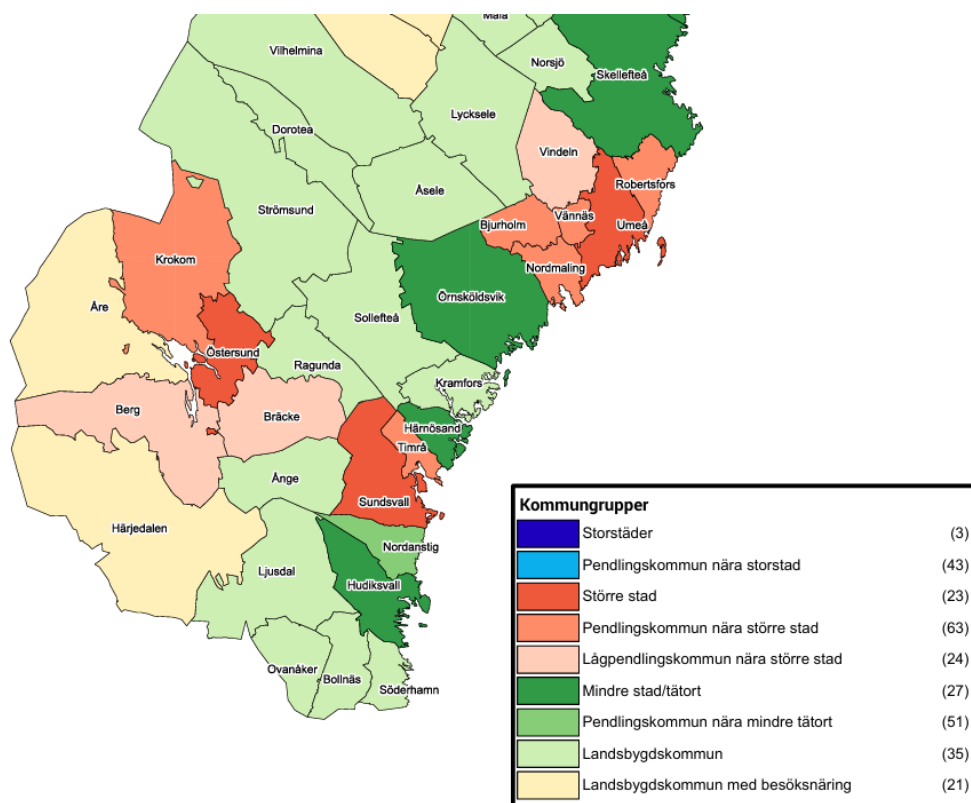


Figur 1 Arbetsmarknadsområden

Kommunernas olika karaktär

Sveriges kommuner och regioner har delat in Sveriges kommuner i olika kategorier. Kommunerna i Region Jämtland Härjedalen samt Bräcke och Ragunda som ingår i samma arbetsmarknadsområde som Östersund är kategoriserade enligt följande:

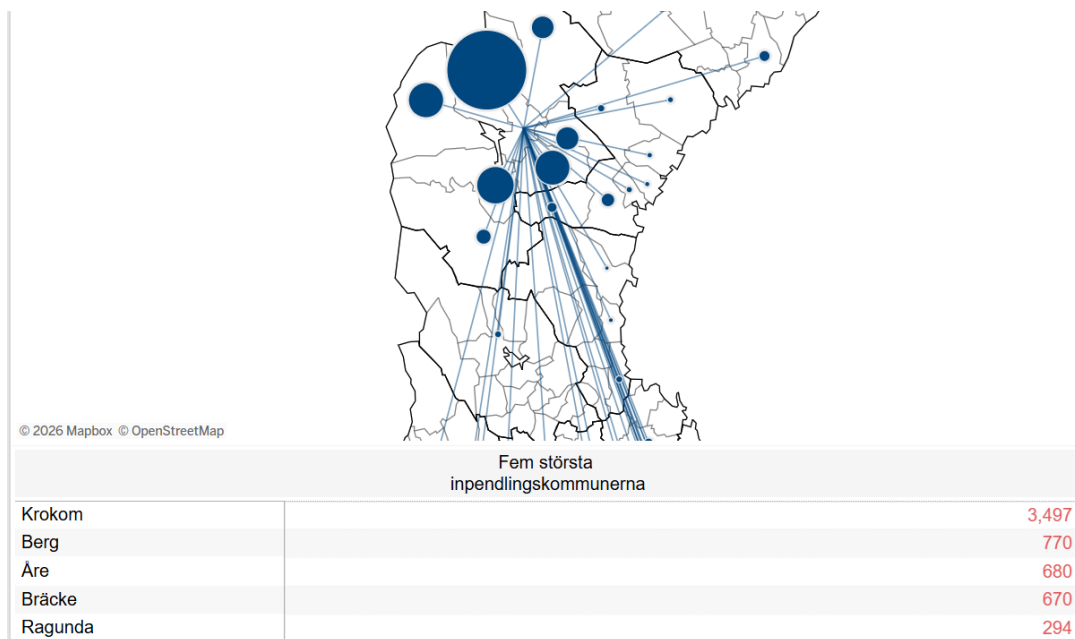
- Östersund – Större stad
- Strömsund och Ragunda– Landsbygdskommun
- Krokom – Pendlingskommun nära större stad
- Åre och Härjedalen – Landsbygdskommun med besöksnäring
- Berg och Bräcke– Lågpendlingskommun nära större stad



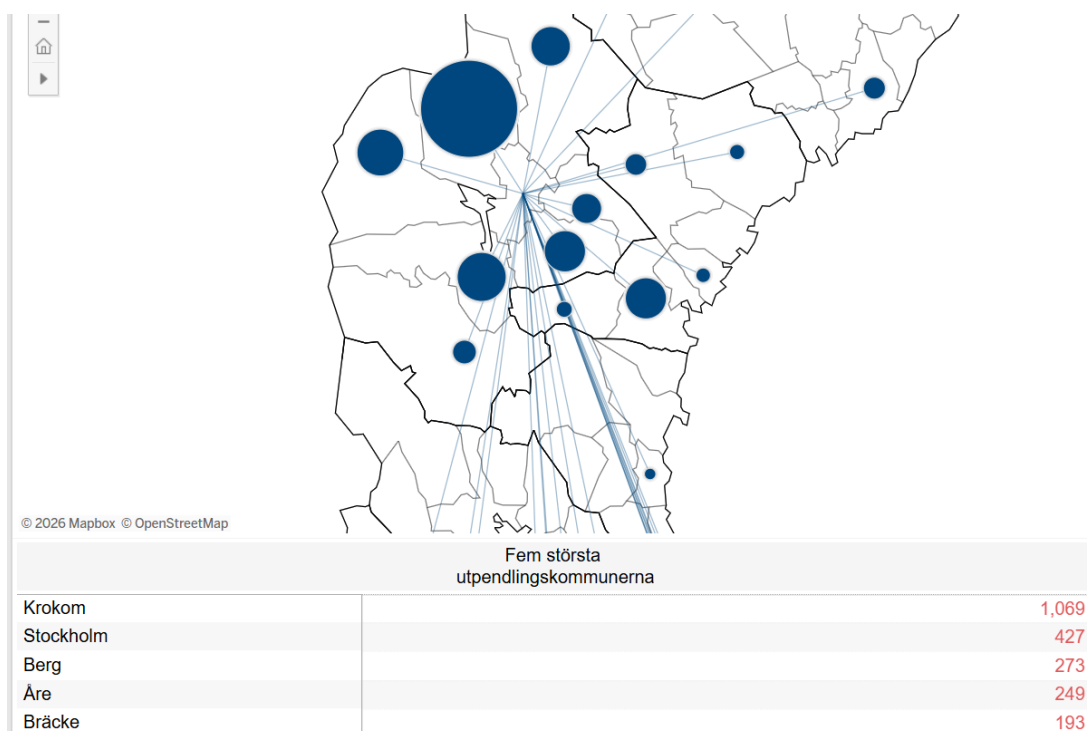
Figur 2 Kommungrupper enligt Sveriges Kommuner och Regioners indelning

Östersund som starkt centrum

Största in- och utpendling sker överlägset mellan Östersund och Krokom. Inpendlingen från Berg kommer på andra plats följt av Åre och Bräcke som ligger på ganska lika nivå. Efter Krokom är Stockholm den näst vanligaste destinationen för utpendling följt av Berg och Åre som ligger på ganska lika nivåer.



Figur 3 Största inpendlingskommunerna till Östersund



Figur 4 Största utpendlingskommunerna från Östersund

Befolkningsprognos

Åre, Krokom och Östersund har en positiv befolkningsprognos medan övriga kommuner i regionen har en avtagande trend:

- 77 procent av regionens befolkning bor i Åre, Krokom, Östersund (2024)
- 78 procent av regionens befolkning bedöms bo i Åre, Krokom, Östersund (2034)
- 80 procent av regionens befolkning bedöms bo i Åre, Krokom, Östersund (2060)

Alla kommuner i Region Jämtland Härjedalen kommer ha en ökning av befolkningen som är 80 år och äldre. Bortsett från Åre kommun så kommer åldersgruppen som är yngre än 20 år att minska. Åre, Krokom och Östersund kommer ha en ökad befolkning i åldersspannet 20-66 år medan det bara är Åre och Krokom som kommer ha en ökad befolkning i åldersspannet 67-79 år. Alla andra kommuner minskar i dessa ålderskategorier. Slutsatsen är att pendlingsstråket Åre, Krokom, Östersund, som redan är det starka stråket idag, kommer att stärkas ytterligare medan övriga pendlingsstråk kommer att försvagas. Framtidens kollektivtrafik ställer krav på enkelhet och användarvänlighet med tanke på att andelen personer i ålderskategorin 80 år och äldre kommer att öka.

Strömsund befolkningsprognos

Befolkningen i Strömsund bedöms minska med lite drygt 8 procent fram till år 2034. Gruppen som är 80 år och äldre kommer öka med närmare 18 procent men alla andra åldersgrupper bedöms minska.



Figur 5 Strömsund befolkningsprognos

Krokom befolkningsprognos

Befolkningen i Krokom bedöms öka med 3,5 procent fram till år 2034. Gruppen som är yngre än 20 år kommer minska men alla andra grupper bedöms öka även om den största procentuella ökningen sker i gruppen som är 80 år eller äldre.



Figur 6 Befolkningsprognos Krokoms

Åre befolkningsprognos

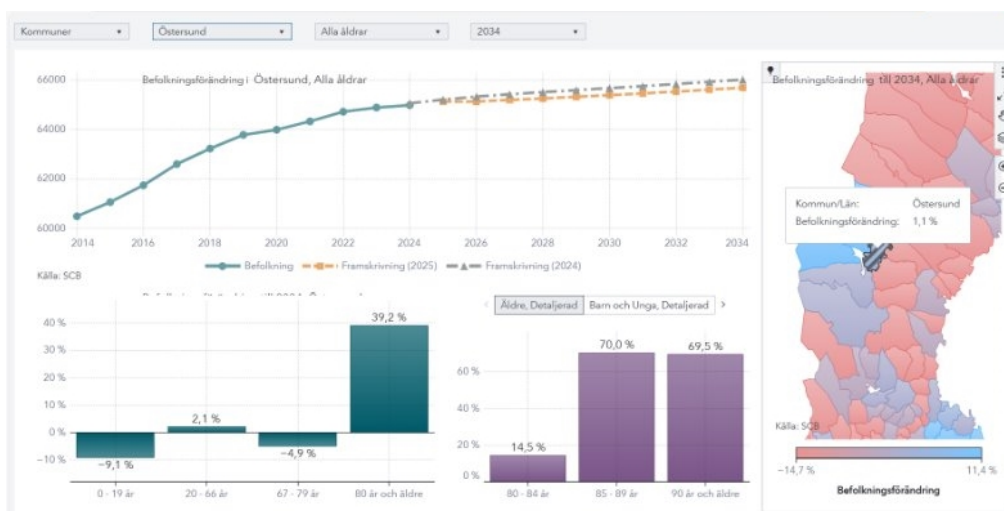
Befolkningen i Åre bedöms öka med närmare 8 procent fram till år 2034. Alla åldersgrupper förväntas öka även om den största procentuella ökningen sker i gruppen som är 80 år eller äldre.



Figur 7 Befolkningsprognos Åre

Östersund befolkningsprognos

Befolkningen i Östersund bedöms öka med drygt 1 procent fram till år 2034. Gruppen som är yngre än 20 år och de som är mellan 67 till 79 år kommer minska men övriga grupper bedöms öka även om den största procentuella ökningen sker i gruppen som är 80 år eller äldre.



Figur 8 Befolkningsprognos Östersund

Berg befolkningsprognos

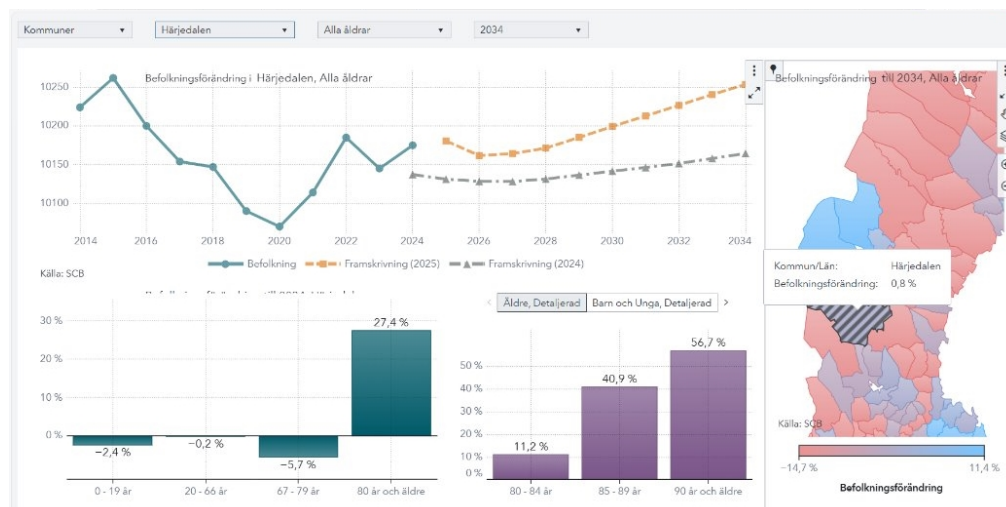
Befolkningen i Berg bedöms minska med nästan 1 procent fram till år 2034. Gruppen som är 80 år och äldre kommer öka med drygt 28 procent men alla andra åldergrupper bedöms minska.



Figur 9 Befolkningsprognos Berg

Härjedalen befolkningsprognos

Befolkningen i Härjedalen bedöms minska med närmare 1 procent fram till år 2034. Gruppen som är 80 år och äldre kommer öka med drygt 27 procent men alla andra åldergrupper bedöms minska.



Figur 10 Befolkningsprognos Härjedalen

Befintligt system

Tidigare system

Innan nuvarande system infördes så var biljettpriset baserat på kilometertaxa och avståndsdifferentieringen tog ingen hänsyn till trafikutbudet (eller efterfrågan) på olika sträckor. Det fanns hundratals zoner och 32 taxesteg. Färdtjänsttaxan utgick från biljettpriset i den allmänna kollektivtrafiken.

Den tidigare biljett- och prisstrukturen för bussresor i Jämtlands län hade utvecklats organiskt. Olika biljetter hade tillkommit över tid av olika anledningar, medan få biljettyper hade tagits bort. Tjänstekoncessionsavtalet för stadstrafiken ledde till att biljettutbudet utvecklats parallellt för stadstrafik och regiontrafik, vilket i sin tur medförde skillnader då det gäller regler för de biljetter och rabatter som erbjöds. Inom Östersunds stad reste resenärerna inom en och samma zon och priset var fast. Det fanns ett antal olika biljetter för olika typer av resandemönster. Flygbussen hade egen taxa. I resten av länet fanns både ett biljettutbud med fasta priser såsom länskortet, dygnsbiljett och årskort senior, samt relationsbaserade enkelbiljetter, rabattkort och periodbiljetter som prissattes enligt en avståndsbaserad taxa. Utanför det ordinarie produktutbudet erbjöds också ett antal specialbiljetter med begränsad tillgänglighet, till exempel ungdomskortet, som administrerades via kommunerna och årskort Senior, som krävde att resenären intygade sin ålder eller behörighet att köpa biljetten.

Arbetet med att se över systemet skedde delvis i samråd med andra aktörer så som angränsande län, de andra norrlandslänens kollektivtrafikmyndigheter, Samtrafiken (Resplus) och Norrtåg. En kundundersökning genomfördes, som visade att biljettpriset är väldigt viktigt i beslutet att resa kollektivt och att billigare biljetter och fler avgångar skulle få fler att resa med buss. Länstrafikens enkelbiljetter sågs inte som prisvärda, särskilt vid längre resor och reser med familj. Det fanns ett tydligt samband mellan reslängden och den upplevda prisvärdheten. Vid resor över 50 km tyckte ingen att biljetten var prisvärd. Rabattkategorier som efterfrågades var seniorrabatt på fler biljettyper, studentrabatt (Östersund är en studentstad) och rabatt för personer med sjukersättning eller aktivitetsstöd. De centrala teman kunde identifieras bland svaren var efterfrågan på flexibilitet (rabattkort eller valfri dagar samt resa fritt inom ett område utan att behöva köpa länskort), enkelhet och fler sätt att betala för biljett.

Utredningsarbetet påbörjades under våren 2022 och en delrapport färdigställdes i augusti 2022 och utgjorde en del av underlaget för beslut om stadstrafikens biljetter i regionfullmäktige den 12 oktober 2022 (RS/535/2022). Beslutet innebar inga större ändringar i stadstrafikens taxa (som tidigare inte varit politiskt beslutad) utan enbart mindre justeringar med avsikt att göra biljettutbudet mindre komplext och mer lättförståeligt. De beslutade ändringarna har endast delvis implementerats då både lanseringen av det nya biljettsystemet och det nya produktionsavtalet i stadstrafiken blivit

något försenade. Beslut togs även om en justering av priset och biljettutbudet i den gemensamma Norrlandsresetaxan.

Nyckeln till en högre kostnadstäckningsgrad sågs vara ökat resande med kollektivtrafiken och för att uppnå detta behövde biljettutbudet vara lättförståeligt, attraktivt och prisvärt. Fler likheter borde finnas mellan biljettutbudet i regiontrafik och stadstrafik, till exempel när det gällde rabatter. På sikt konstaterades att det behövdes större förändringar. En omfattande utvärdering av olika alternativ och konsekvensanalyser genomfördes för att utreda påverkan av föreslagna åtgärder på de totala biljettintäkterna.

Befintlig zonstruktur

Befintliga zonsystem infördes 1 juni år 2025. Innan införandet genomfördes utredningen Länstrafikens biljetter och priser (diarienummer KTN/42/2023) som låg till grund för det politiska beslutet. Målsättningen med det nya zonsystemet och justeringar i biljettutbud och prissättning var att hitta lösningar som bidrar till att göra kollektivt resande mer attraktivt och öka kollektivtrafikens marknadsandel. Det fanns ett behov av att sänka tröskeln för köp av biljetter i kollektivtrafiken genom att göra både biljettutbudet och biljettsystemet mer lättförståeligt och mer kompatibelt med andra läns system. Behovet av att harmonisera biljettstrukturer, villkor och affärsregler, samt hur dessa beskrivs mot resenär, låg till grund för det nya nationella biljett- och betalsystemet som infördes under 2023/24.

Förslaget innebar att tidigare avståndsbaserad prissättning ersattes av ett zonsystem som innehåller relativt få zoner för att öka tydlighet och flexibilitet. Den nya taxan speglade både utbud och avstånd och resulterar i en tydligare prislista. Resenären kan resa fritt i zonen under en viss tidsperiod. Ett periodkort eller 20-resorskort gäller i hela zonen.

Zonstrukturen är baserad på 9 zoner med identiska priser och villkor. Antalet zoner resenären passerar på olika sträckor varierar, men egentligen är systemet väldigt enkelt. Resenärer som ska till Östersund passerar aldrig fler än tre zoner. De som reser från en yttre zon i en del av länet till en yttre zon i en annan del passerar fyra eller fem zoner, men då ger biljetten automatiskt länsgiltighet. Zon Z representerar Östersund. Avgränsningen följer i stort gränsen för området som idag täcks av stadstrafikens linjenät. Övriga gränsdragningar reflekterade resandemönstret inom länet utifrån resandestatistik, men Länstrafikens linjenät och prisnivåer har också beaktats.

Förväntade konsekvenser förändring från kilometertaxa till zoner

Utredningen som låg till grund för det nuvarande zonsystemet räknade med att 96 procent av intäkterna kan behållas trots att många biljetter och kategorier fick lägre pris och flexibiliteten att resa inom ett större område för samma pris. Denna bedömning baserades på att resandenivån skulle vara oförändrad, men utredningen bedömde att det fanns stor potential för ökat resande med kollektivtrafiken och därmed också ökade intäkter från biljettförsäljning. Förändringen innebar att de flesta skulle få billigare enkelresor, vilket skulle sänka tröskeln för nya resenärer och sällanresenärer medan personer som ofta reser kortare sträckor eller bor nära en zongräns kan behöva betala mer. Priset på rabattkortet/tankkortet blev något högre, men de är fortfarande väldigt prisvärda om man ser till priset per resa. Flexibiliteten kommer också att vara större då resorna gäller i hela zonen eller zonerna. Den största skillnaden genomfördes för rabatterade priset.

Barnbiljetten, som hade 50 procent rabatt, blev något dyrare. Detta märks ännu tydligare på period- och rabattbiljetternas priser. Utredningen bedömde att antalet barnbiljetter som såldes inte var förenligt med det antal barn som reser med kollektivtrafiken i länet och som inte har ett ungdomskort med obegränsad giltighet, vilket skulle göra det mindre frestande

att fuska. Ungdomar som studerar samt seniorer fick en högre rabatt än tidigare. Utredningen konstaterade även att sträckorna Östersund – Ås och Östersund - Brunflo som har ett stort trafikutbud och kortare resväg skulle få en prishöjning och att det är viktigt var gränserna för zonerna dras.



	A	B	C	D	E	F	G	H	Z
A	1	5	4	2	4	4	5	5	3
B	5	1	2	4	4	5	5	5	3
C	4	2	1	3	3	4	4	4	2
D	2	4	3	1	3	2	4	4	2
E	4	4	3	3	1	4	2	2	2
F	4	5	4	2	4	1	5	5	3
G	5	5	4	4	2	5	1	2	3
H	5	5	4	4	2	5	2	1	3
Z	3	3	2	2	2	3	3	3	1

Figur 11 Föreslagen zonindelning i tidigare utredning



Figur 12 Zonindelning

Resande

Resandestatistik

Underlag för resande under perioden januari till april år 2026 har jämförts med samma period för år 2025. Det finns stora osäkerheter kopplat till tillgänglig resandestatistik och det går inte att säga vilken effekt det nya zon systemet haft på resandet. Uppfattningen att resandet från Ås, Brunflo och Lit har minskat in till Östersund går inte heller att bekräfta eller dementera utifrån tillgängligt underlag. Indikationen är ändå att resandet i stads- och regionalbusstrafiken inte har minskat.

Produktutbud och prissättning

Produktutbud och prissättning samt rabatterade priser som gäller maj 2025 är enligt nedstående. Tillförlitlig statistik för hur försäljningen ser ut för de olika produkterna finns inte tillgänglig.

Ordinarie biljettpris

Biljettyp	Ordinarie pris 1 zon	Ordinarie pris 2 zoner	Ordinarie pris 3 zoner	Ordinarie pris Hela länet (alla zoner)
Enkelbiljett	32 kr	52 kr	130 kr	200 kr
24-timmarsbiljett	80 kr	-	-	300 kr
Periodbiljett, 30 dagar	750 kr	975 kr	-	1 550 kr
Klippkort, 10 resor	288 kr	468 kr	1 170 kr	1 800 kr
Klippkort, 20 resor	512 kr	832 kr	2 080 kr	3 200 kr

Figur 13 Ordinarie biljettpris och utbud

Rabatterat pris

Särskilda villkor gäller för att få resa på en biljett till rabatterat pris.

Biljettyp	Rabatterat pris 1 zon	Rabatterat pris 2 zoner	Rabatterat pris 3 zoner	Rabatterat pris Hela länet (alla zoner)
Enkelbiljett	21 kr	34 kr	85 kr	130 kr
24-timmarsbiljett	50 kr	-	-	195 kr
Periodbiljett, 30 dagar	487 kr	634 kr	-	1 007 kr
Klippkort, 10 resor	189 kr	306 kr	765 kr	1 170 kr
Klippkort, 20 resor	336 kr	544 kr	1 360 kr	2 080 kr
Årskort senior 65+	-	-	-	350 kr/mån

Figur 13 Rabatterade biljettpriser

Ungdomskort: fritt resande i hela länet regiontrafik, stadstrafik, Norrtåg

Elevkort: Två resor per skoldag

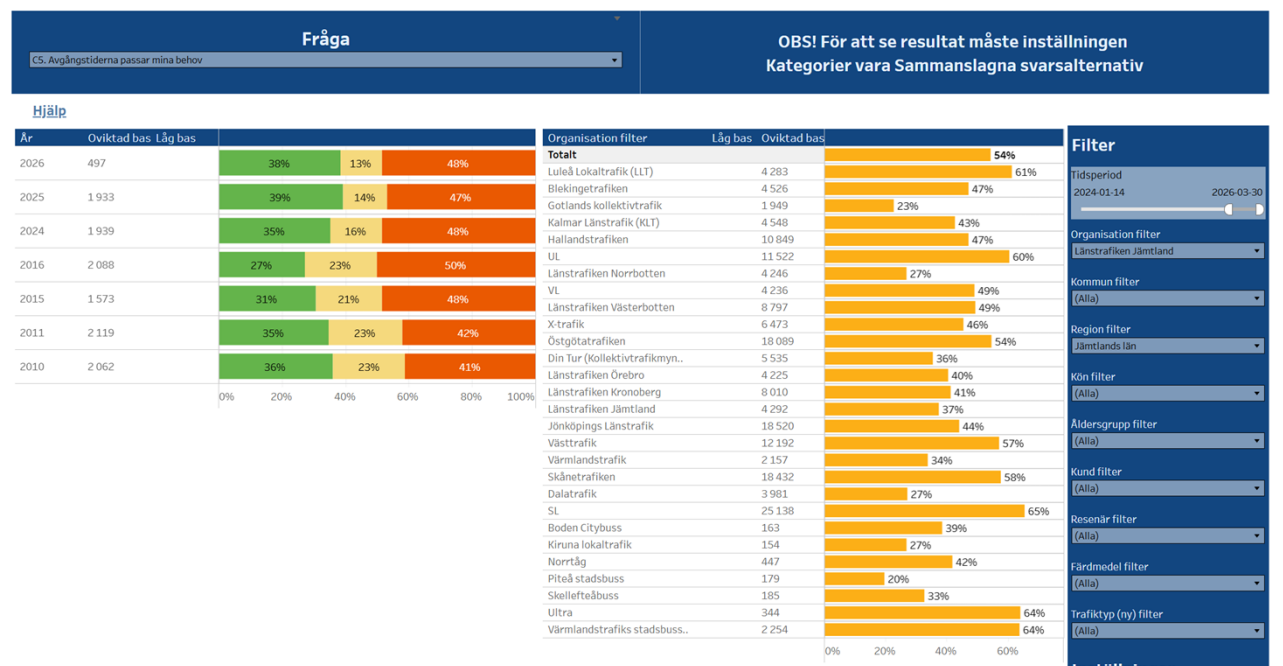
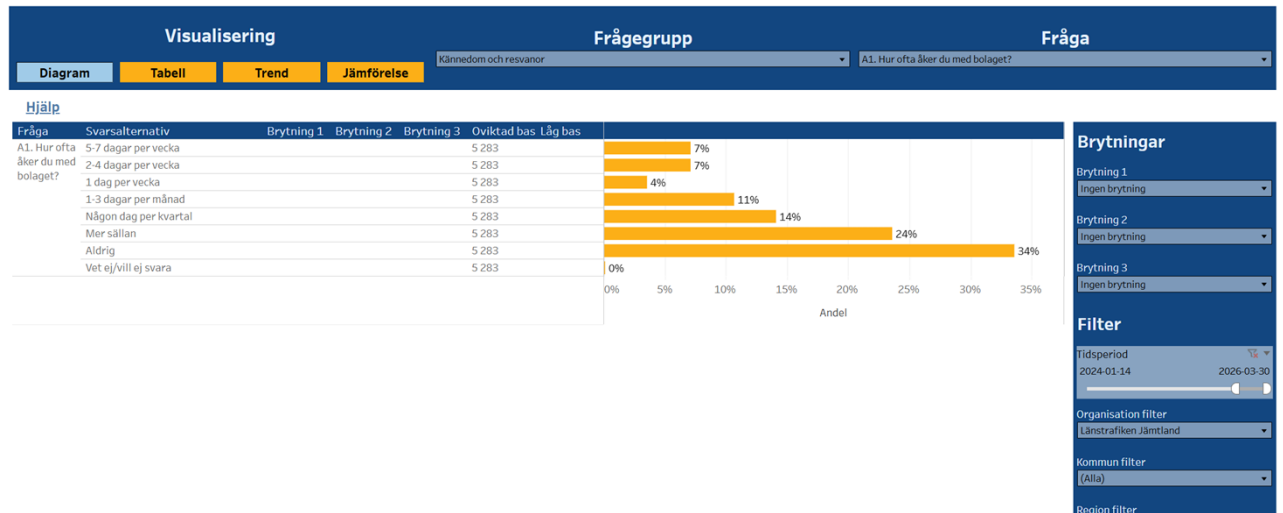
Aktiviteringstiden är idag 180 dagar, vilket innebär att om kunden köper en biljett så behöver den inte aktivera den biljetten förrän inom ett halvår.

Intäkter

Tillförlitlig statistik för hur intäkterna ser ut finns inte tillgänglig. Det finns ingen indikation på att det nya zonsystemet är orsaken till minskade intäkter utan allt pekar på att huvudorsaken till minskade intäkter är på grund av att validering av biljetter inte har fungerat.

Kollektivtrafikbarometer

Enligt kollektivtrafikbarometerna så reser 7 procent 5-7 dagar i veckan med länstrafiken. Lika stor procent svarar att de reser 2-4 dagar i veckan. Sedan år 2016 har det skett en stor förändring i om avgångstiderna passar individens behov och har ökat från 27 till 38 procent.



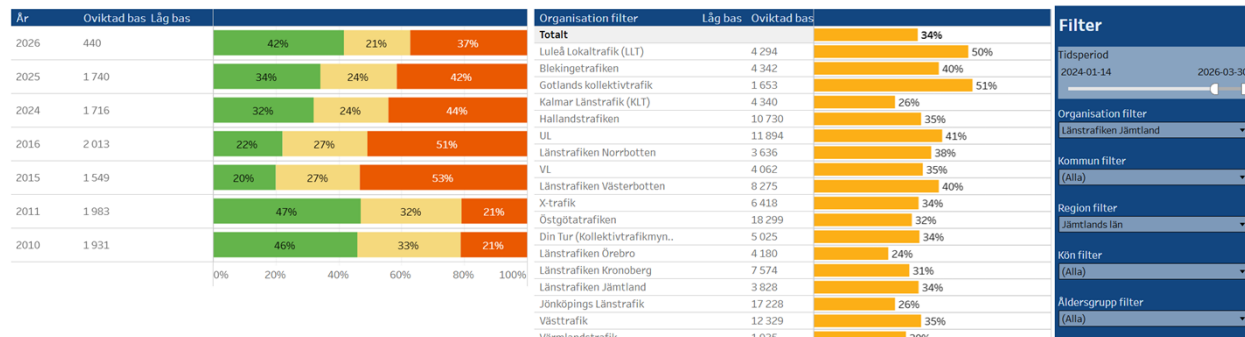
Andelen som bedömer att det är prisvärt att resa med länstrafiken har ökat från 34 procent till 42 procent sedan nya zonsystemet infördes. Andelen som tycker att det är enkelt att få information inför resan om avgångstider och biljettpriiser har också ökat markant från 71 till 77 procent. Att köpa länstrafiken biljetter och kort har gått upp en procentenhet från 73 till 74 procent.

Fråga

C7. Det är prisvärt att resa med bolaget

OBS! För att se resultat måste inställningen
Kategorier vara Sammanslagna svarsalternativ

Hjälp

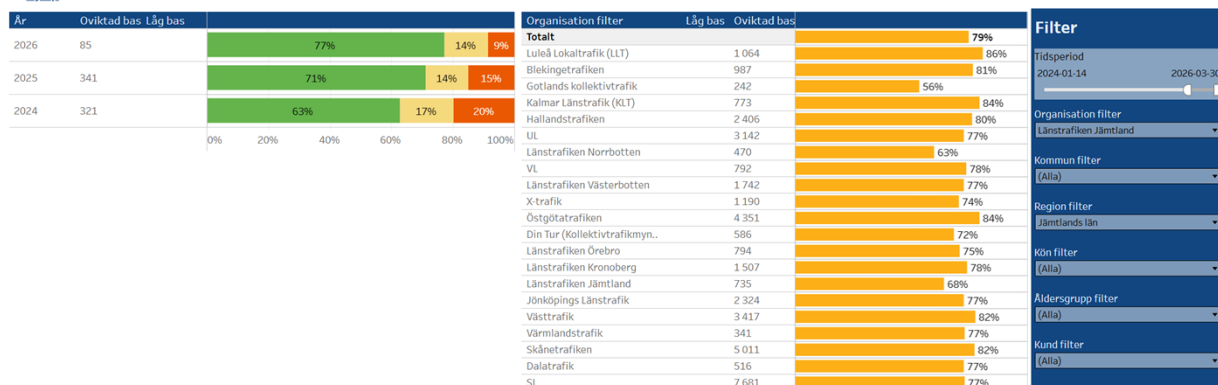


Fråga

E1. Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser m.m.)

OBS! För att se resultat måste inställningen
Kategorier vara Sammanslagna svarsalternativ

Hjälp

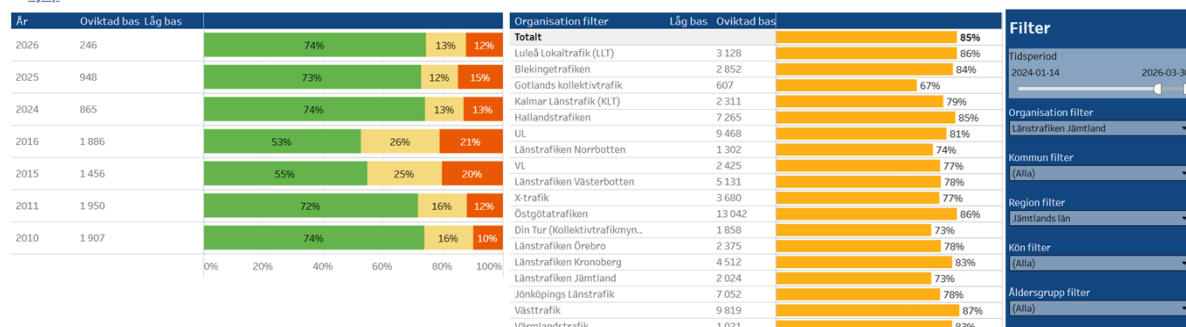


Fråga

E2. Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort

OBS! För att se resultat måste inställningen
Kategorier vara Sammanslagna svarsalternativ

Hjälp



Utmaningar

I juni 2025 genomförde Region Jämtland Härjedalen en omfattande omställning av kollektivtrafiken. Det tidigare kilometerbaserade taxesystemet ersattes då av ett helt nytt zonsystem, en ny prismodell, ett förenklat produktutbud och ett moderniserat biljettsystem. Länet delades in i nio zoner, och biljettpriset bestäms numera av hur många zoner en resa passerar. Syftet var att skapa ett mer rättvist, överskådligt och lättbegripligt system, där priserna i de flesta fall skulle bli lägre, särskilt för medellånga och längre resor som tidigare varit dyra.

För vissa resenärer innebar förändringen dock högre kostnader. Personer som bor nära zongränser, exempelvis i Brunflo och Ås, drabbades av prishöjningar eftersom Östersund utgör en egen zon. Detta var något som förutsågs i tidigare utredningar: när många får lägre pris inom sina zoner blir vissa gränsresor dyrare. Konsekvensen tros ha blivit att kollektivtrafikresandet minskat på sträckorna Brunflo–Östersund och Ås–Östersund till förmån för cykel och bilresor, men tillgänglig resandestatistik kan varken bekräfta eller dementera den bilden. Det har också uppstått situationer där en resa till Östersund kostar tre zoner med en linje men bara två zoner med en annan, vilket skapat förvirring och upplevd orättvisa.

Samtidigt harmoniserades och förenklades biljettutbudet. Produkter och rabatter gjordes enhetliga i hela länet, och en generell rabatt på 35 procent infördes för bland annat studenter och seniorer. Målet var att skapa ett sammanhållet biljettsortiment som fungerar likadant oavsett om resan sker i stadstrafik eller regiontrafik.

En central del av reformen var införandet av ett nytt biljettsystem baserat på den nya BoB-standarden. Systemet skulle möjliggöra modernare validering, enklare hantering och bättre teknisk samordning. Det var planerat att tas i drift tidigare, men tekniska leveransproblem gjorde att införandet sköts upp till juni 2025. Detta ledde till att flera stora förändringar – zoner, priser, produktutbud och nytt biljettsystem infördes samtidigt, vilket i efterhand visat sig vara olyckligt. Eftersom allt förändrades på en gång saknas tydlig statistik för att följa utvecklingen och utvärdera effekterna.

Under första halvåret 2025 gällde fortfarande de gamla priserna, men redan i februari började systemet tappa valideringar. I mars byttes de röda resekortet ut mot blå, och vissa biljettprodukter togs bort. Ett visst tapp av resenärer var väntat eftersom kunder behövde registrera sig på nytt, men minskningen blev betydligt större än prognostiserat. I april visade siffrorna på ett kraftigt intäksttapp.

Problemen visade sig bero på mjukvarufel som gjorde att rätt biljettdata inte hämtades. Exempelvis registrerades inga resor på klippkortet, vilket i folkmun började kallas ”guldkortet”. När övergången från den gamla tekniken (TN) till den nya förarappen genomfördes förvärrades problemen ytterligare. Systemet fungerade först, men när belastningen ökade hann datan inte med. Det uppstod vit- och svartlistningsproblem, felaktiga valideringar och situationer där resenären fick grönt ljus medan föraren fick felmeddelanden.

Till slut installerades helt ny mjukvara, och från mars 2026 har trenden vänt. Intäkterna ligger nu högre än både mars 2025 och mars 2024, men en korrekt uppföljning av perioden innan dess har varit mycket svår, i praktiken omöjlig, att genomföra.

Sammanfattningsvis innebar reformen i juni 2025 en övergång från ett komplext och avståndsbaserat system till ett mer enhetligt, zonbaserat och tekniskt modernt biljettsystem. Målet var att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, rättvis och lätt att använda. Samtidigt har införandet kantats av betydande tekniska problem, bristande jämförbar statistik och lokala prishöjningar som påverkat resandet negativt i vissa områden. Tidigare utredning bedömde att 96 procent av biljettintäkterna skulle behållas, men Länstrafiken har tappat 6-7 miljoner.

Anropsstyrd linjetrafik och Närtrafik

Närtrafiken är för alla invånare som bor i områden där det inte finns vanlig busslinje. Den fungerar som en beställningsresa mellan landsbygd och tätort, eller mellan hemmet och en närtrafikhållplats. Närtrafiken är tänkt att ge grundläggande tillgänglighet i glesbygd, komplettera ordinarie busslinjer och erbjuda resmöjligheter för ärenden, service, handel och anslutning till linjetrafik.

Anropsstyrd linjetrafik

Vissa turer i tidtabellen körs bara när någon har ringt och beställt resan i förväg. Den anropsstyrda trafiken är tillgänglig för vem som helst. Inom den anropsstyrda trafiken gäller samma priser och biljetter som inom den allmänna kollektivtrafiken.

Närtrafik

Närtrafik tar dig till orter som har affär, bank eller annan service inom kommunen. Turen körs bara när någon har ringt och beställt resan i förväg. För resor med närtrafik gäller endast enkelbiljetter och priset är 52 kronor.

Interregionala resor

Interregional trafik i Sverige utgörs av långväga kollektivtrafik som binder samman olika regioner och är viktig för landets övergripande tillgänglighet. När denna trafik inte kan bedrivas kommersiellt kan staten gå in med stöd. Ansvarsfördelningen bygger på ett samspel mellan staten, Trafikverket och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Stödet regleras genom nationell plan för transportinfrastrukturen, som styr hur resurser fördelas i landet. Staten kan antingen upphandla trafiken direkt eller samfinansiera den tillsammans med berörda regioner, vilket exempelvis sker för vissa nattåg och delar av trafiken i Norrland.

Den regionala kollektivtrafiken ansvaras av regioner och kommuner inom varje län. Varje län har en regional kollektivtrafikmyndighet som beslutar om allmän trafikplikt enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Dessa beslut får endast avse regional trafik, det vill säga trafik inom ett län eller över flera län när den huvudsakligen tillgodoser behov av arbetspendling och vardagsresor.

Den långväga trafiken bedrivs i normalfallet kommersiellt. På vissa sträckor är dock resandeunderlaget för litet för att trafiken ska bära sig ekonomiskt. Trafikverket har därför uppdrag från regeringen att säkerställa grundläggande tillgänglighet i hela landet genom att upphandla trafikavtal för tåg-, flyg-, buss- och färjetrafik, inklusive Gotlandstrafiken. För nattåg, Gotlandsfärjan och flyg tecknar Trafikverket avtal direkt med operatörer, medan övriga trafikavtal sker i samverkan med regionala kollektivtrafikmyndigheter.

För att avgöra var staten ska gå in med stöd analyserar Trafikverket först var i landet de största tillgänglighetsbristerna finns. Resultatet presenteras i en nationell behovsanalys. Metoden bygger på kommunnivå och bedömer restider och tillgänglighet till viktiga målpunkter utifrån följande kriterier:

- tillgänglighet till och från Stockholm
- möjlighet till internationella resor
- tillgänglighet utan flyg till utvalda storstäder
- tillgång till universitetssjukhus
- veckopendling till universitets- och högskoleorter
- tillgänglighet utan flyg till kommuner med fler än 50 000 invånare
- besöksnäringens tillgänglighet

För kommuner med stora brister analyserar Trafikverket vilken kompletterande interregional trafik som kan ge grundläggande tillgänglighet. Utöver bristanalysen finns ett antal villkor som måste vara uppfyllda för att staten ska få upphandla trafiken. Dessa syftar till att säkerställa samhällsnytta och att trafiken verkligen är interregional:

- Trafiken saknar förutsättningar för kommersiell drift
- Trafiken är inte någon annan myndighets ansvar
- Minst 20 % av resandet är interregionalt (mätt i personkilometer)
- Resandet utgör inte frekvent pendling till arbete eller utbildning
- Kostnadstäckningsgraden är minst 20 %
- Ersättningsnivån ryms inom Trafikverkets anslag

När dessa villkor är uppfyllda kan Trafikverket besluta om allmän trafikplikt och teckna trafikavtal med operatör eller samverkansavtal med regional kollektivtrafikmyndighet.

Norrtåg

Norrtåg planerar, upphandlar och organiserar regional tågtrafik i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland. Trafiken körs av VR Sverige, och tågen trafikerar 6 linjer och 58 stationer. Systemet är byggt för att förbättra tillgänglighet, pendling och regional utveckling i norra Sverige. Trafikverket ger stöd till den del av Norrtågs trafik som klassas som interregional, dvs. trafik som går över flera län och inte är ren pendlingstrafik.

Interregional busstrafik

Region Jämtland Härjedalen får utöver Norrtåg även statligt stöd för busstrafik som går över länsgränserna. Dessa bussar är linje 40, 45 och 46.

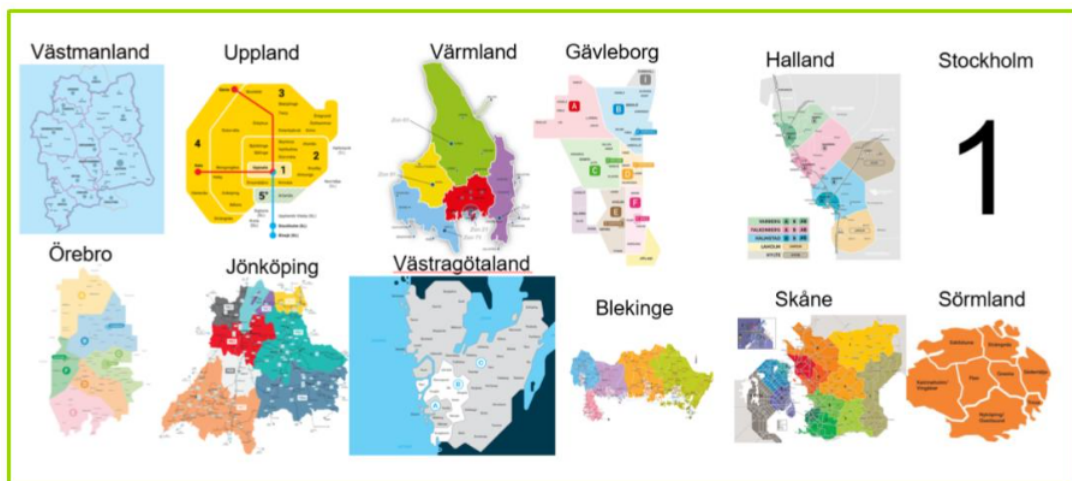
Olika zonsystem och prissättningsstrategier

Olika modeller

Det finns olika modeller för hur ett biljett och betalsystem kan vara uppbyggt:

- Koncentriska zoner
- Avståndsbasead prissättning
- Kommunbaseade zoner
- Nod- eller stråkbaserade zoner
- Enhetspris

Trenden går mot färre biljettyper, rabatter, zoner och taxesteg. De flesta län i Sverige är uppdelade i ett mindre antal zoner.



Figur 14 Olika regioners zonsystem

Det är ovanligt med många priszoner. Endast ett fåtal län har fortfarande ett stort antal zoner och avståndsbasead taxa och flera av dem planerar att reducera antalet zoner. Län som redan tidigare hade få zoner har ändrat sitt zonsystem över tid så att det innehåller ännu färre zoner. Något som skiljer Jämtland Härjedalen från andra län är att länet är koncentrerat kring endast en större tätort, Östersund, som ligger i mitten av länet. Som regel blir befolkningstätheten lägre ju längre ut från mitten man kommer. Jämtland Härjedalen har en pendlingszon format som en cirkel runt om Östersund där det går relativt mycket trafik.

I ett zonsystem som det ovan förändras även prissättningen. Principen är att priset blir zonpris + zonpris om zonerna har olika priser, eller zonpriset gånger antalet zoner om alla zoner har samma pris. Nästan alla RKM i Sverige använder alltså fasta priszoner idag, vilket gör det enklare för resenären att räkna ut priset. Erfarenheter från andra län visar att det finns vissa utmaningar när man inför ett system med väldigt få zoner. Prisstegen blir högre,

så var de nya gränserna dras är extremt viktigt. Det är oundvikligt att några får ett högre pris, medan några resor får ett lägre pris.

Prissättningsstrategier

För att kunna utveckla kollektivtrafiken och göra den mer attraktiv är det ofta viktigt att öka biljettintäkterna. När priser sätts är det viktigt att förstå hur olika prisnivåer påverkar resandet i olika kundgrupper. Ett trafiksystem med hög turtäthet gör att fler reser och att intäkterna ökar, men det innebär också högre driftkostnader som måste finansieras. Prissättningen bör vara enkel och lätt att förstå, med ett tydligt och överblickbart biljettutbud som fungerar för många typer av resenärer. För resor över regiongränser är det särskilt viktigt att systemet upplevs som enkelt och sammanhållet.

För att det ska vara enkelt att veta vilket som är bästa biljetten så är det bra om produktutbudet är begränsat. Jämna belopp är lättare att kognitivt förstå.

Enhetspris

Med enhetspris kostar resan alltid lika mycket, oavsett hur långt eller hur länge man reser. Det är enkelt för resenärerna att förstå och kräver inte avancerade biljettsystem. En nackdel är att korta resor kan bli relativt dyra och därmed mindre konkurrenskraftiga, medan långa resor blir billiga. Det kan vara positivt eftersom man då inte konkurrerar med gång och cykel. Samtidigt behöver man ta hänsyn till utbudet på de längre sträckorna – om trafiken är gles kan resenärerna ändå välja bort kollektivtrafiken även om priset är lågt.

Ytzone

Zonindelning är mycket vanligt. Här bestäms priset av hur många zoner man passerar, en så kallad ytzone. Antalet zoner kan variera kraftigt, från många små till några få stora. Få zoner gör systemet enklare att förstå, men kan skapa barriäreffekter vid zongränserna, ibland kallade "kollektivtrafiktullar". Trenden går därför mot färre och större zoner för att öka användarvänligheten. Ett exempel är Västtrafik, som 2020 gick från 70 zoner till tre geografiska zoner med fasta priser inom och mellan zonerna.

Avståndsrelaterad

En annan, mindre vanlig modell är avståndsrelaterad prissättning, där priset beror på hur långt man reser. Den undviker barriäreffekter men gör det svårare för resenären att i förväg veta vad resan kommer att kosta. Med ett mycket stort antal ytzoner liknar systemen varandra i praktiken.

Punkt till punkt-taxa

Punkt till punkt-taxa är en prissättning som utgår från resenärernas betalningsvilja för olika reserelationer, vilket är vanligt inom den kommersiella tågtrafiken.

Differentierad prissättning

Differentierad prissättning innebär att priset varierar beroende på ett visst kriterium. Det är en modell som läggs ovanpå andra prissättningsstrategier, eftersom den inte avgör hur priset sätts – bara hur det skiljer sig mellan olika grupper eller situationer. Priset kan variera utifrån exempelvis målgrupp, kvalitet, hur ofta man reser eller när på dygnet resan görs. Det är vanligt att ungdomar och pensionärer får lägre priser. I vissa fall kostar resor med högre kvalitet mer, till exempel om de erbjuder snabbare restid eller bättre komfort. Många trafiksystem ger också lägre pris ju oftare man reser, för att uppmuntra frekvent resande. En del städer har infört lägre priser under lågtrafik, när beläggningen är lägre. Syftet är att jämna ut resandet över dagen och minska trycket under rusningstid. Samtidigt innebär ökad differentiering att systemet blir mer komplext. Det kan bli svårare för resenärerna att förstå priserna, och vissa grupper kan gynnas eller missgynnas mer än andra beroende på hur modellen utformas.

Strategi	Fördelar	Nackdelar
Enhetspris	+ Mycket enkelt att förstå + Mycket lätt att marknadsföra + En "rundare" region	- Korta resor riskerar bli dyra medan långa riskerar att bli underfinansierade (beroende på prisnivå)
Få ytzoner	+ Enkelt att förstå + Lätt att marknadsföra	- Kan uppstå barriäreffekter vid zongräns
Många ytzoner	+ Biljettpriset korrelerar mer med trafikeringskostnad + Inga eller små barriäreffekter vid zongräns	- Svårare att räkna ut priset beroende på resväg
Avstånds-relaterat pris	+ Biljettpriset korrelerar mer med trafikeringskostnad + Inga barriäreffekter vid zongräns	- Svårt att på förhand ta reda på resans pris
Differentierat pris	+ Priset kan anpassas till olika resenärsg grupper, politiska mål etc.	- För mycket differentiering riskerar att göra systemet otydligt

1

Figur 15 Fördelar och nackdelar med olika prissättning

Priskänslighet

Valet av prissättningsstrategi påverkar hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är jämfört med andra färdmedel, och det ger olika effekter på resandet. Resenärers priskänslighet varierar både mellan olika grupper och mellan olika typer av resor. Vissa resenärer är helt beroende av kollektivtrafiken och kan inte välja bort den även om priset höjs. Priselasticitet beskriver hur resandet förändras när priset ändras. En priselasticitet på $-0,4$ betyder att

¹ Handbok för attraktiv kollektivtrafik

resandet minskar med 4 procent om priset höjs med 10 procent. Denna tumregel kan användas när mer detaljerad information saknas.

- Fritidsresenärer är mer priskänsliga än arbetsresande (stor besöksnäring i Jämtland Härjedalen)
- Arbets- och skolpendlare minst priskänsliga
- Vid kortväga resande är priskänsligheten större än vid långa resor eftersom gång och cykel är ett alternativ
- Mindre orter har högre priskänslighet än större städer
- Biltillgången ökar priskänsligheten eftersom bilen då blir ett alternativ (generellt högt bilinnehav i region Jämtland Härjedalen, över rikssnitte)

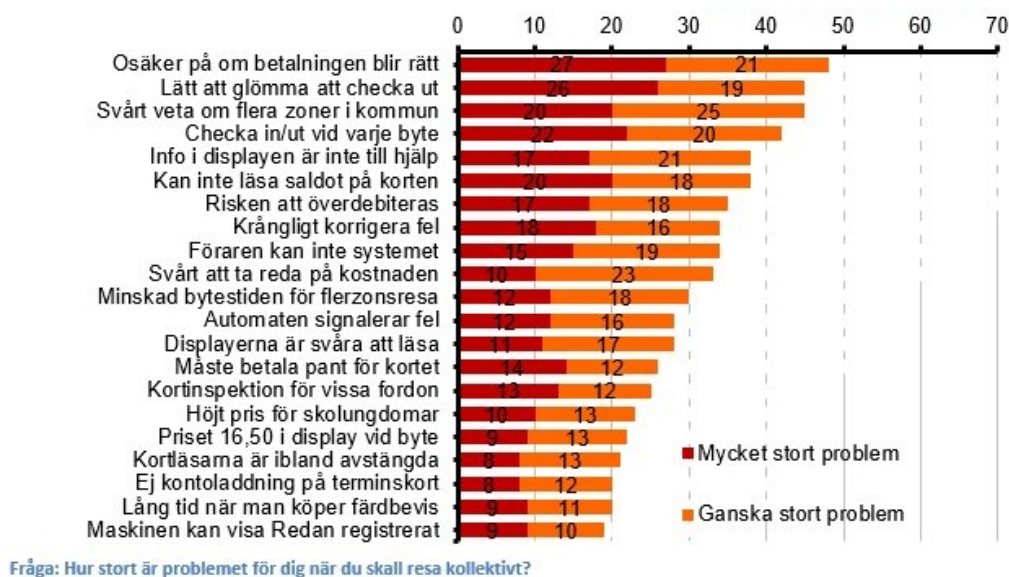
Omvärldsbevakning

Västtrafiks erfarenheter av checka in/ut

Check in och check ut infördes 2009 som en del av Västtrafiks biljettsystem. Systemet hanterar både periodbiljetter och enkelbiljetter, men funktionen för check in/check ut används enbart för enkelresor. Kunden laddar då sitt resekort med pengar, så kallad kontoladdning. Tanken från början var att alla resor med kontoladdning skulle prissättas efter antal kilometer, ju längre resa, desto högre pris. För att kunna räkna ut resans längd behövde kunden checka in när resan började och checka ut när den avslutades. Priset beräknades sedan i efterhand.

Efter en politisk kompromiss ändrades systemet. För resor inom en zon behöver kunden bara checka in, och priset baseras då på zonens fasta pris. Ingen check ut krävs, och kunden får 90 minuters bytestid. För resor som går över flera zoner måste kunden däremot både checka in och checka ut. Priset blir då det lägsta av zonpris och kilometerpris. Kunden checkar in genom att trycka på "+" på kortläsaren och visa kortet, och checkar ut vid avstigning. Varje check ut ger 90 minuters bytestid, upp till totalt 180 minuter. Det går även att kombinera periodbiljett och kontoladdning på samma Västtrafikkort. Om en kund med periodbiljett reser utanför sitt periodbiljettsområde och behöver använda kontoladdningen för att betala en tilläggsresa, checkar hen in genom att trycka på "T" och visa kortet. Även här krävs check ut vid avstigning och samma regler för bytestid gäller.

Redan från start var det mycket kritik kring detta upplägg och det har aldrig riktigt ebbat ut även om en del resenärer också gillar systemet. Se Figur 1 nedan vad resenärerna ansåg vara de största problemen vid resa med kollektivtrafiken.



Figur 16 Undersökning år 2012 vilka problem som är de största för resenärerna

Västtrafik planerar nu att ta bort check in/check ut. Anledningen är att delar av det nuvarande biljettsystemet är föråldrade och håller på att ersättas med ett nytt system som införs stegvis fram till 2028. I det nya systemet kommer dagens Västtrafikkort med kontoladdning att ersättas av ID-baserade resekort som endast laddas med biljetter. De nya kortläsarna kommer inte att ha knappar på samma sätt som idag, vilket innebär att kontoladdning och reskassa fasas ut. När detta sker försvinner också möjligheten att resa med check in/check ut på de nya resekortet.

En kundundersökningen genomfördes 2023 och syftade till att ta reda på vilken lösning för zonöverskridande resor med betalkort som upplevs som enklast, mest tillgänglig och ger minst friktion, både för kunder och för kundnära personal. Undersökningen gjordes inför Västtrafiks kommande biljettsystem som införs 2027–2028. De alternativ som utvärderades var: interaktion med knapp, check in/check ut, inställningar på kortet samt att resa inom en zon. Totalt deltog 31 personer från kundnära personal genom intervjuer och workshop, och 30 kunder med varierande resvanor, digital vana, ålder och geografisk hemvist inom Västtrafiks tre zoner A, B och C.

Kunderna lyfte flera problem med checka in/ut. Många upplevde stress vid avstigning och oro för att hinna checka ut i tid. Det fanns också en rädsla för att glömma checka ut och därmed riskera att betala för mycket. För kortare resor inom en zon upplevdes momentet som onödigt och störande. Personer med funktionsnedsättning, exempelvis rullstolsburna, beskrev att ytterligare ett moment vid avstigning försvårar resan.

Kundnära personal beskrev att systemet skapar många frågor från resenärer som glömt checka ut, vilket leder till irritation och merarbete. De såg också risker för köbildning vid avstigning, vilket påverkar trafikflödet och kan leda till förseningar. Dessutom uttrycktes oro för ökad fuskåkning och behov av fler validatorer.

Ur ett tekniskt perspektiv innebär checka in/check ut hög komplexitet. Validatorerna måste kommunicera med varandra, verksamheten behöver sätta tydliga affärsregler, och systemet

kräver omfattande tester. Biljettkontrollen behöver mer information och en lösning för efterregistrering måste byggas.

Intäktsperspektivet är dubbelt. Systemet fungerar bra när kunden gör rätt, men risken för fel och därmed höga avgifter, fler kundserviceärenden och ökad fuskåkning är betydande. Trafikflödet påverkas negativt eftersom både på- och avstigning kan ta längre tid.

Sammantaget visar undersökningen att checka in/check ut skapar stress och osäkerhet för kunder, ökar belastningen på personal och innebär tekniska och operativa utmaningar. Det anses också mindre lämpligt i ett öppet kollektivtrafiksystem utan spärrar, där det är lätt att glömma att checka ut, något som även internationella exempel, som Londons bussar, visar.

Det troliga är att Västtrafik kommer landa i att betalkort bara kan användas i en zon för de ser i dagsläget ingen lösning för zonöverskridande resor med betalkort.

Medskick: Inför inte checka in/ut om syftet är att förenkla för resenärer och kundnära personal. Om det ska vara möjligt att använda betalkort så måste kortet antingen blippas igen när zongräns passeras eller så ska betalkort bara vara möjligt att använda inom en zon.

Hallandstrafiken

Hallandstrafikens pilotprojekt med FAIRTIQ är ett försök att införa ett enklare och mer flexibelt biljettsystem där resenären startar och avslutar sin resa i en app för att starta och priset räknas ut automatiskt i efterhand.

Pilotprojektet startade den 3 september 2025 och gör Hallandstrafiken till första trafikoperatören i Sverige som testar ett så kallat mobile pay-as-you-go-system. Syftet är att förenkla biljettköp, göra enkelbiljetter mer rättvisa i pris och samla in erfarenheter inför framtida biljettsystem.

I projektet används den schweiziska appen FAIRTIQ, som redan finns i flera europeiska länder. Resenären behöver inte välja biljett eller zoner i förväg. Appen registrerar resvägen och beräknar automatiskt lägsta möjliga pris baserat på Hallandstrafikens åtta zoner. Systemet har även pristak per dag och rabattsteg som ger lägre pris ju oftare personen reser.

Pilotstudien har väckt stort nationellt intresse eftersom den testar en modell som kan göra zongränser mindre betydelsefulla och minska behovet av att välja rätt biljett.

Hallandstrafiken lyfter särskilt fram att projektet ska utvärdera användarvänlighet, kundupplevelse, prisupplevelse och resmönster, särskilt för mer sporadiska resenärer. Efter två månader rapporterade Hallandstrafiken att projektet utvecklades enligt plan, med omkring 350 aktiva användare, vilket låg nära målet. Responsen från testresenärerna beskrevs som mycket positiv, och fler marknadsföringsinsatser genomfördes för att öka deltagandet. Nästa steg i projektet är intervjuer och fördjupad analys av användarnas erfarenheter. Pilotprojektet pågår till våren 2026, då en fullständig utvärdering ska göras. Hallandstrafiken betonar att även om systemet inte skulle införas permanent, kommer erfarenheterna att vara värdefulla för utvecklingen av framtidens biljettsystem i regionen.

Medskick: Bra att det finns en lösning för checka in/ut via app men hur hanteras alla som inte använder app.

Stockholm

Stockholms lokaltrafik har bara en zon så hela länet är en biljettzon. Biljettsystemet är tidsbaserat. En enkelbiljett gäller i 75 minuter, och under den tiden kan resenären byta fritt mellan tunnelbana, buss, pendeltåg, spårvagn och vissa färjor utan att betala extra. Detta gör enkelbiljetten flexibel för kortare ärenden eller spontana resor. För personer som reser mer regelbundet finns tidsbundna biljetter som 24-timmars, 72-timmars, 7-dagars, 30-dagarsbiljetter och årsbiljett. Dessa ger obegränsade resor under giltighetstiden och är ofta det mest kostnadseffektiva alternativet för pendlare eller besökare som reser mycket. Resenären kan betala med app, SL-kortet eller blippa betalkort direkt vid spärrarna. Betalkort ger automatiskt vuxenpris, medan rabatter för ungdomar, studenter och pensionärer kräver att kortet registreras i förväg. SL-kortet kan laddas med både enkelbiljetter och periodbiljetter.

Medskick: Enkelt

London

London är indelat i transportzoner där resenären betalar utifrån vilka zoner som passeras. Zon 1 är dyrast och täcker de mest centrala och turistäta områdena medan ytterzonerna är billigare. Det går att betala med betalkort, mobil eller resekort. På bussar och spårvagn behöver resenären blippa kortet bara när den går på medan på tunnelbana och tåg måste resenären blippa kortet både på och av. Systemet räknar automatiskt ut kostnaden baserat på zonerna som resenären färdas genom. En viktig del av prissättningen är de så kallade "caps", dagliga och veckovisa maxbelopp som gör att resenären aldrig betalar mer än ett visst tak oavsett hur mycket resenären reser. Detta fungerar särskilt smidigt med kontaktlösa betalningar, där systemet automatiskt summerar resorna och stoppar kostnaden när taket nått. För längre vistelser finns även Travelcards som ger obegränsade resor inom valda zoner under en dag, vecka eller månad. Bussar är ett undantag. Bussarna har en enhetstaxa oavsett zon och ingår i ett separat, lägre dagligt tak.

Medskick: Intressant att införa takpris. Check in/ut fungerar bäst i slutna system så som tunnelbana där det finns spärrar.

Skåne

Skånetrafiken införde i december 2020 ett nytt prissystem som kan beskrivas som en blandning av zonindelning och avståndsbaserad taxa. I stället för de tidigare 202 fasta ytzonerna använder de nu tre "flytande" zoner. Det innebär att priset beror på hur långt resenären reser från sin startpunkt, men utan att resenären behöver förhålla sig till ett stort antal kartzoner. När resenären anger mellan vilka hållplatser eller stationer hen ska resa räknar systemet automatiskt ut vilken zon som gäller. Zonen "flyttas" alltså beroende på var resan börjar, vilket gör systemet mer flexibelt och lättare att förstå än traditionella ytzoner.

Skånetrafikens tre flytande zoner:

Liten zon: 8 kilometer i diameter. I norra och östra Skåne är den lilla zonen större, 18 kilometer, för att bättre spegla längre avstånd mellan orter. Alla stadszoner räknas som liten zon.

Mellanzon: 35 kilometer i diameter.

Stor zon: Hela Skåne.

Det flytande zonupplägget kombinerar enkelheten i ett fåzonsystem med rättvisan i avståndsbasead prissättning:

- Resenären behöver inte själv förstå zonkartor — systemet räknar ut priset automatiskt.
- Korta resor blir inte onödigt dyra, eftersom den lilla zonen är relativt liten.
- Längre resor inom Skåne blir förutsägbara och priset är lätt att se i appen.
- Modellen minskar risken för ”barriäreffekter” vid zongränser, eftersom zonerna inte är fasta på kartan.

Skånes modell är därför ett exempel på hur man kan förenkla prissättningen utan att helt gå över till ett rent avståndssystem, som ofta upplevs svårare för resenären att överblicka.

Medskick: Kanske inte det lättaste systemet för de som inte har fallenhet för att läsa kartor eller om resenären inte vet vad hållplatsen heter som den ska till.

Din Tur

DinTur har länge använt en avståndsbasead taxa där priset för en resa beror på hur långt resenären åker. Trafiken ska i högre grad stödja kompetensförsörjningen i länet genom att underlätta pendling över kommungränser, och priserna ska inte vara ett hinder för att resa. Eftersom många resenärer i länet saknar alternativ till kollektivtrafiken är det viktigt att systemet är både tillgängligt och prisvärt. En central del av den nya prisstrategin är att gå mot en enhetstaxa: priset på enkelbiljetter har höjts medan periodbiljetterna har sänkts för att göra det mer attraktivt att pendla regelbundet. Målet är att skapa ett enklare, mer rättvist och mer sammanhållet system som stärker både resandet och regionens utveckling.

Utreder tre alternativ:

- Enhetstaxa
- Enhetstaxa +tätort
- Flytande zoner enligt skånemodell

De tänker att det är bra om gc-trafik konkurrerar med kollektivtrafik på korta sträckor. De som har längre till jobbet vill ju helst inte resa så långt men för arbetsmarknadsregion och att man inte ska straffas för att resa långt så kan det vara bra att priset är förmånligt.

Medskick: Intressant att Länstrafiken harmonierar med DinTur

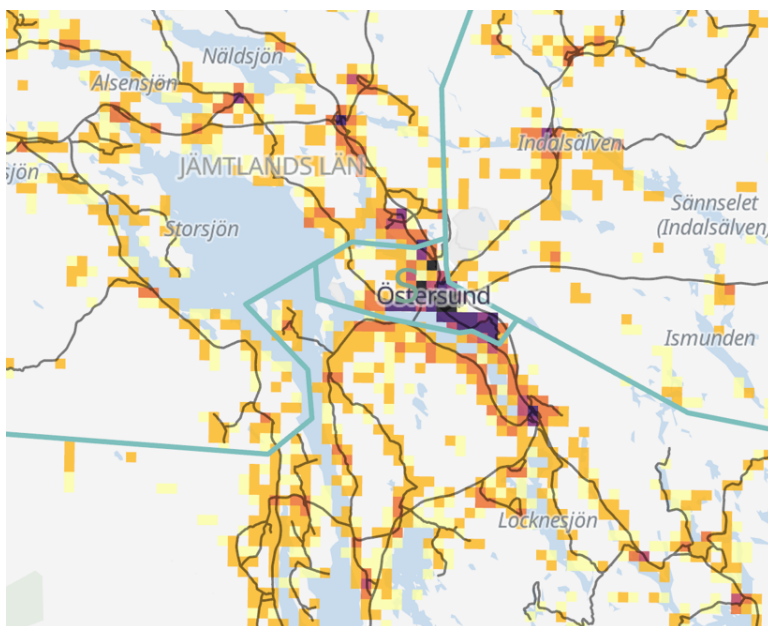
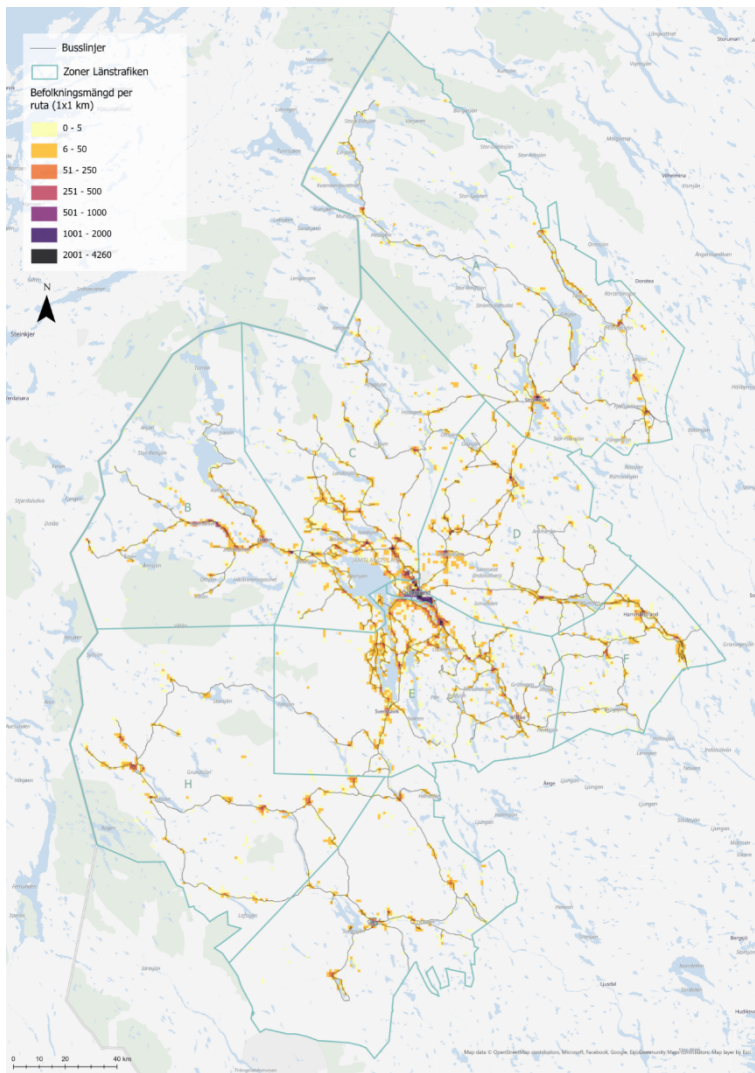
Utredningsalternativ

Nuvarande zonindelning med mindre justeringar

Ett alternativ är att behålla befintligt zonsystem men att göra mindre justeringar så som att utöka Östersundszonen så att även Ås, Lit och Brunflo ingår i stadszonen.

Ombordförsäljning tas bort och likaså klippkortet och årskort senior. Takpris kan införas och möjliggöra för att kunna betala med betalkort. Aktiveringstiden för biljetterna bör ändras från 180 dagar till 30 dagar.



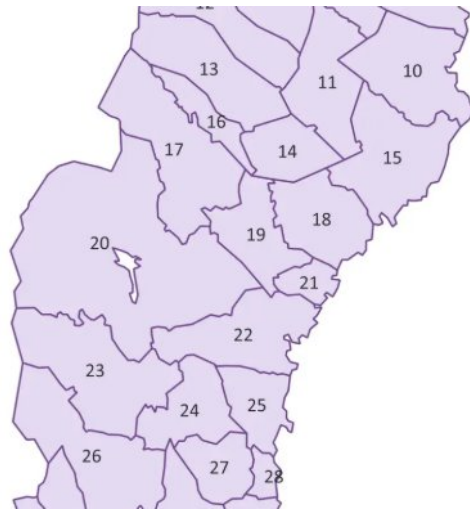


Färre antal zoner än dagens zonindelning

Ett annat alternativ är att minska ner antalet zoner. Exempelvis så skulle zonerna kunna utgå från arbetsmarknadsregionerna och att ha en stadszon för Östersund där även Ås, Brunflo och Lit ingår.

- Härjedalen egen zon
- Strömsund egen zon
- Övriga områden i FA-region egen zon
- Östersund och orterna nära Östersund en egen zon

Ombordförsäljning tas bort och likaså klippkorten. Takpris kan införas och möjliggöra för att kunna betala med betalkort.



Kilometertaxa, inga zoner

Kilometertaxa innebär att resenärerna får betala för rest kilometer och förutsätter att resenären blippar kortet både när den på och av. Ombordförsäljning tas bort och likaså klippkorten. Takpris kan införas och möjliggöra för att kunna betala med betalkort, vilket kommer fungera i hela länet eftersom det inte finns några zoner.

Kombination av avstånd och flytande zoner

Flytande zoner innebär att zonen utgår från där resenären startar och om uppbyggnaden skulle vara samma som i Skånetrafiken så skulle följande zoner gälla:

- Liten zon: 18 kilometer i diameter (alternativ 8 km i Östersund)
- Mellanzon: 35 kilometer i diameter
- Stor zon: Hela länet

Ombordförsäljning tas bort och likaså klippkorten. Takpris kan införas och möjliggöra för att kunna betala med betalkort.

Enhetstaxa

Enhetstaxa innebär att det skulle vara möjligt att resa i hela länet till samma pris oavsett längd. Eventuellt skulle Östersund och övriga delar av länet behöva ha olika gilitighetstid på enkelbiljett.

Ombordförsäljning tas bort och likaså klippkortet. Takpris kan införas och möjliggöra för att kunna betala med betalkort, vilket kommer fungera i hela länet eftersom det är en enda stor zon.

Alternativa lösningar till årskort senior ses över till förmån för t.ex. månadskort med likvärdiga villkor.

Konsekvensanalys

Måluppfyllelse

Mål/Modell	Nuläge med mindre justeringar	Färre zoner	Kilometertaxa	Flytande zoner	Enzon/enhets taxa
Enkelhet	3	4	1	3	5
Chaufförer					
Kundtjänst					
Resenärer					
Funktionsnedsatta					
Äldre					
Lätt att förstå zoner					
Lätt att veta vad resan kostar					
Lätt att förstå regler					
Rättvisa	4	4	3	5	3
Pris kontra utbud					
Kostnad utifrån trafikeringskostnad					
Regional utveckling	3	4	1	3	5
Prisvärt alternativ att resa i hela länet (arbetskraft)					
Ekonomiskt hållbart	3	3	2	3	3
Snabb på och avstigning					
Intäktsnivåer ökar					
Kollektivtrafikresande ökar					
Minskat behov av kundservice					
Minskad risk för intäktsläckage (felvalideringar, felköp, fusk)					
Kostnad för implementering					
Kostnad för drift system					
Inegration med angränsande regioner	3	3	3	2	5
Enkelhet att resa över regiongränser					
Teknisk genomförbarhet	3	4	3	2	5
Enkelt bakomliggande system					
Total poäng	19	22	13	18	26

Figur 17 Måluppfyllelse för olika alternativ

I och med att underlaget gällande resande, biljettförsäljning av olika produkter och intäkter är bristfälligt så kan inte någon tillförlitlig analys göras för hur intäktsnivåer och kollektivtrafikresande bedöms förändras i de olika alternativen (gråmarkerade i Figur 17 Måluppfyllelse för olika alternativ). Det finns statistik för mars och april 2026 som kan jämföras med tidigare år, men att bara titta på någon enstaka månad är förenat med stora

osäkerheter. Resandet kan slå mycket beroende på exempelvis när påsken inföll olika år och hur vädret var. Dessutom påverkar omvärlden då olika konflikter i världen påverkar prisnivåer och hushålls ekonomiska situation.

Enkelhet och billiga biljettpriser bidrar till resandeökningar. Hur ökade biljettpriser slår på intäktsnivåerna beror mycket på hur kostnaderna är i relation till bilen. Om kostnaden för att äga och köra bil ökar snabbare än kollektivtrafikens biljettpriser, kan kollektivresandet fortsätta öka även om biljetterna blir dyrare. Kollektivtrafik har generellt en relativt låg priselasticitet, alltså hur känsliga människor är för prisförändringar. Enkelhet, turtäthet, restid och tillförlitlighet väger ofta tyngre än priset.

Befintliga system med mindre justeringar

För att det ska vara enkelt att veta vilket som är bästa biljetten så är det bra om produktutbudet är begränsat. Dagens klippkort premierar inte de lojala kunderna utan en hantering kan istället vara att reser en person sällan så kan det finnas takpris. Om även Ås, Brunflo och Lit ingår i Östersunds stadszon så är det troligtvis fler som kommer resa kollektivt eftersom det blir ett billigare biljettpris för de som ska till Östersund.

Om det ska vara möjligt att resa med betalkort så behöver ställning tas kring hur resa över flera zoner ska hanteras. Västtrafik kommer exempelvis möjliggöra för att betala med betalkort men då kommer det bara vara möjligt inom en zon. Systemet vet ju inte om resenären ska resa över flera zoner eller så behöver resenären blippa kortet igen när den passerar zongräns.

Färre zoner

För att det ska vara enkelt att veta vilket som är bästa biljetten så är det bra om produktutbudet är begränsat. Dagens klippkort premierar inte de lojala kunderna utan en hantering kan istället vara att reser en person sällan så kan det finnas takpris. Färre zoner skulle göra att det är enklare än dagens system men fortfarande kvarstår zongränsproblematik.

Om det ska vara möjligt att resa med betalkort så behöver ställning tas kring hur resa över flera zoner ska hanteras. Västtrafik kommer exempelvis möjliggöra för att betala med betalkort men då kommer det bara vara möjligt inom en zon. Systemet vet ju inte om resenären ska resa över flera zoner eller så behöver resenären blippa kortet igen när den passerar zongräns.

Kilometertaxa

För att det ska vara enkelt att veta vilket som är bästa biljetten så är det bra om produktutbudet är begränsat. Dagens klippkort premierar inte de lojala kunderna utan en hantering kan istället vara att reser en person sällan så kan det finnas takpris.

Erfarenheter från Västtrafik visar att kunderna upplever stress vid avstigning och rädsla att glömma att checka ut. Även kundnära personal upplever att kunder glömmar att checka ut och att det tar längre tid vid avstigning. Kundtjänst får hantera många ärenden. I glesbefolkade län är bilen ofta det enda realistiska transportmedlet och en kilometertaxa

riskerar att slå hårdare mot boende och företag i dessa områden. Systemmässigt är biljett och betalssystemet mer komplext.

Flytande zoner

För att det ska vara enkelt att veta vilket som är bästa biljetten så är det bra om produktutbudet är begränsat. Dagens klippkort premierar inte de lojala kunderna utan en hantering kan istället vara att reser en person sällan så kan det finnas takpris.

Om det ska vara möjligt att resa med betalkort så behöver ställning tas kring hur resa över flera zoner ska hanteras. Västtrafik kommer exempelvis möjliggöra för att betala med betalkort men då kommer det bara vara möjligt inom en zon. Systemet vet ju inte om resenären ska resa över flera zoner eller så behöver resenären blippa kortet igen när den passerar zongräns.

Flytande zoner riskerar att bli mer komplext systemmässigt med risk att det blir en ökad administrativ börda. Troligtvis också lite mer komplext för resenärerna att förstå systemet. För de som har svårigheter att läsa kartor och inte vet vad hållplatsen heter som de ska till så kan det bli lite utmanade att resa.

Enhetstaxa

Enhetstaxa är det upplägg som är enklast både för resenärer, kundtjänst men även chaufförer. Med en större andel äldre och ett län med många besökare så är det viktigt att systemet är enkelt. Utifrån trafikeringskostnad så är upplägget med enhetstaxa inte rättvist, men däremot så kan det ses som rättvis utifrån att områden med lågt kollektivtrafikutbud också har lågt pris medan områden med högt kollektivtrafikutbud får ett relativt högre pris. De långväga resandet blir billigt men korta resor blir dyrare. Enhetstaxa stödjer regional utveckling genom att priset för resan inte är begränsning för att exempelvis kunna arbeta i en annan del av länet. Ekonomiskt är det lite svårare att säga hur enhetstaxa kommer att slå i ett så stort län som Jämtland Härjedalen, men det kommer innebära snabb på- och avstigning, minskat behov av kundservice, minskad risk för felvalideringar och felköp och kostnaden för systemdrift och det bakomliggande systemet är lågt, vilket kanske väger upp eventuell intäktsminskning.

För att det ska vara enkelt att veta vilket som är bästa biljetten så är det bra om produktutbudet är begränsat. Dagens klippkort premierar inte de lojala kunderna utan en hantering kan istället vara att reser en person sällan så kan det finnas takpris. Jämna belopp är lättare att kognitivt förstå. Om Jämtland Härjedalen skulle tänka lika prissättning som DinTur så innebär det att det blir dyrare för alla som bara reser en zon idag, men samtidigt blir det billigare för alla som idag reser 2 zoner eller fler. Enhetstaxa skulle möjliggöra för att använda betalkort oavsett var och hur långt resenären ska resa i länet. Resultatet kan bli att fler som har gång- och cykelavstånd istället börjar använda sig av cykeln eller i värsta fall övergå till att ta bilen.

De personer som bor i Östersund har möjlighet att resa med flera olika trafikslag. Det är möjligt att resa hållbart genom att gå, cykla, åka kollektivt och busstrafiken har hög turtäthet i jämförelse med andra delar av länet. På glesbygden finns det inte samma möjlighet att resa kollektivt eftersom turtätheten inte är lika frekvent och för längre resor så

blir bilen ofta det mest attraktiva färdmedlet och kanske i många fall det enda rimliga. Däremot är det inte alla som har tillgång till bil och för att hela länet som kunna ta del av service och arbetsmarknaden så kan ett sätt vara att göra den kollektiva resan så pass prisvärd så att kostnaden inte är ett hinder för att kunna arbeta på annan ort. Det är förhållandevis få som reser med de regionala busslinjerna så även om biljettpriset blir billigare så slår det kanske inte så hårt på biljettintäkter, men länstrafiken får räkna med minskade intäkter om resandet håller sig på samma nivåer.

Nackdelen med att sänka priset för längre resor är att det innebär att de korta resorna blir dyrare, vilket gör att det finns en risk att de totalt intäkterna minskar, men sker överflyttningen istället till att fler går och cyklar så är det ändå ur ett folkhälsoperspektiv bra. Risker är dock att fler börjar resa med bil. För låginkomsttagare så är enhetstaxa en fördel ekonomiskt för de som reser längre sträckor men det blir dyrare för de som reser kortare sträckor och inom stadstrafiken. Ett sätt att motverka dessa negativa effekter är att använda takpris och olika mängdrabatter och att begränsa prishöjning på 30 dagars biljett.

Prissättningen bör göra så att stamkunderna premieras, att det är förmånligt att ha ett månadskort istället för att köpa enkelbiljetter. Vilka prisnivåer behöver utredas vidare. Likaså tidbegränsningen för enkelbiljett om det ska vara en och samma tidbegränsning eller olika i stad- och regiontrafik. Takpris kan göra att de personer som är osäkra på hur mycket de kommer att resa kollektivt ändå kan testa på och vet att de får det mest förmånliga priset och att det omvandlas till exempelvis en dygnsbiljett. De frågor som Länstrafiken kan förvänta sig kommer komma från resenärerna är varför korta resor kostar lika mycket som långa resor samt om enkelbiljetten har en tidbegränsning som löpt ut och resenären gör ett byte och behöver köpa en ny enkelbiljett men den som sitter kvar på samma buss får åka till slutdestination trots att tidbegränsning löpt ut. En annan fråga att hantera är de ännu större prisskillnaderna som blir mellan att resa med särskilt kontra allmän kollektivtrafik.

Effekter av att ta bort möjligheten till ombordförsäljning kan vara att det blir mer utmanande för vissa grupper som är behov av en högre servicegrad. Vissa personer saknar smartphone och har svårt att navigera i en digital miljö. Flertalet personer i alla åldrar har dock betalkort² och 90 procent har använt det den senaste månaden. Om det bara är att blippa betalkortet och inga andra knapptryckningar behövs så är bedömningen att de allra flesta kan genomföra resan självständigt. För att ta del av olika rabatter går det att få hjälp av kundtjänst och initialt kan det krävas en extra utbildningsinsats att hjälpa kunderna att komma igång. Förslaget är också att se över årskort senior till förmån för t.ex. månadskort med likvärdiga villkor. Slutgiltigt beslut om taxa för samtliga resenärsgupper bör dock utredas vidare mot bakgrund av det osäkra världsläget samtidigt som möjligheten att underlätta för de grupper i behov av en högre servicegrad såsom berättigade till aktivitetsersättning e.d. utreds ytterligare för att kunna tillhandahålla enklare, mer ändamålsenliga betallosningar än idag.

Region Jämtland Härjedalen har idag statligt stöd för två typer av interregional trafik; tågtrafik som körs av Norrtåg samt busstrafik som passerar länsgränserna. En del som

² [Hur ser den svenska kortmarknaden ut? - Card Payment Sweden](#) och [siffror-om-svenska-betalningsmarknaden_ny-version.pdf](#)

behöver utredas vidare är effekten på interregionala resandet och hur personkilometer ska mätas om det är enhetstaxa. Ett av Trafikverkets kriterier är att minst 20 procent av resandet är interregionalt (mätt i personkilometer).

Rekommendationer

- Ta bort ombordförsäljning, chauffören ska inte behöva hantera biljetter och resenären ska bara blippa kortet
- Ta bort klippkort och utvärdera alternativ till åtrskort senior på likvärdiga villkor
- Inför takpris, eventuellt olika mängdrabatter (detta behöver utredas vidare)
- Inför enhetstaxa
- Inför en tidsbegränsning på enkelbiljett, eventuellt olika tidsbegränsningar för stad och region (vilken/vilka tider som ska gälla behöver fortsatt utredas och är inte en förutsättning som behöver vara klar inför upphandling av nytt biljett- och betalsystem för i detta skede räcker det med att veta att det kommer att vara en tidsbegränsad enkebiljett)
- Möjlighet att betala med betalkort
- Prisnivåer och resevillkor behöver utredas vidare
- Ändra aktiviteringstiden från 180 dagar till 30 dagar