

Kollektiv trafik i Stockholm - zoner og passagertal

Indledning

I forbindelse med den igangværende drøftelse af den fremtidig kollektive transport i Danmark bringes der ofte eksempler frem fra udlandet, som kan inspirere. Det gælder bl.a. Stockholm, som for 7 år siden gennemførte en reform, der bl.a. medførte at hele Stockholm blev én zone også for enkeltbilletter. Nedenstående baggrund er blev til efter interview med Johans Wadman, som er CEO for Svensk Kollektiv Trafik samt en række artikler. Kontaktoplysninger på Johan Wadman og link til artiklerne ses til sidst i dette notat.

Takststruktur og passager- og prisændringer

I Region Stockholm udgjorde den kollektive trafik 55pct. af alle motoriserede rejser i 2023 - en stigning på 5pct. fra året før¹. I Region Hovedstaden udgjorde samme andel i 2023 21pct.².

Siden 1968 har man i Stockholm haft én zone for månedskort, som dækker 26 kommuner i Stockholmsområdet og op til 130 km for den længste rejse. Prisen for et 30 dages periodekort ligger i dag på 1020 SEK svarende til ca. 649 DKK, mens det for unge, pensionister og studerende er på 414 DKK. For køb af enkeltbilletter var Stockholm oprindeligt opdelt i tre zoner, men dette blev ændret i 2017, hvor enkeltbilletter også blev til én-zones-billetter. Samtidig steg prisen på en enkeltbillet, som i dag koster 42 SEK svarende til ca. 27 DKK. For unge, pensionister og studerende koster det 17 DKK

Samtidig med takstændringen blev betalingsprocessen betydeligt enklere ved at tillade brug af betalingskort direkte, uden at det var nødvendigt at købe en billet først, hvilket ifølge Svensk Kollektivtrafik har haft stor betydning. Til trods for en betydelig prisstigning på enkeltbilletter oplevede de svenske trafiksekskaber hverken et fald eller en stigning i passagertallene, mens indtægterne til gengæld steg på grund af de højere billetpriser.

Svensk Kollektivtrafik antager at årsagen til, at passagertallene ikke faldt, skyldes at den enklere betalingsmåde gav nye passagerer men også, at trængsel og betalingsring betyder, at det for de færreste i Stockholm var et attraktivt alternativ at skifte til bil.

¹ [Kollektivtrafikbarometern \(svenskkollektivtrafik.se\)](https://svenskkollektivtrafik.se)

² [Transportvaner - Transportvaneundersøgelsens dan-selv værktøj](#)



Betalingsring i det centrale Stockholm – samt bedre kollektiv trafik og p-muligheder

I 2007 blev der etableret en betalingsring omkring Stockholm, hvor der opkræves betaling i dagtimerne. I myldretiden koster det 45 SEK svarende til ca. 27 DKK, mens det hen over formiddagen koster 11 SEK svarende til ca. 7 DKK.³ På lørdage, søndage og helligdage er det gratis. Statistikkerne viser, at bilernes procentandel af de samlede rejser er 16pct. højere i weekenderne end i hverdagene⁴.

Store dele af det overskud afgiften giver, som i alt i 2020 lød på mellem 205 og 220 millioner DKK, er gennem årene gået til at forbedre den kollektive trafik⁵. Lige så væsentligt blev parkeringsmulighederne forbedret ved indgangen til bymidten, da betalingsringen blev etableret.

Det vurderes, at betalingsringen har medført, at antallet af biler der hver dag kører ind og ud af Stockholm er 18 procent mindre, end hvis den ikke havde været der. Region Stockholms befolkning steg fra 2006 til 2021 med 473.000 svarende til en stigning på knap 25 pct., mens antallet af køretøjer der dagligt passerer betalingsringen i samme periode kun steg med 7 pct.⁶.

Kontaktoplysninger på Johan Wadman

Johan Wadman

VD/CEO

Svensk Kollektivtrafik/

Mobile +46 70 762 3323

johan.wadman@svenskkollektivtrafik.se

Svensk Kollektivtrafik Service AB

<http://www.svenskkollektivtrafik.se>

⁴ [10 år efter betalingsringens død: I Stockholm fik de én – og det kan mærkes | TV 2 Kosmopol](#)

⁵ [10 år efter betalingsringens død: I Stockholm fik de én – og det kan mærkes | TV 2 Kosmopol](#)

⁶ [Trängselskatt statistik Stockholm 2024 - Transportstyrelsen](#)