

PM

Ärendenr: [Ärendenummer]
Projektnr: [Projektnummer]

Till:

Från:

2012-05-03



Utveckling av taxor för kollektivtrafik till prognosåren 2030 och 2050

1. Bakgrund

De taxor för kollektivtrafiken som diskuteras här är de som kommer att användas i efterfrågemodellen Sampers och den därtill hörande samhällsekonomiska kalkylmodellen Samkalk. Resultat från Sampers/Samkalk används också som beräkningsunderlag i kalkylmodellen Bansek. Strukturen på taxorna i Sampers utgörs av taxematriser med priser för respektive färdmedel och ärende i resanderelationer. I modellen finns endast ett färdmedel för regionala kollektivtrafikresor "Regkoll" som består av buss och tåg och en gemensam taxa för dessa. I Samkalk fördelas intäkterna, det vill säga taxor multiplicerat med resande per färdmedel och ärende i respektive resanderelation, ut i trafiknätet på de kollektivtrafiklinjer som utgör utbudet i modellen. Det är därför inte möjligt att använda olika taxor för olika trafiklinjer med samma färdmedel på samma sträcka, även om både efterfråge- och kostnadssituationen skiljer sig åt.

2. Faktorer som påverkar taxor för kollektivtrafiken

Taxor för kollektivtrafiken beror på ett antal faktorer; marknadssituationen, trafikeringkostnader och beslutsfunktionen hos ägaren. Marknadssituationen avser i första hand efterfråge- och konkurrensförhållanden, både inom ett trafikslag och mellan trafikslag. Vad gäller beslutsfunktionen finns två huvudtyper:

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

- **Kommersiell kollektivtrafik** bedrivs av vinstmaximerande företag. Denna trafik består av flygtrafik samt långväga tåg- och busstrafik.
- **Icke kommersiell kollektivtrafik** (upphandlad/subventionerad trafik) som i första hand består av upphandlad lokal och regional buss- och tågtrafik. Det förekommer dock även upphandlad (subventionerad) långväga trafik med alla färdmedel. Denna trafik bedrivs utifrån samhällsekonomisk optimering givet en budgetrestriktion samt även med beaktande av andra aspekter, såsom villkor för individers tillgänglighet.

Kostnaderna för att bedriva trafiken påverkar nivån på taxorna, men i de flesta fall endast indirekt genom förutsättningen om vinstmaximering alternativt samhällsekonomisk optimering. Endast i de fall perfekt konkurrens råder finns ett direkt förhållande mellan priser och kostnader genom att priset då är lika med marginalkostnaden (som i sin tur är lika med genomsnittskostnaden). En sådan perfekt konkurrens finns emellertid i praktiken bara på marknader där varorna är perfekta substitut, exempelvis råvarumarknader. Inom kollektivtrafiken finns en naturlig produktdifferentiering i form av tidtabellslagda avgångs- och ankomsttider. Vidare finns stordriftsfördelar genom att fler resenärer kan inrymmas i fordonen till en låg extrakostnad, åtminstone till en viss nivå. Inom kollektivtrafiken finns därför inget direkt förhållande mellan kostnader och priser. Inte heller i Sampers finns något sådant direkt förhållande mellan taxor och trafikeringskostnader.

Vi har varken kunskap om eller tillgång till information eller metoder för att beräkna troliga/optimala priser. Det vi kan göra är att utgå från nuvarande taxestruktur och nivå, åtminstone såsom den är inlagd i Sampers, och göra bedömningar av hur dessa kan komma att utvecklas med beaktande av

- Utveckling av körkostnad för personbil, eftersom personbilstrafiken dominerar marknaden för persontransporter
- Viktiga kostnadsförändringar inom respektive färdmedel
- Modellberäknat finansiellt resultat hos trafiken
- Modellens förmåga att hantera prisförändringar

Det är således en blandning mellan å ena sidan "verkliga" förutsättningar och förhållanden och å andra sidan modellresultaten vad gäller prisernas påverkan på transportefterfrågan och finansiellt resultat på trafiklinjenivå.

Ärendenr: [Ärendenummer]
Projektnr: [Projektnummer]

Körkostnad för personbil består av drivmedelskostnad, drivmedelsförbrukning samt övrig körkostnad. Dessa faktorer har bestämts i annan ordning och ingår här enbart som en förutsättning för utveckling av kollektivtrafikens taxor.

3. Kommersiell kollektivtrafik

3.1 Prissättning av kommersiell trafik

Biljettpriser hos den del av kollektivtrafiken som bedrivs på kommersiella grunder bestäms av trafikföretagens vinstmaximering, det vill säga intäkter och kostnader. Något förenklat kan man säga att efterfrågan på resor med ett visst färdmedel beror av priset på resor med detta färdmedel samt färdmedlets övriga reskostnad (restid, väntetid, komfort, olycksrisk, tillförlitlighet osv.), motsvarande hos alla andra färdmedel eller substitut, samt av inkomsten. En förbättring av det egna färdmedlets övriga reskostnad, relativt andra färdmedel, betyder att det är möjligt att ta ut ett högre pris, vid konstant efterfrågan. Därmed inte sagt att det är vinstmaximerande att göra så.

För att motivera ett antagande om förändrade relativpriser mellan färdmedel, måste man göra troligt att det är företagsekonomiskt motiverat med sådana prispförändringar. Detta kan ske antingen genom att

- a) kostnader inom respektive färdmedel förändras på ett sätt som avviker från övriga färdmedel,
- b) konkurrenssituationen, både inom respektive färdmedel och mellan de olika färdmedlen förändras väsentligt eller
- c) nuvarande priser inte är vinstmaximerande.

I annat fall finns det inget utrymme för företagsekonomiskt motiverade prispförändringar. Nedan beskrivs översiktligt dessa förhållanden

3.2 Utveckling av trafikens kostnader

3.2.1 KOSTNADSUTVECKLING PERSONBIL

En effektivisering som innebär minskad bränsleförbrukning beräknas ske för personbilar. Tillsammans med höjda bränslekostnader (ökat råoljepris och realt sett ökande koldioxidskatt) innebär detta lägre körkostnader vid de båda framtida prognosåren, en sänkning med ca 3 % till år 2030 och 11 % till år 2050. Personbilstrafiken dominerar marknaden för persontransporter och förändringar

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

av körkostnaden påverkar troligtvis prissättningen i andra färdmedel, allt annat lika.

3.2.2 KOSTNADER TÅGTRAFIK

Vad gäller kostnadsutvecklingen för tågtrafiken har kalkylvärdena i ASEK 5 enbart prisnivåjusterats, det vill säga det förutsätts att kostnaderna inte förändras reellt sett över tiden. Synpunkter har framförts, bland annat av KTH (2012), att en framtida fordonseffektivisering inom tågtrafiken är trolig vilket skulle sänka kostnaderna för trafiken med 20-30%. KTH drar slutsatsen att detta också innebär sänkta taxor i motsvarande grad.

Eftersom kostnaderna för kollektivtrafiken enligt ASEK 5 inte förändras reellt sett, och det är dessa kostnader som Trafikverket ska använda i kommande åtgärdsplanering, måste vi basera diskussionen om de framtida taxorna på denna förutsättning. Till detta kommer det faktum att Trafikverket slagit fast inriktningen för uttag av banavgifter till år 2025, Trafikverket (2012a). Till detta år ska en fullständig marginalkostnadsprissättning vara genomförd. I samband med den kommande åtgärdsplaneringen har dock Trafikverket bestämt att banavgifter för prognosåret ska baseras på den prognos som lämnats till regeringen avseende trolig total intäkt år 2025. I denna prognos ingår inte avgifter för buller eller trängsel. Denna nivå är mer i linje med den så kallade "Current Policy" som används för beräkning av personbilstrafikens körkostnader (enbart beslutad politik). Med dessa undantag och i övrigt genomförd marginalkostnadsprissättning ökar tågtrafikens kostnader till år 2030 enligt tabellen nedan.

Ärendenr: [Ärendenummer]
 Projektnr: [Projektnummer]

Tabell 1: Förändrade körkostnader tågtrafik till år 2030

Tågtrafik	Fordon	Ökad körkostnad
Persontåg	Långväga dagtåg	4 %
	Nattåg	4 %
	Snabbtåg	7 %
	Regionaltåg	5 %
	Dieseltåg	19 %
	Pendeltåg	3 %
	Alla persontåg	5 %
Godståg	Eldrivna godståg	17 %
	Dieseldrivna godståg	36 %
	Alla godståg	18 %

De ökade banavgifterna medför därför en höjning av den totala körkostnaden för persontågstrafiken med i genomsnitt 5 % och skulle därför kunna utgöra ett skäl till höjda taxor.

3.2.3 KOSTNADSUTVECKLING FLYGTRAFIK

Energieffektivisering inom flyget är beräknad till 25 %. Det ökade råoljepriset innebär samtidigt ökade bränslekostnader. Enligt uppgifter varierar andelen bränslekostnader av flygets totala kostnader kraftigt mellan flygplanstyper varför det inte varit möjligt att beräkna vad dessa effekter innebär för den totala genomsnittliga kostnaden. Lönsamheten inom flygtrafiken är mycket låg, varför det har bedömts som osannolikt med framtida taxesänkningar. Utredning pågår om sannolika effekter på prissättningen.

3.2.4 KOSTNADSUTVECKLING BUSS

För busstrafiken ökar kostnaderna till följd av högre bränslepriser, samtidigt sker en energieffektivisering. Sammantaget görs bedömningen att kostnaderna för busstrafiken ungefär oförändrade. I ASEK 5 har ingen kostnadsförändring för busstrafiken beräknats.

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

3.2.5 SAMMANTAGEN BEDÖMNING KOSTNADSUTVECKLING

ASEK 5 redovisar inte någon kostnadsutveckling för något av de kollektiva trafikslagen, förutom den ökade koldioxidvärderingen över tiden som innebär ökade bränsleskatter. Dessutom ökar lönekostnader snabbare än övriga priser varför även detta påverkar kollektivtrafikens körkostnader. Det finns dock beräkningar av framtida energieffektiviseringar för dessa, Trafikverket (2012b). Tillsammans med ökade energikostnader blir nettoeffekten mycket liten, i synnerhet som den andel av körkostnaden som utgörs av energi är förhållandevis låg (tåg och buss). Utöver dessa delar är en teknisk utveckling trolig som kan komma att medföra lägre kostnader per passagerare. Sammantaget finns inget entydigt underlag vad gäller den framtida utvecklingen av kollektivtrafikens kostnader.

Inverkan av personbilstrafikens körkostnad torde vara större på buss och tågtrafikmarknaden än på flygmarknaden på grund av att dessa är närmare substitut.

3.3 Förändringar av konkurrensförhållandet inom och mellan trafikslag

Förutom de ovan beskrivna förändringarna av trafikens kostnader kan konkurrensförhållandena mellan trafikslagen förändras av andra skäl. Det kan röra sig om förändringar av övriga reskostnader än pris, det vill säga restider, komfort, olycksrisker etc. Om infrastruktur och/eller styrmedel i vidare mening¹ förändras till prognosåren kan det betyda att konkurrensytorna mellan trafikslagen närmar sig varandra eller tvärtom. Om exempelvis restiderna med buss minskar kraftigt ökar konkurrensen mellan både buss och tåg och mellan buss och personbil, vilket kan innebära möjligheter för den kommersiella busstrafiken att höja taxorna och öka lönsamheten. Någon sådan analys har vi dock ingen möjlighet att genomföra.

Ändrade organisatoriska förhållanden inom ett trafikslag kan påverka prissättningen. Det senare gäller i första hand avregleringen av den långväga persontågstrafiken. En ökad horisontell konkurrens (tåg på samma sträcka som konkurrerar med varandra) kan komma att innebära en press nedan på priserna. Samtidigt medför en ökad grad av vertikal separering (trafik på olika delsträckor utförs av olika företag) av trafiken att priserna för de bytesresor som berörs ökar.

¹ Såsom hastighetsgränser, tillgång till infrastrukturens kapacitet

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

Nettoeffekten är ännu så länge oklar. Det vore dock önskvärt att ändå kunna beakta dessa förändrade relativpriser inom tågtrafiken, men det är inte möjligt med nuvarande utformning av taxorna i resanderelationer.

3.4 Är nuvarande priser vinstmaximerande?

Det tredje skälet till att taxorna skulle kunna förändras är att nuvarande priser inte är vinstmaximerande eller åtminstone inte vinstmaximerande vid prognosåret, då ovan nämnda förändringar har skett. Det är dock svårt att i praktiken argumentera för motsatsen.

Om det varit möjligt att höja priserna och samtidigt öka vinsten så skulle en sådan prisjustering redan skett och vice versa för en prissänkning. I vilken utsträckning de totala intäkterna ökar eller minskar till följd av prisförändringar beror enbart på hur känslig efterfrågan är för prisförändringar. Ett annat uttryck för det senare är priselasticiteten. Om priselasticiteten, är mindre än -1 kommer en prishöjning att innebära ökade intäkter (intäktsökningen från de kvarvarande resenärerna är större än intäktsbortfallet till följd av efterfrågeminskningen) och vice versa om priselasticiteten är större än -1 .

En möjlig anats skulle kunna vara att använda modellen Sampers som hjälpmedel att beräkna vinstmaximerande taxor. De priselasticiteter för tåg som skattats med modellen Sampers ligger emellertid långt under -1 , ca $-0,6$ och för långväga tjänsteresor och ca $-0,4$ för långväga privatresor. Detta betyder att högre taxor alltid kommer att resultera i ökad företagsekonomisk lönsamhet. Det kan innebära trovärdighetsproblem om de samhällsekonomiska kalkylerna baseras på en företagsekonomisk lönsamhet som avviker från den verkliga lönsamheten. Modellens låga priselasticiteter är sannolikt ett resultat av att den verkliga variationen i kollektivtrafikens priser har varit svåra att fånga som underlag för modellens estimering. Av denna anledning kommer inte Sampers att användas för att utvärdera troliga taxeförändringar.

3.5 Sammanfattning kommersiell kollektivtrafik

- Kostnader för trafiken; inget underlag för bedömning av förändrade kostnader för tåg, buss och flyg enligt ASEK 5 förutom kostnadsökningar för tågtrafiken till följd av banavgifter.
- Sänkta körkostnader för personbil, som dominerar marknaden för persontransporter och därför sannolikt har stor inverkan på prissättningen i övriga trafikslag.

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

- Marknadsförändringar; oklar priseffekt till följd av avregleringen inom järnvägstrafiken.
- Nuvarande prissättning av den kommersiella kollektivtrafiken förutsätts vara vinstmaximerande

Det finns två alternativ för val av taxor till prognosåren 2030 och 2050

- Oförändrade relativpriser, dvs. sänka de nationella kollektivtrafiktaxorna i samma utsträckning som körkostnad för personbil förändras
- Oförändrade priser för den nationella kollektivtrafiken, innebärande ökade relativpriser jämfört med personbil
- Taxor för flygtrafiken – utredning pågår

Båda dessa kan kombineras med 5 % ökade taxor för tågtrafiken till följd av avgiftsökningar.

4. Icke kommersiell kollektivtrafik

Den icke-kommersiella trafiken utgörs i första hand av lokal och regional kollektivtrafik. Det finns även viss långväga trafik som bedrivs med subventioner men i modellen, det vill säga SampersSamkalk, finns endast indelning i nationella och regionala resor.

4.1 Historisk utveckling av den regionala kollektivtrafiken

Den historiska utvecklingen av taxorna för den regionala/lokala kollektivtrafiken visar på att priserna ökat under en följd av år, med ungefär samma ökning som real BNP per capita (källa?). Samtidigt har utbudet av denna trafik ökat avsevärt under den senaste 20-25 årsperioden.

I tabellen nedan visas kostnadstäckningsgraden samt samhällsbidrag för trafiken i några områden samt för riket som helhet, år 2007 och 2010.

Ärendenr: [Ärendenummer]
 Projektnr: [Projektnummer]

Tabell 2: Kostnadstäckning och storlek på samhällsbidrag till lokaltrafiken. Källa: SLTF

Område	Kostnadstäckning		Samhällsbidrag, kr/invånare	
	År 2007	År 2010	År 2007	År 2010
Stockholm	38 %	45 %	2 860	3 074
Skåne	59 %	59 %	949	1 028
Västra Götaland	45 %	46 %	1 337	1 778
Dalarna	47 %	53 %	985	993
Riket	43 %	47 %	1 371	1 599

Eftersom trafiken bedrivs utifrån samhällsekonomisk optimering, med budgetrestriktioner och med hänsyn till vissa fördelningsaspekter, är det rimligt att subventionens storlek varierar mellan olika områden. I de fall "värdet" per resa med kollektivtrafik är högt, till följd av de trängsel- och miljöeffekter som därmed undviks, är det samhällsekonomiskt motiverade bidraget större än då dessa effekter är av mindre omfattning. Detta mönster framgår av tabellen ovan. Troligtvis återspeglas detta även i prisvariationen mellan olika områden; i Stockholm kostar ett månadskort för hela SL-området 790 kr för en vuxen, motsvarande i Dalarna (hela länet) är 1 290 kr, det vill säga ett månadskort i Dalarna är drygt 60 % dyrare än i Stockholm, trots ett avsevärt mycket större utbud av kollektivtrafik i Stockholm. Å andra sidan är trängsel- och miljöproblemen i Dalarna små jämfört med Stockholm vilket utifrån ovanstående motiverar det lägre priset i Stockholm.

Den genomsnittliga självfinansieringsgraden har ökat, åtminstone sedan år 2007. Det är inte helt osannolikt att koppla samman de ovan nämnda historiska prishöjningarna med utbudsökningarna och den ökade självfinansieringsgraden. En relevant fråga är då om utbudet kommer att fortsätta att öka liksom graden av självfinansiering?

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

4.2 Framtida förändringar av utbud, kostnader och finansiering

Inför den kommande åtgärdsplaneringen har Trafikverket/ASEK uttalat att man bör utgå från oförändrad subventionsgrad när det gäller den regionala kollektivtrafiken. Detta kan tolkas som att antingen följer subventionen förändringen av det finansiella underskottet i trafiken (subventionens storlek kan förändras) eller som att subventionsbeloppet är oförändrat. Det är rimligt att anta att mängden pengar, det vill säga subventionens storlek (budgetrestriktionen) som används till att upphandla denna typ av trafik förändras med ekonomisk tillväxt, eftersom skatteintäkterna ökar i samma utsträckning. Det är också rimligt att förutsätta att den samhälleliga betalningsviljan för finansiering av kollektivtrafikens underskott ökar med ekonomisk tillväxt eftersom Individernas värdering av restid, luftföroreningar, koldioxid och buller antas öka med real tillväxt i BNP per capita.

Baserat på ovanstående kan reala prishöjningar för denna typ av kollektivtrafik komma att ske om ökningen av det finansiella underskottet till följd av kommande utbudsökningar är större än ekonomiska tillväxten. Ökningen i real BNP per capita från år 2010 till år 2030 är 41 %.

Enligt den JA-prognos för år 2030 som användes i kapacitetsuppdraget ökar antalet turer med regional- och pendeltåg med ca 40 % från år 2010 och kostnaderna för trafiken ökar med totalt ca 31 %. Denna beräkning är exklusive den ovan beskrivna höjningen av banavgifterna. Med höjningen av banavgifterna ökar kostnaden för tågtrafiken med ca 39 %, det vill säga i ungefär samma storleksordning som den ekonomiska tillväxten. Samma jämförelse kan göras för förändring av intäkter mellan 2010 och JA 2030. Dessa ökar med totalt 29 % och baseras på oförändrade taxor för kollektivtrafiktrafiken och en stor sänkning av körkostnaden med personbil. Kostnadsökningen är således större än intäktsökningen **men totalt sett är intäkterna större än totala kostnader för den lokala och regionala tågtrafiken, både år 2010 och 2030, även om "vinsten" har minskat år 2030**. Även för busstrafiken redovisar modellen ett företagsekonomiskt överskott. Den beräkning som gjorts av det senare har dock enbart med intäkter från regionala bussresor år 2030, det vill säga om även de nationella bussresorna inkluderas är det företagsekonomiska överskottet ännu större. Med andra ord resulterar nuvarande taxe- och kostnadsstruktur i

Ärendenr: [Ärendenummer]
Projektnr: [Projektnummer]

SampersSamkalk i ett positivt företagsekonomiskt netto för den regionala kollektivtrafiken. Detta talar mot en ytterligare höjning av de regionala taxorna.

Mot en höjning av taxorna talar också modellens förmåga att hantera sådana. Priselasticiteten för regionala privatresor i Sampers är ca -0,4. Det innebär att en höjning av taxorna kommer att resultera i en ökad företagsekonomisk lönsamhet för trafiken. Eftersom modellen redan nu visar på ett företagsekonomiskt överskott för den lokala och regionala kollektivtrafiken, både buss och tåg, kan det leda till trovärdighetsproblem. I verkligheten finns inga sådana överskott för denna trafik.

Den genomsnittliga intäkten, kronor per personkilometer för de regionala privatresorna är väsentligt mycket högre än för de långväga privatresorna enligt SampersSamkalk. I genomsnitt är de regionala priserna, kronor per personkilometer, ca 67 % högre än de långväga. Till stor del beror det på den betydligt kortare reslängden för de regionala resorna.

Ett problem med att beakta de ökade banavgifterna i de regionala kollektivtrafiktaxorna är att i Sampers finns dessa som en gemensam taxa för all regional kollektivtrafik, inte separat för buss och tåg. De ökade banavgifterna, utslaget på hela kostnaden för den regionala kollektivtrafiken, innebär en total kostnadsökning med ca 3 %.

Sammanfattning regional kollektivtrafik

- Den totala kostnadsökningen för den regionala tågtrafiken till följd av förväntade utbudsökningar från år 2010 till år 2030 (JA-prognos från kapacitetsuppdraget) är ca 31 % utan de ökade banavgifterna och 39 % med de ökade banavgifterna
- Intäktsökningen för den regionala tågtrafiken från samma prognos som ovan är 29 %
- Den ekonomiska tillväxten, real BNP per capita, för samma period är 41 %
- Den samhälleliga betalningsviljan för att finansiera (de verkliga) underskotten i trafiken torde öka med real tillväxt i BNP per capita, eftersom värderingar av miljöeffekter, restider och olyckor ökar med denna faktor
- I Sampers finns en gemensam taxa för den regionala kollektivtrafiken
- De ökade banavgifterna innebär en total kostnadsökning för all regional kollektivtrafik, tåg och buss, med ca 3 %

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

- Modellen beräknar ett företagsekonomiskt överskott för den lokala och regionala kollektivtrafiken
- I verkligheten bedrivs denna trafik med finansiella underskott
- Priselasticiteten i Sampers är låg, vilket ger ökade intäkter och en ökning av det företagsekonomiska överskottet följd av taxehöjningar

Sammantaget finns två möjliga rekommendationer vad gäller de framtida regionala taxorna:

Antingen behålls dessa reallt oförändrade till år 2030 (och 2050(?)). I praktiken innebär det en prishöjning i förhållande till körkostnaden för personbil med 3 % år 2030, vilket också motsvarar kostnadsökningen till följd av de ökade banavgifterna. År 2050 är den relativa prisförändringen 11 %.

Alternativt sänks taxorna med 3 % år 2030 respektive 11 % år 2050 för att behålla relativpriserna oförändrade. Kostnaden för de ökade banavgifterna finansieras med ökade subventioner, vilket också inryms inom den troliga ökningen av betalningsviljan för finansiering av kollektivtrafiken.

Det bör noteras att i modellen ger den regionala kollektivtrafiken som helhet ett finansiellt överskott. En översyn av både taxor och kostnader rekommenderas därför.

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

5. Sammanfattning

Hur priserna för kollektivtrafiken, det vill säga buss, flyg och tåg, kan komma att utvecklas till prognosåren 2030 och 2050 beror på ett flertal faktorer. Vad som kan och bör göras i de prognoser som ska användas som underlag till kommande åtgärdsplanering styrs dock till stor del av prognosmodellens förmåga att hantera prisförändringar samt förhållandet mellan kostnader och intäkter som beräknas utifrån dessa resultat. Kortfattat är priskänsligheten låg i modellen vilket innebär att prishöjningar ger intäktsökningar. För den regionala kollektivtrafiken är modellberäknade intäkter större än trafikens kostnader, vilket inte stämmer med verkligheten.

Motsvarigheten till kollektivtrafikens taxor för personbilstrafiken är den körkostnad som används i prognoserna. Denna beräknas minska med 3 % till år 2030 och 11 % till år 2050. Den enda reala kostnadsförändring som finns beräknad för kollektivtrafiken är ökning av tågtrafikens banavgifter. I övrigt antas oförändrade trafikeringskostnader.

Med hänsyn till ovanstående kan något av följande väljas:

- Behåll relativpriserna oförändrade, dvs. sänk kollektivtrafiktaxorna enligt körkostnaden för personbil
- Behåll kollektivtrafiktaxorna reall oförändrade, dvs. det blir relativt sett dyrare att resa med kollektiva färdmedel än med personbil

Trafikverket har valt alternativet med reall oförändrade taxor för alla kollektivtrafik för de båda prognosåren 2030 och 2050.