

Trafiknämnden

Tid	2016-04-07 09:00-15:00
Plats	Vidöstern, Region Kronoberg, Nygatan 20, Växjö
Kallade	Ordinarie ledamöter Peter Freij (S), ordförande Fanny Battistutta (V), vice ordförande Sven Sunesson (C), 2:e vice ordförande Carl-Olof Bengtsson (S) Julia Berg (S) Camilla Ymer (S) Ann-Charlotte Wiesel (M) Viktor Emilsson (M) Eva Johnsson (KD) Ersättare Marianne Nordin (S) Conny Simonsson (S) Erik Jansson (MP) Tommy Andersson (M) Josef Tingbratt (KD)
Övriga kallade	Patric Littorin Thomas Nilsson Patrik Tidåsen Clas Carlsson Ulf Pettersson Julija Markensten

1. Justering av protokoll

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår trafiknämnden beslutar

att utse Sven Sunesson att jämte ordförande justera protokollet.

Sammanfattning

Föreslås att utse Sven Sunesson att jämte ordförande justera protokollet.

Justering sker 12 april kl 9.00.

2. Fastställande av dagordning

3. Månadsrapport februari 2016 16RK199

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att godkänna månadsrapport februari 2016 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för februari 2016 uppgår sammanlagt till 4,9 miljoner kr. Prognos för året lämnas vid delårsrapport 1 efter mars månads verksamhet. Året har startat positivt med ett ökat resande.

Beslutsunderlag

- Månadsrapport februari TN - missiv
- TN Månads.sammandrag februari 2016

4. Länstrafiktaxa 2017 16RK555

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår trafiknämnden rekommendera regionstyrelsen rekommendera regionfullmäktige besluta

att fastställa Länstrafiktaxa 2017 i enlighet med upprättad handling.

Sammanfattning

Till länstrafiktaxa 2017 föreslås vissa förändringar och justeringar. - Taxan för enkelbiljett (ordinarie pris) höjs med 1 kr för 1 zon (Växjö Stadstrafik). Taxan för enkelbiljett för resa i 3-6 zoner höjs med 1 kr per zonsteg (pris för 2 zoner lämnas oförändrat). Taxan för enkelbiljett för 7 zoners resa höjs med 3 kr, därefter med 5 kr per zonsteg upp till taktaxa 12 zoner. Även detta år genomförs taxeförändringar i enlighet med WSP:s rekommendationer – med inga eller blygsamma höjningar på korta sträckor och större prisjusteringar på längre sträckor. - För Resekort Period höjs priset med 20 kr per zonsteg för resor mellan 3-5 zoner. För Resekort Period 6-zon, 7-zon samt Län höjs priset med 30 kr, 40 kr respektive 50 kr. Prissättningen på Resekort Period 1-2 zoner lämnas oförändrad. - Nattaxa för resa 7-10 zoner höjs med 20 kr till 120 kr. - Besöksbiljetten prisanpassas enligt taxehöjning. - Endagsbiljett län höjs med 2 kr till 122 kr för att prismässigt överensstämma med motsvarande Besöksbiljett. - Nya nationella riktlinjer för enhetlig kategorisering av studerande berättigade till rabatterade periodprodukter kan komma att införas redan till höstterminen 2016. Länstrafiken Kronoberg kommer att anpassa periodkortsprodukterna till de nya riktlinjerna.

Vid trafiknämndens sammanträde föredras även WSPs konsultrapport Översyn av kollektivtrafiktaxorna i Kronobergs län.

Beslutsunderlag

- *Länstrafiktaxa 2017*
- *TAXA 2017 LTK - TN 160407*
- *Översyn av kollektivtrafiktaxorna i Kronobergs län_Rapport-WSP 2014-03-17*

5. Nya resevillkor i Sydtaxan och nya ersättningsnivåer vid försening 16RK672

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår trafiknämnden besluta

att införa gemensamma resevillkor inom Sydtaxan för linjetrafik i Kronobergs län i enlighet med lag SFS 2015:953, ”Stärkta rättigheter för kollektivtrafikresenärer” och tillämpa ersättningar vid förseningar enligt ovan beskrivna regelverk och oavsett sträcka för turen.

att uppdra åt Trafikdirektören att fortsätta arbetet med att finna en gemensam överenskommelse om ersättningsnivåer inom Sydtaxan.

att uppdra åt Trafikdirektören att se över möjligheten att resenärer i framtiden ska registrera sin resa i perrongvalidator för att ersättning ska kunna utbetalas.

Sammanfattning

En ny lag ”Stärkta rättigheter för kollektivtrafikresenärer” (SFS 2015:953) träder i kraft 2016-04-01. Nya resevillkor för resor med Länstrafiken Kronoberg har ställts samman tillsammans med övriga trafikbolag i sydlänen som täcker in bestämmelser i såväl den nya lagen som aktuella EG-förordningar. För att skapa tydlighet för kund föreslås en enhetlig tillämpning av lagen för all linjelagd trafik. Dessutom föreslås nya nivåer för förseningsersättning, dessa kommer dock att bli olika mellan länen. Kostnaderna bedöms rymmas inom budget. Resevillkor gäller från och med 2016-04-01. Förslag till resevillkor bereds vid extra presidieberedning inför trafiknämndens sammanträde och beslutsunderlag läggs därför till nämnden på sammanträdet.

Beslutsunderlag

- *Missiv Nya resevillkor Sydtaxan*

6. Rapporter från externa uppdrag

Sammanfattning

Trafiknämndens ledamöter redogör för externa rapporter.

7. Aktuella lägesrapporter

Sammanfattning

Ansvariga tjänstemän redogör för aktuella lägesrapporter.

8. Ny representant till resenärsrådet 15RK38

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att utse Fanny Battistutta att representera trafiknämnden i resenärsrådet.

Sammanfattning

Med anledning av att Helena Lagstrand avsagt sin plats i trafiknämnden så behöver trafiknämnden utse ny representant till resenärsrådet. Föreslås att trafiknämnden utser Fanny Battistutta att representera trafiknämnden i resenärsrådet.

Beslutsunderlag

- *Ny representant till resenärsrådet*

**9. Upphandlingsprinciper – skolskjuts, serviceresor
m.fl trafikslag. 15RK74**

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att godkänna föreslagna förändringar samt att de arbetas in i anbudsunderlaget.

Sammanfattning

Arbetet med upphandlingsunderlaget har bedrivits i parallella arbets- och presidiegrupper för dels skolskjutstrafik, dels Serviceresor. Arbetet har inriktats på principfrågor samt förändringar jämfört med nuvarande avtal. Stor enighet har rått mellan deltagande kommuner. Principerna har eller skall godkännas av båda presidiegrupperna samt arbetsgrupperna.

Beslutsunderlag

- *Upphandlingsprinciper - missiv*
- *PM Upphandlingsprinciper*

**10. Kollektivtrafikens ekonomiska bidrag till
samhällsnyttan - utredningsuppdrag**

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår trafiknämnden besluta

att ge trafikdirektören i uppdrag att genomföra utredning angående kollektivtrafikens ekonomiska bidrag till samhällsnyttan.

Sammanfattning

Föreslås att trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att genomföra utredning angående kollektivtrafikens ekonomiska bidrag till samhällsnyttan som underlag till framtida budgetarbete.

11. Anmälan av delegationsbeslut

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera delegationsbesluten till protokollet.

Sammanfattning

Anmälan av beslut om Färdtjänst och Riksfärdtjänst under perioden 2016-03-01-2016-03-31.

12. Övriga ärenden

3

Månadsrapport februari 2016 16RK199

Trafiknämnden

Månadsrapport februari 2016

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna månadsrapport februari 2016 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för februari 2016 uppgår sammanlagt till 4,9 miljoner kr.

Prognos för helåret lämnas vid delårsrapport 1 efter mars månads verksamhet. Året har startat positivt med ett ökat resande.

Peter Freij
Ordförande trafiknämnden

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Månadssammandrag februari 2016 Trafiknämnden

MÅNADS- SAMMANDRAG

TRAFIKNÄMNDEN

FEBRUARI 2016



REGION
KRONOBERG

Resultatuppföljning per bas/delenhet

Resultaträkning (tkr)	Månad: Januari – Februari 2016			Rullande	Årsbudget	Prognos
	Utfall ack	Budget Ack	Differens	12 mån	2016	Budgetavv
Länstrafikens Kansli	-4 278	-4 556	278	-24 920	-27 995	
Teknik och omkostnader	-2 925	-3 535	610	-18 327	-24 611	
Marknadsföring	-1 013	-1 188	176	-6 433	-7 130	
Utredningsuppdrag	-17	-167	150	-390	-1 000	
Regiontrafik	-17 255	-19 000	1 745	-108 817	-114 000	
Växjö stadstrafik	-9 444	-9 600	156	-60 137	-65 500	
Älmhult stadstrafik	-147	-233	86	-739	-1 400	
Krösatåg Nord	-1 968	-3 030	1 062	-13 573	-18 180	
Krösatåg Syd	-5 107	-5 283	177	-31 722	-31 700	
Öresundståg	-1 597	-1 843	246	660	-11 060	
Kust till kust-banan (ingår i Öresundståg 2016)	0	0	0	-844	0	
Pågatåg	-277	-283	6	-1 435	-1 700	
Vidarefaktureringtågtrafik	0	0	0	0	0	
Anropsstyrd trafik	-373	-400	27	-2 416	-4 000	
Serviceresor	-33	-33	0	-494	-455	
Sjukrese-administration	0	0	0	159	0	
Färdtjänst-avdelning	2	2	0	-53	-61	
Abonnerad skolskjuts	146	0	146	1 556	0	
Totalsumma	-44 286	-49 151	4 865	-267 925	-308 793	

Kommentar:

Periodens resultat är 4 865 tkr bättre än budget. Framförallt är det intäkterna som startat året på ett mycket positivt sätt.

Det finns ännu inga kända avvikelser jämfört med budget för helåret. Årsprognos lämnas i samband med delårsrapporten efter mars månads verksamhet.

Resandet i februari (exklusive skolkort) ökade med 9,5 % för regiontrafiken och med 10,6 % för Växjö stadstrafik jämfört med februari 2015, vilket delvis är en skottårseffekt.

Resandet för perioden mars 2015 – februari 2016 ökade med 1,6 % för regiontrafiken och 5,4 % för Växjö stadstrafik jämfört med samma period tidigare år (exklusive skolkort).

Antalet sålda periodkort tåg ökade januari – februari 2016 med 16,8 % jämfört med samma period tidigare år.

Samlat betyg för NKI (nöjd kundindex) enligt Kollektivtrafikbarometern ökade till 69 % för perioden mars 2015 – februari 2016 jämfört med 68 % för samma period tidigare år.

Marknadsandelen enligt Kollektivtrafikbarometern minskade till 11,48 % för perioden mars 2015 – februari 2016 jämfört med 11,52 % för samma period tidigare år.

Totalt antal medlemmar i februari 2016 på Mina Sidor var 33 841 medlemmar jämfört med 29 573 medlemmar i februari 2015, en ökning med 14,4 %.

Antalet besök i februari 2016 på Länstrafikens hemsida var 128 762 besök jämfört med 113 051 besök i februari 2015, en ökning med 13,9 %.

Självfinansieringsgrad per trafikslag

Trafikslag	Intäkter tkr jan-feb 2016	Kostnader tkr jan-feb 2016	% jan-feb 2016	Jämförelse % Bokslut 2015	Jämförelse % Budget 2016	% Prognos 2016
Öresundståg	19 827	21 424	92,5%	96,8%	91,0%	
Älmhults stadstrafik	229	376	60,8%	59,4%	46,2%	
Regiontrafik buss	14 411	31 666	45,5%	43,5%	43,3%	
Växjö stadstrafik	8 023	17 467	45,9%	39,3%	37,6%	
Krösatåg Nord	1 827	3 794	48,1%	41,4%	40,4%	
Pågatåg	87	364	23,9%	25,9%	23,6%	
Krösatåg Syd	1 603	6 709	23,9%	23,8%	23,9%	
SUMMA	46 006	81 801	56,2%	53,6%	51,9%	

Kommentar:

Det finns ännu inga kända avvikelser jämfört med budget för helåret. Årsprognos lämnas i samband med delårsrapporten efter mars månads verksamhet.

Året har startat med ett bra resande vilket återspeglas i relativt goda intäkter.

Vintermånader innebär dock alltid en högre självfinansieringsgrad än sommarmånader.

Sjukfrånvaro Trafiknämnden (i procent av ordinarie arbetstid)

Centrum	JAN - FEB 2016			JAN - FEB 2015		
	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män
LTR Länstrafiken Gemensamt	1,3	1,3	1,4	1,3	0,5	2,1
UTR Uppdragsverksamhet Trafik	12,9	17,1	0,3	8,5	7,7	22,7
TN Trafiknämnd tot.	5,9	9,3	1,1	3,6	3,9	3,1
Region Kronoberg tot.	5,5	5,9	4,0	5,6	5,4	4,4

Kommentar:

Siffrorna i tabellerna avser sjukfrånvaron i december 2015 och januari 2016 som regleras vid lönen i januari - februari 2016. Då organisationen inte fanns i sin nuvarande form innan 2015 så omfattar statistiken för 2015 bara en månad.

Sjukfrånvaron för UTR Uppdragsverksamhet Trafik (Serviceresor och Färdtjänst) minskade något i januari 2016 jämfört med december 2015 men ligger fortfarande på en hög nivå, bl.a. beroende på flera långtidssjukskrivningar men även ökad korttidsfrånvaro.

Utvecklingen kommer att analyseras månadsvis framåt.

4

Länstrafiktaxa 2017 16RK555

Trafiknämnden

Länstrafiktaxa 2017

Ordförandes förslag till beslut

Trafiknämnden rekommenderar regionstyrelsen rekommendera regionfullmäktige besluta

att fastställa Länstrafiktaxa 2017 i enlighet med upprättad handling.

Sammanfattning

Till länstrafiktaxa 2017 föreslås vissa förändringar och justeringar.

- Taxan för enkelbiljett (ordinarie pris) höjs med 1 kr för 1 zon (Växjö Stadstrafik).
- Taxan för enkelbiljett för resa i 3-6 zoner höjs med 1 kr per zonsteg (pris för 2 zoner lämnas oförändrat). Taxan för enkelbiljett för 7 zoners resa höjs med 3 kr, därefter med 5 kr per zonsteg upp till taktaxa 12 zoner. Även detta år genomförs taxeförändringar i enlighet med WSP:s rekommendationer – med inga eller blygsamma höjningar på korta sträckor och större prisjusteringar på längre sträckor.
- För Resekort Period höjs priset med 20 kr per zonsteg för resor mellan 3-5 zoner. För Resekort Period 6-zon, 7-zon samt Län höjs priset med 30 kr, 40 kr respektive 50 kr. Prissättningen på Resekort Period 1-2 zoner lämnas oförändrad.
- Nattaxa för resa 7-10 zoner höjs med 20 kr till 120 kr.
- Besöksbiljetten prisanpassas enligt taxehöjning.
- Endagsbiljett län höjs med 2 kr till 122 kr för att prismässigt överensstämma med motsvarande Besöksbiljett.
- Nya nationella riktlinjer för enhetlig kategorisering av studerande berättigade till rabatterade periodprodukter kan komma att införas redan till höstterminen 2016. Länstrafiken Kronoberg kommer att anpassa periodkortsprodukterna till de nya riktlinjerna.

Peter Freij
Ordförande Trafiknämnden

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Länstrafiktaxa 2017

LÄNSTRAFIKTAXA 2017

Trafiknämndens förslag till Regionfullmäktige 160407



INNEHÅLLSFÖRTECKNING LÄNSTRAFIKTAXA 2017

	SID
1 BAKGRUND TIDIGARE TAXEFÖRÄNDRINGAR	3
2 SAMMANFATTNING TAXEFÖRÄNDRINGAR 2017	4
3 RESEKORT	5
4 SUBVENTIONERADE RESOR	9
5 MÄNGDRABATT VID STÖRRE INKÖP	9
6 BESÖKSKORT FÖR UTLÄNDSKA UNGDOMAR, BESÖKSBILJETT	9
7 GILTIGHET I TÅGTRAFIK	10
8 RABATTERAD GRUPPBILJETT FÖR GRUNDSKOLEELEVER	10
9 TVÅ TIMMARS ÖVERGÅNGSTID I FÖRSTA ZONEN	10
10 DUO/FAMILJ	11
11 SOMMARERBJUDANDE; SOMMARLOVSKORTET	11
12 PRISDIFFERENTIERING AV FÖRSÄLJNINGSKANALER	11
13 FRITIDSKORT	11
14 SKOLKORT, BUSS	12
15 SKOLKORT, TÅG	13
16 FÄRDTJÄNSTTAXA	13
TAXOR:	
17 PERIODKORT BUSS	14
18 PERIODKORT TÅG ANDRA KLASS	15
19 PERIODKORT TÅG FÖRSTA KLASS	16
20 PERIODKORT ÖVER LÄNSGRÄNS	17
21 STUDERANDEKORT BUSS	18
22 STUDERANDEKORT TÅG ANDRA KLASS	19
23 UNGDOMSKORT BUSS	20
24 UNGDOMSKORT TÅG ANDRA KLASS	21
25 ENKELBILJETTER BUSS	22
26 ENKELBILJETTER TÅG ANDRA KLASS	23
27 ENKELBILJETTER TÅG FÖRSTA KLASS	24
28 NATTAXA OCH NATTILLÄGG	25
29 ÖVRIGT	25
30 SKOLKORT BUSS	26
31 SKOLKORT TÅG	27
32 SOMMARLOVSKORT	27
33 FRITIDSKORT	27
34 FÄRDTJÄNST, ENKELBILJETT	28
35 FÄRDTJÄNST, PERIODKORT	29
36 JÄMFÖRELSE TAXOR I ANDRA LÄN 2016-03-15	30

1 BAKGRUND TIDIGARE TAXEFÖRÄNDRINGAR

Sedan några år tillbaka är Länstrafiken Kronoberg med i Kollektivtrafikbarometern, som är en landsomfattande kvalitets- och attitydundersökning som genomförs av landets länstrafiksorganisationer.

År 2015 hamnade länstrafikens Nöjd Kund Index (NKI) avseende prisvärdhet på 46 %. Detta värde är något högre än riksgenomsnittet (43 %) och en liten förbättring mot 2014 (44 %).

Länstrafiktaxan för 2016 innebar följande:

- Taxan för enkelbiljetter bibehölls för resor inom 1 till 3 zoner. Taxan för enkelbiljetter höjdes med 1 kr för fyra zoners resa och därefter ökande med 1 kr per zonsteg till sju zoner. Resor i 8-12 zoner (taktaxa) höjdes med 6-13 kr. Dessa taxeförändringar skedde i enlighet med de rekommendationer som lades fram i WSP:s konsultrapport efter den utredning som gjordes 2013 på uppdrag av Regionfullmäktige. Rapporten gav uttryck för att Länstrafiken i Kronobergs län hade något höga taxor på korta reserelationer, men att där var utrymme för höjningar på längre relationer.
- För Resekort Period 1-3 zoner bibehölls prissättningen. Resekort Period Buss höjdes med 20 kr (ordinarie pris) för 4 zoner. Därefter justerades priset så att det skiljer 80 kr per zon upp t.o.m. Länskort. Priset för Länskort Buss höjdes därmed från 1 080 kr till 1 160 kr.
- Bibehållen prissättning Resekort Period Tåg 2-3 zoner. För 4 zoner skedde en höjning med 40 kr (ordinarie pris). Därefter justerades priset så att det skiljer 80 kr per zon upp t.o.m. Länskort. Priset för Länskort Tåg höjdes därmed från 1 340 kr till 1 360 kr. Även dessa prisändringar skedde i enlighet med WSP:s taxeutredning.
- Rabatten för studerandekort med inomläns giltighet, samt för ungdomskort, ändrades till 25 %.
- Fritidskort höjdes med 20:- (terminsgiltighet).
- Skolkort med full giltighet slopades eftersom att samtliga kommuner köper skolkort med giltigheten 2 resor/dag.

2 SAMMANFATTNING TAXEFÖRÄNDRINGAR 2017

Nedan sammanfattas de förändringar som införs 2017:

- Taxan för enkelbiljett (ordinarie pris) höjs med 1 kr för 1 zon (Växjö Stadstrafik). Taxan för enkelbiljett för resa i 3-6 zoner höjs med 1 kr per zonsteg (pris för 2 zoner lämnas oförändrat). Taxan för enkelbiljett för 7 zoners resa höjs med 3 kr, därefter med 5 kr per zonsteg upp till taktaxa 12 zoner. Även detta år genomförs taxeförändringar i enlighet med WSP:s rekommendationer – med inga eller blygsamma höjningar på korta sträckor och större prisjusteringar på längre sträckor.
- För Resekort Period höjs priset med 20 kr per zonsteg för resor mellan 3-5 zoner. För Resekort Period 6-zon, 7-zon samt Län höjs priset med 30 kr, 40 kr respektive 50 kr. Prissättningen på Resekort Period 1-2 zoner lämnas oförändrad.
- Nattaxa för resa 7-10 zoner höjs med 20 kr till 120 kr.
- Besöksbiljetten prisanpassas enligt taxehöjning.
- Endagsbiljett län höjs med 2 kr till 122 kr för att prismässigt överensstämma med motsvarande Besöksbiljett.
- Nya nationella riktlinjer för enhetlig kategorisering av studerande berättigade till rabatterade periodprodukter kan komma att införas redan till höstterminen 2016. Länstrafiken Kronoberg kommer att anpassa periodkortprodukterna till de nya riktlinjerna.

Regionfullmäktige fastställer Länstrafiktaxa 2017. Under löpande år kan mindre justeringar/erbjudanden som initieras av Länstrafiken och som hänger samman med marknadsföringsinsatser beslutas av Trafiknämnden under förutsättning att kostnaden ryms inom fastställd budget.

Taxeförändringarna **2017** träder i kraft söndagen den **11 december 2016** i samband med tidtabellsskifte för tåg och buss i länet. Enda undantaget är eventuella taxeförändringar avseende färdtjänst där taxeändringar träder i kraft den 1 januari 2017.

3 RESEKORT

Under 2009-2010 infördes Resekortet som kan innehålla både periodgiltighet och reskassa (tidigare rabattkort).

3.1 Resekortet buss 1 zon (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i en zon.

3.2 Resekortet buss 2 zoner (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i två angivna zoner som geografiskt hör ihop. Tvåzonskortet är inte giltigt vid resa i andra zoner än i de två angivna zonerna.

3.3 Resekortet buss 3 zoner (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i tre angivna zoner som geografiskt hör ihop. Trezonskortet är inte giltigt vid resa i andra zoner än i de tre angivna zonerna.

3.4 Resekortet buss 4 zoner (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i fyra angivna zoner som geografiskt hör ihop. Fyrzonskortet är inte giltigt vid resa i andra zoner än i de fyra angivna zonerna.

3.5 Resekortet buss 5 zoner (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i fem angivna zoner som geografiskt hör ihop. Femzonskortet är inte giltigt vid resa i andra zoner än i de fem angivna zonerna.

3.6 Resekortet buss 6 zoner (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i sex angivna zoner som geografiskt hör ihop. Sexzonskortet är inte giltigt vid resa i andra zoner än i de sex angivna zonerna.

3.7 Resekortet buss 7 zoner (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i sju angivna zoner som geografiskt hör ihop. Sjuzonskortet är inte giltigt vid resa i andra zoner än i de sju angivna zonerna.

3.8 Resekortet buss län (30 dagar)

Periodkort för resor med buss i hela länet. För samtliga län inom Sydtaxesamarbetet så är respektive länsgräns även taxegräns.

3.9 Periodkort tåg (30 dagar)

Sedan 11 januari 2009 finns zonrelaterade periodkort för tåg på samma sätt som för periodkort buss. Dessa zonrelaterade periodkort kan även kombineras för köp av zoner i andra län t.ex. periodkort för tåg andra klass Lund – Älmhult eller Växjö – Hässleholm. Periodkorterna för tågtrafiken gäller även för samma zoner i busstrafiken. Periodkort för tåg gäller inte på SJ X2000. Periodkort tåg finns för tåg andra klass respektive tåg första klass och finns i följande varianter:

- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

3.10 Studerandekort (30 dagar)

Sedan 2009 finns studerandekort dels för buss och dels för tåg inom länet. Studerandekort ger 25 % rabatt jämfört med ordinarie periodkortspris. Nytt nationellt förslag: Studenter berättigade till rabatten är de som har Mecenatkort eller Studentkort och en studietakt på minst 50 % om minst 10 veckors sammanhängande studier per termin på en studiemedelsberättigad utbildning som står under statlig tillsyn (dvs ej SFI el uppdragsutbildning).

Studerandekorten kan köpas i följande varianter för busstrafiken:

- En zon
- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

Studerandekorten kan köpas i följande varianter för tågtrafiken:

- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

3.11 Ungdomskort (30 dagar)

I december 2011 infördes ungdomskort dels för buss och dels för tåg inom länet. Ungdomskortet ger 25 % rabatt jämfört med ordinarie periodkortspris (vilket innebär samma pris som gäller för studerandekorten) och gäller upp till och med 19 års ålder. Vid resa med Ungdomskortet skall legitimation som styrker giltig ålder kunna uppvisas.

Ungdomskorten kan köpas i följande varianter för busstrafiken:

- En zon
- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

Ungdomskorten kan köpas i följande varianter för tågtrafiken:

- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

3.12 Studerandekort, giltighet i Sydtaxan – dvs över länsgräns

I och med taxeskiftet i december 2014 infördes studeranderabatt på länsgräns-överskridande periodprodukter inom taxesamarbetet i södra Sverige. Rabatteringen på dessa produkter är 25 % på ordinarie pris för den valda sträckan. Studenter som är berättigade till rabatten är de som har Mecenatkort eller Studentkort och en studietakt på minst 50 % om minst 10 veckors sammanhängande studier per termin på en studiemedelsberättigad utbildning som står under statlig tillsyn (dvs ej SFI el uppdragsutbildning).

Den som reser med rabatterat färdbevis ska kunna uppvisa fotolegitimation och kompletterande handlingar som styrker rätten att resa för rabatterat pris (Mecenat- el Studentkort).

3.13 Årskort (ett år)

Årskorten säljs under året med en löpande giltighet om 365 dagar och kan endast köpas på Länstrafikens kansli/kundcenter. Årskorten säljs för hela giltigheten, men kan på grund av sjukdom, ändrade arbetsförhållanden eller liknande returneras och återlösas enligt en avräkningsmodell under året fram till den 10:e giltighetsmånaden. Därefter medges ej återlösen.

Årskorten för buss finns i följande varianter:

- En zon
- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

Årskorten för tåg finns i följande varianter:

- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

Priset för årskortet motsvarar priset för 9,5 månader.

Årskorten kan endast köpas med giltighet för zoner inom Kronobergs län.

3.14 Reskassa

I samband med införandet av det nya biljettsystemet 2009 bytte rabattkortet namn till Reskassa. Resekortets reskassa kan användas som betalning för resor med kollektivtrafik till och från samt inom Halland, Skåne, Blekinge, Kronoberg samt Kalmar och Jönköpings län.

Resekort med reskassa säljs endast med jämnt hundratal kronor. Lägsta inköpsbelopp från och med 9 december 2012 är 100 kronor.

Reskassa ger alltid 20 % rabatt på ordinarie enkelbiljettspris inom Kronobergs län. Varje län fastställer rabattsats för resor inom sitt län. Därför kan den totala rabattsatsen för en länsgränsöverskridande resa bli annorlunda.

4 SUBVENTIONERADE RESOR

I och med att Länstrafikens verksamhet erfordrar bidrag är varje resa subventionerad med skattemedel. Länstrafiken får utöver detta varje år en mängd förfrågningar om ytterligare subvention av resor utöver de normala taxorna. Följande policy gäller vid förfrågningar om ytterligare subvention av resor utöver ordinarie taxa:

- Extra resor ombesörjs av Länstrafiken endast åt de huvudmän som Länstrafiken träffat skolskjutsavtal med.
- Ytterligare subventioner av resor, t.ex. fria resor i någon omfattning, utöver vad regionfullmäktige fastställt, genomförs ej. Trafiknämnden kan besluta om enstaka undantag, företrädesvis i samband med nationella kollektivtrafikkampanjer.

5 MÄNGDRABATT VID STÖRRE INKÖP

Följande policy gäller för mängdrabatt vid större inköp:

Inköp av reskassa:	10 % volymrabatt vid inköp av minst 100 kort
Inköp av periodkort:	10 % volymrabatt vid inköp av minst 10 kort
Inköp av endagskort:	10 % volymrabatt vid inköp av minst 50 kort
Enkelbiljetter:	10 % volymrabatt vid inköp av minst 1 000 biljetter/kalenderår

6 BESÖKSKORT FÖR UTLÄNDSKA UNGDOMAR

Sedan 1995 har Länstrafiken tilldelat utländska ungdomar ett besökskort gällande fritt resande i länet i max 8 dagar. Från och med 2015 betalar respektive skola/arrangör 185 kr exklusive moms/besökskort.

6.1 BESÖKSBILJETT

I och med Taxa 2015 introducerades besöksbiljetter som riktar sig till turister och tillfälliga besökare. Giltigheten är 1 respektive 3 dygn. Biljetten finns att köpa ombord på buss, i biljettautomater och på fasta försäljningsställen.

<u>Stadstrafik</u>	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Besöksbiljett 24 timmar, vuxen	67 kr	65 kr
Besöksbiljett 24 timmar, barn	40 kr	39 kr
Besöksbiljett 72 timmar, vuxen	134 kr	130 kr
Besöksbiljett 72 timmar, barn	80 kr	78 kr
 <u>Län</u>		
Besöksbiljett 24 timmar, vuxen	122 kr	120 kr
Besöksbiljett 24 timmar, barn	72 kr	72 kr
Besöksbiljett 72 timmar, vuxen	244 kr	240 kr
Besöksbiljett 24 timmar, barn	144 kr	144 kr

7 GILTIGHET I TÅGTRAFIK

Sedan den 11 januari 2009 svarar Länstrafiken Kronoberg för taxorna inom Kronobergs län i Öresundstågtrafiken. Sedan den 12 december 2010 gäller Länstrafiken Kronobergs taxor även ombord på Krösatågen inom länet. Från och med den 15 december 2013 gäller Länstrafiken Kronobergs taxor även ombord på Pågatågen inom länet.

Övriga tågtaxor fastställs av respektive tågoperatör.

8 RABATTERAD GRUPPBILJETT FÖR GRUNDSKOLEELEVER

Den 1 februari 2007 infördes en rabatterad gruppbiljett i linjetrafik för grundskoleelever. Gruppbiljetten kan användas för kulturaktiviteter, vid besök av olika slag etc. Priset är ett enhetspris för hela gruppen oavsett gruppens storlek. Gruppen får vara maximalt 30 personer. Gruppbiljetten gäller sedan 15 december 2013 hela skoldagen utan tidsbegränsning.

9 TVÅ TIMMARS ÖVERGÅNGSTID I FÖRSTA ZONEN

2008 infördes förlängd övergångstid. Övergångstiden förlängdes från en timme till två timmar i den första zonen för resenärer med reskassa och enkelbiljetter. Övergångstiden gäller även mobilbiljetter. Förändringen innebär att en resenär kan genomföra en tur- och returresa i Växjö stadstrafik inom två timmar för samma kostnad som en enkelresa tidigare kostade. Förändringen kan även utnyttjas av regiontrafikresenärer som får avdrag för den första zonen vid en snabb returresa.

10 DUO/FAMILJ

Duo/familj gäller för högst fem personer och av dessa kan maximalt två personer vara vuxna. Två vuxna kan alltså köpa en biljett Duo/familj. En familj kan bestå av: två vuxna och upp till tre skolungdomar, en vuxen och upp till fyra skolungdomar eller fem skolungdomar. Duo/familj kan köpas som enkelbiljett eller betalas med reskassa alternativt som mobilbiljett.

Priset för Duo/familj beräknas efter priset för två vuxna med 10 % rabatt.

Duo/familj-biljett kan köpas samtliga dagar men inte i nattrafik.

11 SOMMARERBJUDANDE; SOMMARLOVSKORTET

Sommarlovskortet gäller för ungdomar t.o.m. 19 år, för obegränsat resande under två somarmånader och finns i tre varianter:

- Sommarlovskortet, län tåg & buss: 1 060 kr (ordinarie pris 2 120 kr)
- Sommarlovskortet, län buss: 910 kr (ordinarie pris 1 820 kr)
- Sommarlovskortet, stadstrafik: 405 kr (ordinarie pris 810 kr)

12 PRISDIFFERENTIERING AV FÖRSÄLJNINGSKANALER

Under hösten 2012 genomfördes ett tillägg om 20 kr vid kontant betalning ombord i buss, det sista steget i prisdifferentieringsstrategin med syfte till att minska kontanthanteringen i Länstrafikens fordon. Detta tillägg fortsätter tills vidare att användas i Länstrafikens verksamhet.

13 FRITIDSKORT

Den 15 december 2013 infördes ett Fritidskort för ungdomar t.o.m. 19 år.

Fritidskortet finns i två varianter: Län tåg + buss samt Län buss.

Fritidskortet har giltighet måndag – fredag 14.00 - 04.00, samt lördag – söndag 00.00 -24.00. Fritidskortet utställs terminsvis 15 augusti-31 december samt 1 januari-15 juni. Kortet gäller under alla lov utom sommarlovet. Helgdagar är giltigheten som för lördag/söndag. Lovdagar och studiedagar under terminen är giltigheten som för vardag.

Fritidskort säljs på fasta försäljningsställen och köps alltid för hela giltighetstiden.

14 SKOLKORT BUSS

Taxan för skolkorten följer taxan för periodkort med buss enligt följande tabell:

Skolkortspriserna skall vid varje tillfälle följa ordinarie periodkortspriser. Skolkortspriserna skall redovisas exklusive moms samt alltid avrundas till närmaste 5 kr.

Skolkort län	Pris i % av länskort buss
---------------------	----------------------------------

2 resor/dag	75
1 resa/dag	60

Skolkort kommun	Pris i % av fyrzonskort buss
------------------------	-------------------------------------

2 resor/dag	75
1 resa/dag	60

Skolkort tätort	Pris i % av tätortskort buss
------------------------	-------------------------------------

2 resor/dag	75
1 resa/dag	60

Utöver skolkorten som normalt utställs läsårsvis så finns även praktikkort för 10 respektive 20 resor.

Det finns även endagskort som säljs till skolor och socialförvaltningar, Migrationsverket etc. Dessa skolkort, praktikkort och endagskort säljs inte direkt till enskilda resenärer.

15 SKOLKORT TÅG

Taxan för skolkorten följer taxan för periodkort med tåg enligt följande tabell:

Skolkortspriserna skall vid varje tillfälle följa ordinarie periodkortspriser. Skolkortspriserna skall redovisas exklusive moms samt alltid avrundas till närmaste 5 kr.

Skolkort län	Pris i % av länskort tåg
2 resor/dag	75
1 resa/dag	60

Skolkort kommun	Pris i % av fyrzonskort tåg
2 resor/dag	75
1 resa/dag	60

16 FÄRDTJÄNSTTAXA

Enligt beslut i regionfullmäktige 2012-10-12 (§47) skall färdtjänsttaxan följa taxan för den allmänna kollektivtrafiken. Färdtjänsttaxan framgår av punkt 34-35.

Region Kronoberg ansvarar för färdtjänsttaxan i de kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt Lag (1997:736) om Färdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Detta innebär att Region Kronoberg i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet fastställer färdtjänsttaxan för kommunerna Alvesta, Lessebo, Tingsryd och Växjö.

	Pris 2017 inkl moms	Pris 2016 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tätortskort/Enzonskort	540	540	-
Tvåzonskort	700	700	-
Trezonskort	780	760	+ 20
Fyrzonskort	860	840	+ 20
Femzonskort	940	920	+ 20
Sexzonskort	1 030	1 000	+ 30
Sjuzonskort	1 120	1 080	+ 40
Länskort	1 210	1 160	+ 50

30-dagarskort vid inköp på Mina Sidor (10 % rabatt):

Tätortskort/Enzonskort	486	486	-
Tvåzonskort	630	630	-
Trezonskort	702	684	+ 18
Fyrzonskort	774	756	+ 18
Femzonskort	846	828	+ 18
Sexzonskort	927	900	+ 27
Sjuzonskort	1 008	972	+ 36
Länskort	1 089	1 044	+ 45

Årskort:

Tätortskort/Enzonskort	5 130	5 130	-
Tvåzonskort	6 650	6 650	-
Trezonskort	7 410	7 220	+ 190
Fyrzonskort	8 170	7 980	+ 190
Femzonskort	8 930	8 740	+ 190
Sexzonskort	9 785	9 500	+ 285
Sjuzonskort	10 640	10 260	+ 380
Länskort	11 495	11 020	+ 475

	Pris 2017 inkl moms	Pris 2016 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tvåzonkort	840	840	-
Trezonkort	960	940	+ 20
Fyrzonkort	1 060	1 040	+ 20
Femzonkort	1 140	1 120	+ 20
Sexzonkort	1 230	1 200	+ 30
Sjuzonkort	1 320	1 280	+ 40
Länskort	1 410	1 360	+ 50

30-dagarskort vid inköp på Mina Sidor (10 % rabatt):

Tvåzonkort	756	756	-
Trezonkort	864	846	+ 18
Fyrzonkort	954	936	+ 18
Femzonkort	1 026	1 008	+ 18
Sexzonkort	1 107	1 080	+ 27
Sjuzonkort	1 188	1 152	+ 36
Länskort	1 269	1 224	+ 45

Årskort:

Tvåzonkort	7 980	7 980	-
Trezonkort	9 120	8 930	+ 190
Fyrzonkort	10 070	9 880	+ 190
Femzonkort	10 830	10 640	+ 190
Sexzonkort	11 685	11 400	+ 285
Sjuzonkort	12 540	12 160	+ 380
Länskort	13 395	12 920	+ 475

	Pris 2017 inkl moms	Pris 2016 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tvåzonkort	1 270	1 270	-
Trezonkort	1 390	1 370	+ 20
Fyrzonkort	1 490	1 470	+ 20
Femzonkort	1 570	1 550	+ 20
Sexzonkort	1 660	1 630	+ 30
Sjuzonkort	1 750	1 710	+ 40
Länkort	1 840	1 790	+ 50
Årskort:			
Tvåzonkort	12 065	12 065	-
Trezonkort	13 205	13 015	+ 190
Fyrzonkort	14 155	13 965	+ 190
Femzonkort	14 915	14 725	+ 190
Sexzonkort	15 770	15 485	+ 285
Sjuzonkort	16 625	16 245	+ 380
Länkort	17 480	17 005	+ 475

**PERIODKORT ÖVER LÄNSGRÄNS
I KOMBINATION MED ZONER I ANDRA LÄN**

	Pris 2017 inkl moms	Pris 2016 inkl moms	Differens
30-dagarskort buss:			
Enzonskort (- 180)	360	360	-
Tvåzonskort (- 180)	520	520	-
Trezonskort (- 180)	600	580	+ 20
Fyrzonskort	860	840	+ 20
Femzonskort	940	920	+ 20
Sexzonskort	1 030	1 000	+ 30
Sjuzonskort	1 120	1 080	+ 40
Länskort	1 210	1 160	+ 50

30-dagarskort tåg andra klass:

Enzonskort (- 320)	360	360	-
Tvåzonskort (- 320)	520	520	-
Trezonskort (- 360)	600	580	+ 20
Fyrzonskort	1 060	1 040	+ 20
Femzonskort	1 140	1 120	+ 20
Sexzonskort	1 230	1 200	+ 30
Sjuzonskort	1 320	1 280	+ 40
Länskort	1 410	1 360	+ 50

Exempel: Om en resenär från Skåne vill lägga till en zon i Kronobergs län (Älmhult) så blir i Taxa 2017 merkostnaden för den zonen 360 kronor.

Periodkort över länsgräns kan även ställas ut med giltighet för studerande. Då tillämpas ovanstående prissättning med en rabatt på 25 %.

	Pris 2017 inkl moms	Pris 2016 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tätortskort/Enzonskort	405	405	-
Tvåzonskort	525	525	-
Trezonskort	585	570	+ 15
Fyrzonskort	645	630	+ 15
Femzonskort	705	690	+ 15
Sexzonskort	775	750	+ 25
Sjuzonskort	840	810	+ 30
Länskort	910	870	+ 40

30-dagarskort vid inköp på Mina Sidor (10 % rabatt):

Tätortskort/Enzonskort	365	365	-
Tvåzonskort	473	473	-
Trezonskort	527	513	+ 14
Fyrzonskort	581	567	+ 14
Femzonskort	635	621	+ 14
Sexzonskort	698	675	+ 23
Sjuzonskort	756	729	+ 27
Länskort	819	783	+ 36

	Pris 2017 inkl moms	Pris 2016 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tvåzonkort	630	630	-
Trezonkort	720	705	+ 15
Fyrzonkort	795	780	+ 15
Femzonkort	855	840	+ 15
Sexzonkort	925	900	+ 25
Sjuzonkort	990	960	+ 30
Länkort	1 060	1 020	+ 40

30-dagarskort vid inköp på Mina Sidor (10 % rabatt):

Tvåzonkort	567	567	-
Trezonkort	648	635	+ 13
Fyrzonkort	716	702	+ 14
Femzonkort	769	756	+ 13
Sexzonkort	833	810	+ 23
Sjuzonkort	891	864	+ 27
Länkort	954	918	+ 36

	Pris 2017 inkl moms	Pris 2016 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tätortskort/Enzonskort	405	405	-
Tvåzonskort	525	525	-
Trezonskort	585	570	+ 15
Fyrzonskort	645	630	+ 15
Femzonskort	705	690	+ 15
Sexzonskort	775	750	+ 25
Sjuzonskort	840	810	+ 30
Länskort	910	870	+ 40

30-dagarskort vid inköp på Mina Sidor (10 % rabatt):

Tätortskort/Enzonskort	365	365	-
Tvåzonskort	473	473	-
Trezonskort	527	513	+ 14
Fyrzonskort	581	567	+ 14
Femzonskort	635	621	+ 14
Sexzonskort	698	675	+ 23
Sjuzonskort	756	729	+ 27
Länskort	819	783	+ 36

	Pris 2017 inkl moms	Pris 2016 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tvåzonkort	630	630	-
Trezonkort	720	705	+ 15
Fyrzonkort	795	780	+ 15
Femzonkort	855	840	+ 15
Sexzonkort	925	900	+ 25
Sjuzonkort	990	960	+ 30
Länkort	1 060	1 020	+ 40

30-dagarskort vid inköp på Mina Sidor (10 % rabatt):

Tvåzonkort	567	567	-
Trezonkort	648	635	+ 13
Fyrzonkort	716	702	+ 14
Femzonkort	769	756	+ 13
Sexzonkort	833	810	+ 23
Sjuzonkort	891	864	+ 27
Länkort	954	918	+ 36

Enkelbiljetter		Pris 2017	Pris 2016	Differens
Resa antal zoner		inkl moms	inkl moms	
Vuxen				
1	zon	27	26	+ 1
2	zoner	37	37	-
3	zoner	49	48	+ 1
4	zoner	61	60	+ 1
5	zoner	73	72	+ 1
6	zoner	85	84	+ 1
7	zoner	99	96	+ 3
8	zoner	115	110	+ 5
9	zoner	125	120	+ 5
10	zoner	137	132	+ 5
11	zoner	149	144	+ 5
12	zoner	165	160	+ 5
Skolungdom 7 – 19 år (40 % rabatt)				
1	zon	16	16	-
2	zoner	22	22	-
3	zoner	29	29	-
4	zoner	37	36	+ 1
5	zoner	44	43	+ 1
6	zoner	51	50	+ 1
7	zoner	59	58	+ 1
8	zoner	69	66	+ 3
9	zoner	75	72	+ 3
10	zoner	82	79	+ 3
11	zoner	89	86	+ 3
12	zoner	99	96	+ 3
Duo/Familj				
1	zon	49	47	+ 2
2	zoner	67	67	-
3	zoner	88	86	+ 2
4	zoner	110	108	+ 2
5	zoner	131	130	+ 1
6	zoner	153	151	+ 2
7	zoner	178	173	+ 5
8	zoner	207	198	+ 9
9	zoner	225	216	+ 9
10	zoner	247	238	+ 9
11	zoner	268	259	+ 9
12	zoner	297	288	+ 9

Enkelbiljetter		Pris 2017	Pris 2016	Differens
Resa antal zoner		inkl moms	inkl moms	
Vuxen				
1	zon	27	26	+ 1
2	zoner	37	37	-
3	zoner	49	48	+ 1
4	zoner	61	60	+ 1
5	zoner	73	72	+ 1
6	zoner	85	84	+ 1
7	zoner	99	96	+ 3
8	zoner	115	110	+ 5
9	zoner	125	120	+ 5
10	zoner	137	132	+ 5
11	zoner	149	144	+ 5
12	zoner	165	160	+ 5
Skolungdom 7 – 19 år (40 % rabatt)				
1	zon	16	16	-
2	zoner	22	22	-
3	zoner	29	29	-
4	zoner	37	36	+ 1
5	zoner	44	43	+ 1
6	zoner	51	50	+ 1
7	zoner	59	58	+ 1
8	zoner	69	66	+ 3
9	zoner	75	72	+ 3
10	zoner	82	79	+ 3
11	zoner	89	86	+ 3
12	zoner	99	96	+ 3
Duo/Familj				
1	zon	49	47	+ 2
2	zoner	67	67	-
3	zoner	88	86	+ 2
4	zoner	110	108	+ 2
5	zoner	131	130	+ 1
6	zoner	153	151	+ 2
7	zoner	178	173	+ 5
8	zoner	207	198	+ 9
9	zoner	225	216	+ 9
10	zoner	247	238	+ 9
11	zoner	268	259	+ 9
12	zoner	297	288	+ 9

Enkelbiljetter		Pris 2017	Pris 2016	Differens
Resa antal zoner		inkl moms	inkl moms	

Vuxen

1	zon	57	56	+1
2	zoner	67	67	-
3	zoner	79	78	+ 1
4	zoner	91	90	+ 1
5	zoner	103	102	+ 1
6	zoner	115	114	+ 1
7	zoner	129	126	+ 3
8	zoner	145	140	+ 5
9	zoner	155	150	+ 5
10	zoner	167	162	+ 5
11	zoner	179	174	+ 5
12	zoner	195	190	+ 5

Skolungdom 7 – 19 år (40 % rabatt)

1	zon	46	46	-
2	zoner	52	52	-
3	zoner	59	59	-
4	zoner	67	66	+ 1
5	zoner	74	73	+ 1
6	zoner	81	80	+ 1
7	zoner	89	86	+ 3
8	zoner	99	96	+ 3
9	zoner	105	102	+ 3
10	zoner	112	109	+ 3
11	zoner	119	116	+ 3
12	zoner	129	126	+ 3

28 TAXA 2017**NATTAXA OCH NATTILLÄGG**

	Pris 2017 inkl moms	Pris 2016 inkl moms	Differens
Taxa i nattrafiken, en zon			
Nattillägg (med periodkort)	0	0	-
Nattaxa kontant	50	50	-
Nattaxa (reskassa)	40	40	-
Taxa i nattrafiken, 2-6 zoner			
Nattillägg (med periodkort)	0	0	-
Nattaxa kontant	100	100	-
Nattaxa (reskassa)	80	80	-
Taxa i nattrafiken, 7-10 zoner			
Nattillägg (med periodkort)	0	0	-
Nattaxa kontant	120	100	+20
Nattaxa (reskassa)	96	80	+16

29 TAXA 2017**ÖVRIGT**

	Pris 2017 inkl moms	Pris 2016 inkl moms	Differens
Reskassa (20 % rabatt)	fr.o.m. 100 kr (jämn hundratals kronor)	fr.o.m. 100 kr	-
Cykel regiontrafik buss	som skolungdom	som skolungdom	-
Cykel tåg	som skolungdom	som skolungdom	-
Kontrollavgift buss	1 000	1 000	-
Kontrollavgift tåg	1 000	1 000	-

	Kostnad/månad exkl. moms		Differens
	2017	2016	
Skolkort län			
Begränsad giltighet (2 resor/dag, mån-fre 04.00-24.00)	855	820	+ 35
Begränsad giltighet (1 resa/dag, mån-fre 04.00-24.00)	685	655	+ 30
Skolkort kommun			
Begränsad giltighet (2 resor/dag, mån-fre 04.00-24.00)	610	595	+ 15
Begränsad giltighet (1 resa/dag, mån-fre 04.00-24.00)	485	475	+ 10
Skolkort tätort			
Begränsad giltighet (2 resor/dag, mån-fre 04.00-24.00)	380	380	-
Begränsad giltighet (1 resa/dag, mån-fre 04.00-24.00)	305	305	-
Övriga biljetter			
Skolkort, ersättningskort (inkl. moms)			
- gymnasieelever	250	250	-
- gymnasieelever <u>med polisanmälan</u>	100	100	-
- grundskoleelever årskurs 7-9	100	100	-
- grundskoleelever årskurs F-6	0	0	-
Besökskort, 8 dagar, utländska studenter	185	185	-
Endagsbiljett län (inkl. moms)	122	120	+ 2
Praktikkort (inkl moms)	220:-/440:- (10/20 resor)		
Gruppbiljett enkelresa stadstrafik	192	192	-
Gruppbiljett enkelresa regiontrafik	300	300	-

31 TAXA 2017 SKOLKORT TÅG

	Kostnad/månad exkl. moms		Differens
	2017	2016	
Skolkort län			
Begränsad giltighet (2 resor/dag, mån-fre 04.00-24.00)	1 000	960	+ 40
Begränsad giltighet (1 resa/dag, mån-fre 04.00-24.00)	800	770	+ 30
Skolkort kommun			
Begränsad giltighet (2 resor/dag, mån-fre 04.00-24.00)	750	735	+ 15
Begränsad giltighet (1 resa/dag, mån-fre 04.00-24.00)	600	590	+ 10

32 TAXA 2017 SOMMARLOVSKORT

	Pris 2017 inkl moms	Pris 2016 inkl moms	Differens
Giltighet under två sommarmånader			
Sommarlovskort, län tåg & buss	1 057	1 020	+ 37
Sommarlovskort, län buss	907	870	+ 37
Sommarlovskort, stadstrafik	405	405	-

33 TAXA 2017 FRITIDSKORT

	(jämförpris /månad)	Pris 2017	Pris 2016
Fritidskort län buss			
Giltighet mån-fre 14.00 - 04.00, lör-sön 00.00-24.00	(182)	820	820
Giltighet en termin			
Fritidskort län buss + tåg			
Giltighet mån-fre 14.00 - 04.00, lör-sön 00.00-24.00	(227)	1 020	1 020
Giltighet en termin			

Enkelbiljetter		Pris 2017	Pris 2016	Differens
Resa antal zoner		inkl moms	inkl moms	
Vuxen, bokning dagen före resan				
1	zon	40	40	-
2	zoner	55	55	-
3	zoner	70	70	-
4	zoner	80	80	-
5	zoner	95	95	-
6	zoner	115	115	-
7	zoner	130	130	-
Vuxen, bokning samma dag som resan				
1	zon	50	50	-
2	zoner	65	65	-
3	zoner	80	80	-
4	zoner	100	100	-
5	zoner	120	120	-
6	zoner	140	140	-
7	zoner	165	165	-
Ungdom 7 – 19 år, bokning dagen före resan				
1	zon	30	30	-
2	zoner	35	35	-
3	zoner	45	45	-
4	zoner	50	50	-
5	zoner	60	60	-
6	zoner	70	70	-
7	zoner	80	80	-
Ungdom 7 – 19 år, bokning samma dag som resan				
1	zon	35	35	-
2	zoner	40	40	-
3	zoner	55	55	-
4	zoner	65	65	-
5	zoner	75	75	-
6	zoner	85	85	-
7	zoner	100	100	-

30-dagarskort:	Pris 2017	Pris 2016	Differens
Resa antal zoner	inkl moms	inkl moms	

Vuxen

1	zon	600	600	-
2	zoner	760	760	-
3	zoner	840	840	-
4	zoner	960	960	-
5	zoner	1 060	1 060	-
6	zoner	1 180	1 180	-
7	zoner	1 280	1 280	-

Ungdom 7 – 19 år, (50 % rabatt)

1	zon	300	300	-
2	zoner	380	380	-
3	zoner	420	420	-
4	zoner	480	480	-
5	zoner	530	530	-
6	zoner	590	590	-
7	zoner	640	640	-

36 JÄMFÖRELSE TAXOR I ANDRA LÄN 2016-03-15

	Vuxen enkelbiljett 1 zon	Vuxen enkelbiljett taktaxa	Periodkort 30 dagar	Anmärkning
Jönköping	30	100	600 700 1000	1 zon 2 zoner Länskort
Kalmar	26	109	585 820 1060 1270 1480	1 zon 2 zoner 3 zoner 4 zoner 5 zoner (län)
Blekinge	24	124	435 645 860 995	1 zon 2 zoner 4 zoner 8 (län)
Skåne	22 20	103	499 399 639 829 1039 1249	1-2 zoner storstad (Lund, Malmö, Helsingborg) 1-2 zon (ej storstad) 3 zoner 4-6 zoner 7-9 zoner 10 (län)
Halland	25	208	615 715 815 915 1015 1115 1215 1315 1415 1515 1615	1 zon tåg & buss 2 zoner tåg & buss 3 zoner tåg & buss 4 zoner tåg & buss 5 zoner tåg & buss 6 zoner tåg & buss 7 zoner tåg & buss 8 zoner tåg & buss 9 zoner tåg & buss 10 zoner tåg & buss Län tåg & buss



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



RAPPORT

Översyn av kollektivtrafiktaxorna i Kronobergs län

2014-03-17

Analys & Strategi

Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel:
Redaktör:
WSP Sverige AB
Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: 010-722 50 00
E-post: info@wspgroup.se
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se/analys

Innehåll

UTREDNINGENS SLUTSATSER I SAMMANDRAG	5
SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER	6
1 KRONOBERG I ETT NATIONELLT PERSPEKTIV	14
1.1 Prissystemet i Sverige i stora drag.....	14
1.2 Trender och samband i Sverige	15
1.3 Resor och utbud i Kronobergs län.....	17
1.4 Ökad marknadsandel i Kronobergs län	19
1.5 Ekonomiska nyckeltal för Kronobergs län	20
1.6 Kronoberg – det mest kostnadseffektiva länet	21
1.7 Nyckeltal för Kronoberg jämfört med övriga landet	24
2 KAN RESANDEUTVECKLINGEN FÖRKLARAS?	27
2.1 Hur kan resandeutvecklingen förklaras?	27
3 PRISKONKURRENS MED BIL	30
3.1 Priskonkurrensen på nationell nivå	30
3.2 Slutsatser	33
4 RABATTSYSTEMEN I KRONOBERG – EN ÖVERSYN	34
4.1 Nuvarande rabattsystem.....	34
4.2 Argument för olika slags rabatter	37
4.3 Förslag till inkomstbaserade rabatter för åldersgrupper	40
4.4 Effekter av om alla ungdomar reser gratis	47
4.5 Reskassans rabatt.....	48
4.6 Effekter av ändrad 2-timmarsregeln.....	52
4.7 Effekter av inga rabatter alls	53
4.8 Slutsatser betr. rabatter	56
4.9 Effekter av tågtillägg och överströmningseffekter.....	59
4.10 Nattaxetillägg.....	62
4.11 Effekt på bussresandet av ändrade P-avgifter i centrala Växjö	62
4.12 Effekter av olika påstigningstider	66
5 EFFEKTER AV ÄNDRADE PRISER.....	68
5.1 Inledning.....	68
5.2 Metodik.....	68
5.3 Antalet zoner och deras storlek	69
5.4 Prognos över utbuds- och prisförändringen 2013 – 2014.....	71
5.5 Optimala taxor för fler resor och ökade intäkter	73
5.6 Slutsatser	85

Utredningens slutsatser i sammandrag

1. **Kollektivresandet** i Kronobergs län ökade med 14 procent mellan åren 2000 och 2012. Under samma tidrymd ökade utbudet (mätt som antalet vagnkilometer) med 24 procent. Såväl utbudet som resandet ökade kraftigt från och med åren 2010 -11, då Öresundstågen och Krösatågen började trafikera länet.
2. I Kronobergs län har regionstyrelsen antagit ett **mål** om att till år 2020 öka marknadsandelen från 9,2 procent till 15 procent fram till år 2030, d.v.s. med 63 procent. I Kronoberg län har den ökat från 9,6 procent till 12,6 procent ¹ d.v.s. med 31 procent mellan åren 2000 och 2011. Som en jämförelse har samtliga län exklusive de tre storstadslänen uppvisat en ökad marknadsandel från 7 procent år 2000 till 10 procent år 2012. Kronobergs län uppvisar således ca 3 procentenheter högre marknadsandel än andra jämförbara län.
3. Kollektivtrafikens **kostnader och intäkter** har mer än fördubblats (i fast prisnivå) i Kronoberg under den senaste tolvårsperioden.
4. Skattefinansieringsgraden i Kronoberg ligger nära medelvärdet för hela landet.
5. Kollektivtrafikens **priser** har således stigit dubbelt så snabbt som bensinpriset under den senaste 25-årsperioden. Detta innebär att priskonkurrensen mellan bil och kollektiv trafiken har utvecklats ogynnsamt över tid.
6. För **korta resor** inom tätorterna är bilresan billigare än att åka med buss i Kronoberg och i regel snabbare. Med **periodkort** är resor med buss och tåg väsentligt billigare än med bil. På korta sträckor inom tätorterna riskerar man att förlora både resor och intäkter. På långa sträckor vinner man resor men förlorar intäkter.
7. I rapporten redovisas fem alternativa former av **inkomstbaserade rabatter för olika åldersgrupper**. Tre av dessa förslag ger både fler resor och ökade intäkter.
8. **Rabatten för reskassan** visar sig vara optimal vid 35 % jämfört med enkelbiljettpriset. Vi har testat olika grader av rabatt-procent, från 10 % och upp till 45 %. Eftersom dagens rabatt är 20 %, samt att resenärerna kan ladda reskassan 10 % billigare via ”Mina Sidor”, kan man hävda att dagens rabattsystem för reskassa är i det närmaste optimal. Man kan optimalt höja rabatten till 35 %.
9. Ett **tågtillägg** på ca 13 kr - i stället för dagens ca 5 kr per resa – skulle kunna motiveras med utgångspunkt från att trafikmyndigheten och resenären ”delar på resetidsvinsten”. Detta skulle då medföra ett resande bortfall på 6 procent, men ett intäkts tillskott på 7 procent på denna sträcka.
10. **Optimala priser** jämfört med 2014 års priser innebär att priserna för enkelbiljetter och reskassa sänks med ca 20 % - 40 % beroende på antalet zoner och att priset för månadskort höjs med 7 % - 44 %. Resuppostringarna minskar då jämfört med en motsvarande bilresa. Då beräknas både resor och intäkter i hela länet kunna öka med 8 %, vilket motsvarar 375.000 nya resor och 6,6 Mkr i nya intäkter. Kostnaderna för att tillgodose detta tillskott har grovt uppskattats till 3,4 Mkr.

¹ Här beräknad som kollektivtrafikens andel av antalet personkilometer med bil och kollektiva färdssätt; till skillnad från länets egen definition i andel av antalet resor.

Sammanfattning och slutsatser

Syfte

Länstrafiken Kronoberg har önskat att genomföra en taxeöversyn. Syftet med översynen är att få en djupare analys av taxefrågan samt det produkt/rabatt-utbud som finns i Kronoberg. Dessutom ska även existerande rabattsystem analyseras.

Kronobergs kollektivtrafik i ett nationellt perspektiv

Kronobergs län intar en femte topp position i Sverige med medelpriset på 12:50 kr per passagerarmil. Medelpriset i Sverige ligger på 10:50 kr per pass.mil. Mellan länen varierar priserna med faktorn tre mellan Gotland på 4:45 kr och Norrbotten på 15 kr per mil.

En långsiktig trend - under 26-årsperioden 1985 – 2011- inom svensk kollektivtrafik är att biljettintäkterna har stigit dubbelt så snabbt som kostnaderna, på grund av att skattebidragen bara har stigit hälften så snabbt som kostnaderna. I och med att skattebidragen inte har hängt med i kostnadsutvecklingen har trafikhuvudmännen varit tvungna att kompensera detta bortfall med allt snabbare prishöjningar.

Kronobergs län uppvisar en skattefinansieringsgrad för år 2011 med 39 % av kostnaderna finansierade med skattemedel. Ett ovägt medelvärde för hela landet ligger på 56 % skattefinansieringsgrad, medan ett vägt medelvärde (med storleken på kollektivtrafiken) uppgår till 48 %. Skattefinansieringsgraden i Kronoberg med ligger således strax under medelvärdet för hela landet.

Ökat utbud, fler resor, ökad reslängd och belägningsgrad med tågsatsning

Kollektivresandet² i Kronobergs län ökade med 20 % mellan åren 2000 och 2012. Under samma tidrymd ökade utbudet (mätt som antalet vagnkilometer) med 30 %. Såväl utbudet som resandet ökade kraftigt från och med åren 2010 -11, då Öresundstågen och Krösatågen började trafikera länet. Antalet personkilometer³ har dock nästan fördubblats, från 111 miljoner till 211 miljoner per år mellan åren 2000 och 2012. Räknat per invånare motsvarar detta en ökning med 43 %. Reslängden ökade endast måttligt mellan åren 2000 och 2008, från 18 till 19 km per resa. I och med introduktionen av tåg (Öresundståg och Krösatåg) har medelreslängden ökat till 29 km eller med över 50 % på bara fyra år. Detta har sin parallell i form av en ökad belägningsgrad från 11 - 12 passagerare per busstur åren 2000 – 2008 respektive till 17 personer per tur (både buss och tåg) år 2012.

Ur miljösynpunkt är det fördelaktigt att färdas med buss när belägningsgraden är högre än 10 personer per buss, jämfört med privatbil (med normal belägningsgrad på 1,7 personer per bil).

² Exklusive skol- och servicereor

³ Personkilometer (eller passagerarkilometer) definieras som antalet resor gånger reslängden.

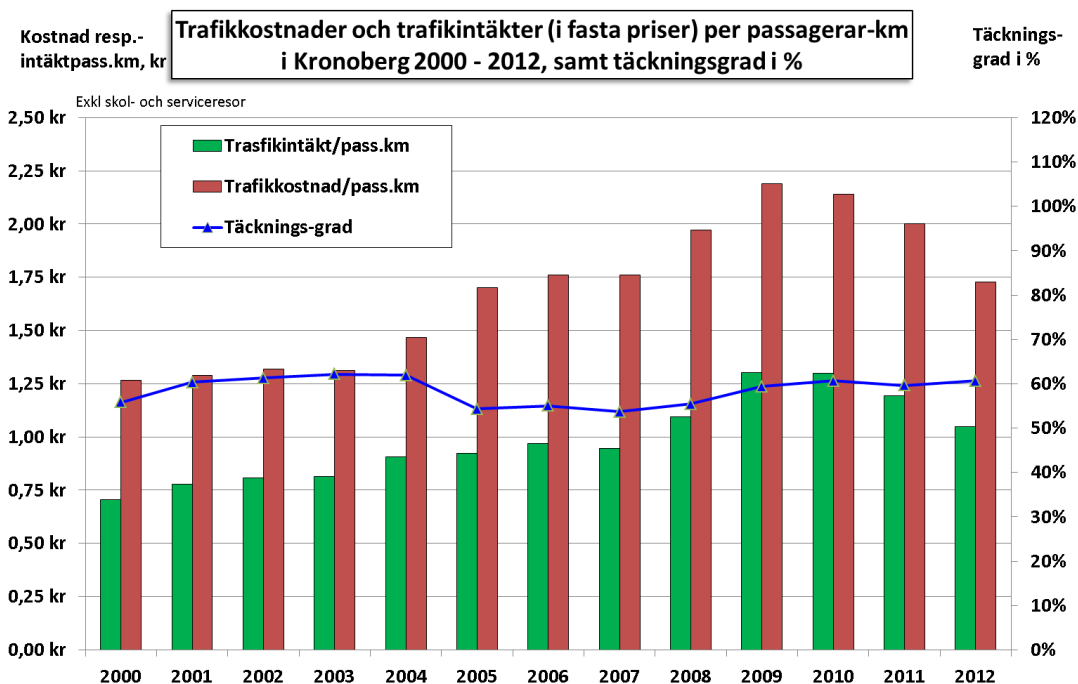
Mål om ökad marknadsandel på väg att uppfyllas

Inom kollektivtrafikbranschen finns det ett långsiktigt mål om att fördubbla marknadsandelen. I Kronobergs län har regionstyrelsen antagit ett mål om att till år 2030 öka marknadsandelen från 9,2 procent till 15 procent fram till år 2030, d.v.s. med 63 procent.

I hela landet har kollektivtrafikens marknadsandel ökat från 12 procent till 18 procent mellan åren 2000 och 2012. I Kronoberg län har den samtidigt ökat från 9,6 procent till 12,6 procent⁴ d.v.s. med 31 procent. Om denna takt fortsätter kommer målet att uppnås tidigare. Som en jämförelse har samtliga län exklusive de tre storstadslänen uppvisat en ökad marknadsandel från 7 procent år 2000 till 10 procent år 2012. Kronobergs län uppvisar således ca 3 procentenheter högre marknadsandel än andra jämförbara län.

Kronobergs län närmar sig riksgenomsnittet (exkl. de tre storstadslänen) betr. ekonomin

Trafikkostnaden per passagerarkilometer⁵ i Kronobergs län har stigit med 2,6 % per år i fast penningvärde och totalt med 48 % mellan åren 2000 och 2012 i fasta priser. Trafikintäkten per passagerarkilometer har stigit med 3,3 % per år i fast penningvärde och totalt med 37 % mellan åren 2000 och 2012 i fasta priser.



Källa: Egna bearbetningar från årsredovisningar, Länstrafiken i Kronobergs län resp. från RFSS

⁴ Här beräknad som kollektivtrafikens andel av antalet personkilometer med bil och kollektiva färdssätt; till skillnad från länets egen definition i andel av antalet resor.

⁵ Passagerarkilometer) definieras som antalet resor gånger reslängden.

Att både kostnader och intäkter har sjunkit de senaste två åren beror på att reslängden har ökat kraftigt i och med införandet av tågtrafik.

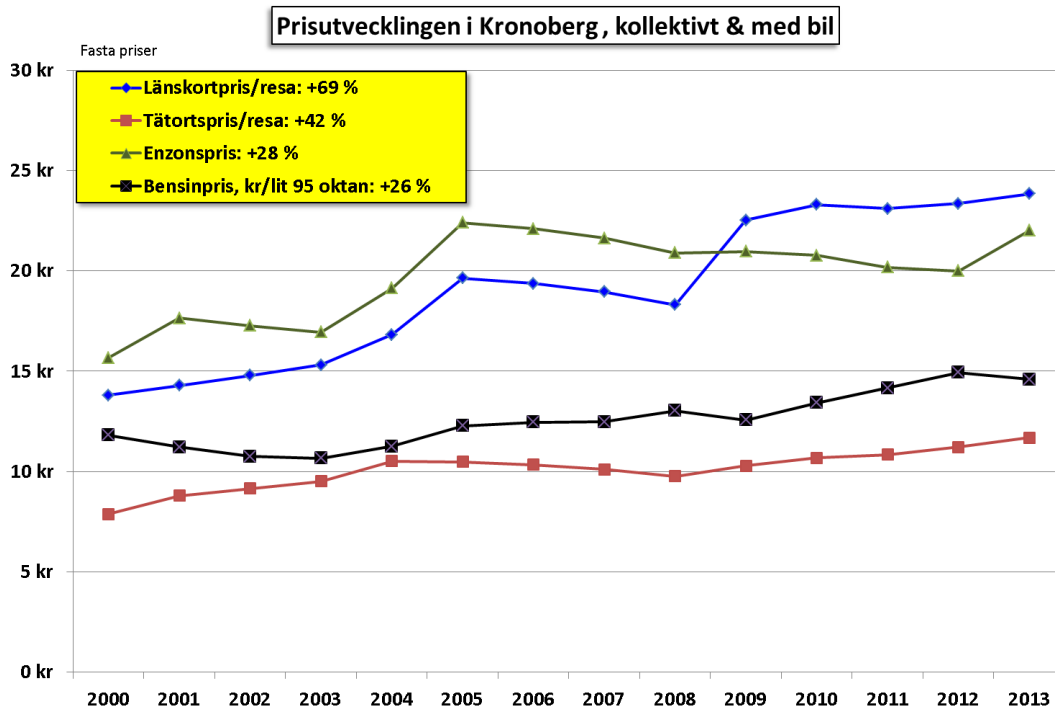
Täckningsgraden, d.v.s. trafikintäkterna i förhållande till trafikkostnaderna har dock legat mycket stabilt under hela tolvårsperioden i intervallet 55 % - 62 %, och med 61 % år 2012. Målet är att täckningsgraden inte ska understiga 50 %, ett mål som således just nu överträffas med ca 10 procentenheter.

Trafikkostnaden per vagnkilometer har fördubblats i Kronobergs län och ökat med 66 % bland de övriga icke-storstadslänen. År 2000 låg dock kostnaden per vagnkm 17 % lägre i Kronoberg jämfört med de övriga jämförbara länen. År 2012 hade denna nivåskillnad helt utjämnats. Intäktsökningen i Kronoberg har varit något snabbare än för de övriga jämförbara länen, vilket kan förklaras av att nivån på biljettintäkterna per passagerarmil låg ca 1 kr per mil lägre (-12 % lägre) i Kronoberg år 2000, men år 2012 har börjat närma sig det landsomfattande medelvärde (-5 % lägre).

Priskonkurrens från bil

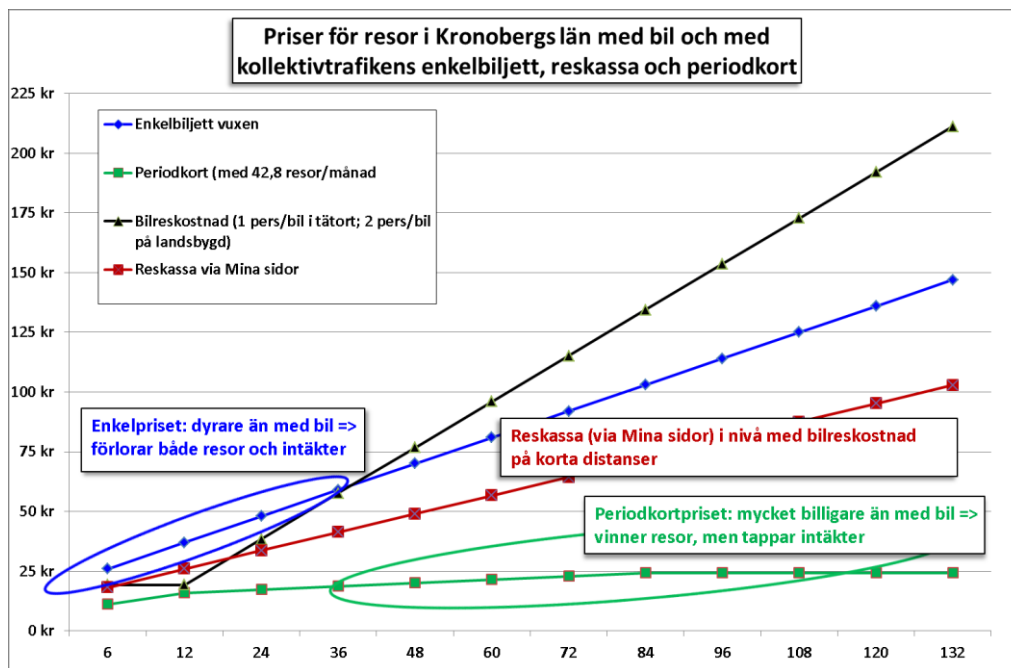
Som ett genomsnitt för hela Sverige kostade en kollektivresa år 1985 drygt 5 kr, d.v.s. lika mycket som en bilresa per mil (medelreslängden för en kollektivresa var då ca 8,6 km). Fram till och med år 2010 har kollektivtrafikens biljettpris i fast penningvärde ökat med 88 procent, samtidigt som bensinpriset har ökad hälften så mycket, eller med 42 procent. Kollektivtrafikens priser har således stigit dubbelt så snabbt som bensinpriset under den senaste 25-årsperioden⁶.

⁶ Observera dock att priserna per personmil torde ha stigit långsammare, eftersom reslängden per resas har ökat. Vi saknar dock uppgifter om passagerarkilometer per biljettslag.



Detta innebär att priskonkurrensen mellan bil- och kollektivtrafiken har skärpts över tiden på ett för kollektivtrafiken ogynnsamt sätt. Hur denna ser ut för Kronobergs län illustreras nedan:

Medan bensinpriset har ökat med 26 procent på 13 år, har priset på enzonsbiljetter ökat med 28 procent, tätortspriset med 42 procent och länskortpriset med 69 procent. Även om prishöjningarna har varit motiverade av ekonomiska skäl, visar denna jämförelse att konkurrensförmågan gentemot bilresorna försvåras över tiden. I bilkostnadsjämförelsen ovan har vi inte heller tagit hänsyn till den lägre drivmedelsförbrukningen under senaste åren som har inträffat genom den tekniska utvecklingen. Vi har antagit att man i regel åker ensam i bilen inom tätorten men att man i regel åker två personer per bil för resor utanför tätorten. Med dessa förutsättningar erhålls följande bild över priskonkurrensen mellan buss/tåg och bil för Kronobergs län:



Bil är billigare än buss upp till 36 km reseavstånd för fullbetalande med enkelbiljett i Kronobergs län. Resor med buss och tåg är betydligt billigare än bil för resor över 12 km med reskassa.

Figuren ovan visar således att för korta resor upp till 12 km inom tätorterna är bilen billigare än att åka med buss; dessutom i regel mycket snabbare. Men omvänt är resor med buss och tåg med periodkort väsentligt billigare än med bil. Allt detta innebär att:

- På korta sträckor inom tätorten riskerar man att förlora både resor och intäkter
- På långa sträckor vinner man resor men förlorar intäkter.

Detta gäller för fullbetalande vuxna. Under förutsättning att målet är att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrensförmåga - och samtidigt eftersträva oförändrade eller ökade intäkter - bör en taxeförändring således inriktas mot att sänka priserna för korta resor och samtidigt höja priserna för långa resor.

Argument för rabatter

För trafikhuvudmannen och ägarna innebär rabatter nästan alltid intäktsförluster, eftersom rabatterna förutsätter lägre priser än vad som anses vara normalt från rent företagsekonomiska utgångspunkter. Men **för resenärerna** innebär rabatter alltid vinster i form av lägre priser, d.v.s. en högre disponibel inkomst efter det att reskostnaderna har betalats. **För samhället** kan vinsten bestå av ett ökat kollektivt resande, med positiva externa effekter i form av bättre miljö, mindre trängsel på vägarna och - i gynnsamma fall - land även av färre trafikolyckor. Rabatter har även avsiktliga positiva fördelningspolitiska fördelar. De gynnar specifika grupper och förbättrar tillgängligheten för grupper som barn, ungdomar och pensionärer, som inte har lika hög tillgång till bilen för sina resor.

Härigenom bidrar rabatterna till att förbättra tillgängligheten för dem med lägre tillgänglighet.

Inkomstbaserade rabatter för åldersgrupper

En rimlig princip skulle kunna vara att kollektivtrafikens priser bör återspegla den disponibla inkomsten för olika ålderskategorier. Vi har därför analyserat fem olika alternativ till inkomstrelaterade åldersrabatter. Dessa är:

Alt 1: Rabatter i proportion till inkomsterna i resp. åldersgrupp

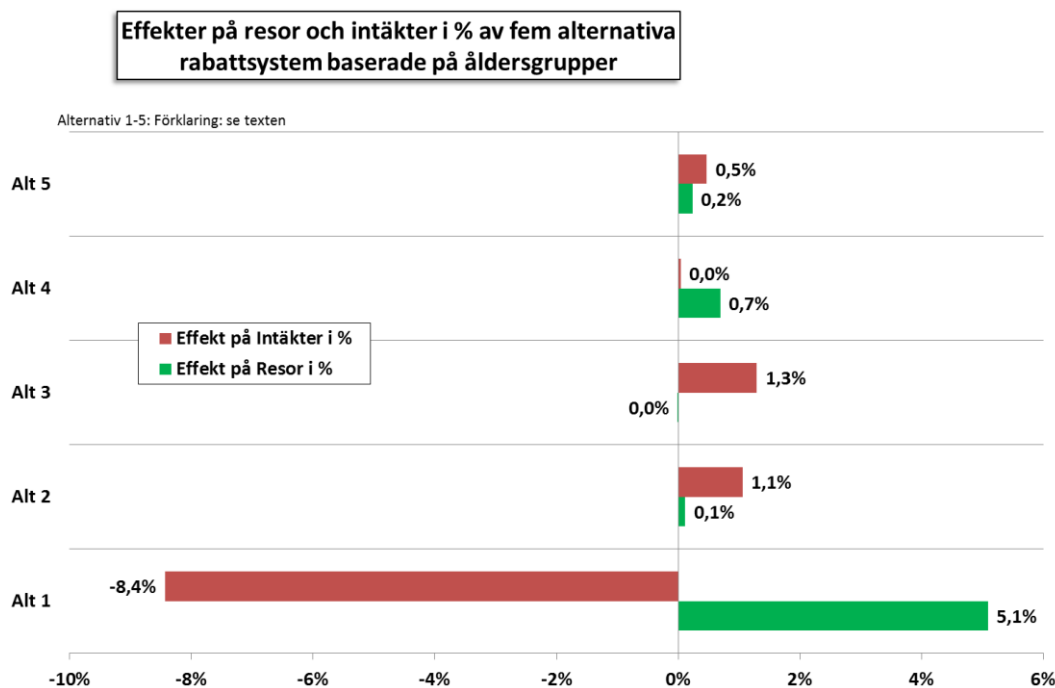
Alt 2: Halverade rabatter i förhållande till inkomsten, samt 10 % högre pris för yrkesverksamma åldrar

Alt 3: Rabatter med oförändrat antal resor, men med maximerade intäkter

Alt 4: Rabatter med maximalt antal resor, men med oförändrade intäkter

Alt 5: lägre rabatter och lägre prishöjning för yrkesverksamma åldrar

De fem olika rabattförslagen sammanfattas i figuren nedan:



Alternativen 2, 4 och 5 ger alla både fler resor och ökade intäkter. Om ökade intäkter prioriteras högt, bör alternativ 3 väljas. Om fler resor prioriteras - utan att intäkterna eroderas - bör alternativ 4 väljas. Om fler resor prioriteras utan hänsyn till intäktsförluster bör alternativ 1 väljas. En idé som eventuellt bör prövas vore en seniorrabatt, men som bara gäller utanför högrafiktidpunkterna, säg mellan kl. 09-15, samt efter kl. 18.

Optimal rabatt för reskassan

Eftersom resenärerna redan idag får 10 % rabatt vid köp av Reskassa via Internet (Mina sidor) och 20 % rabatt på reskassan jämfört med enkelbiljetter, kan man med hävd att dagens sammanlagda rabatt blir ca 30 %. En ytterligare rabatthöjning med 5 % -enheter

från 30 % till 35 % skulle då beräknas ge 71.000 fler resor (1,6 %) och 48.000 kr i ökade intäkter (0,1 %).

Tågtillägg

År 2013 är tågtillägget 220 kr per 30-dagars periodkort. Detta motsvarar ca 5 kr per resa (räknat på 42,8 resor per månad). Taxorna för år 2014 innebär att tågtillägget differentieras efter antalet zoner, med intervallet 140 kr – 260 kr, d.v.s. 3:27 kr – 6:07 kr per resa.

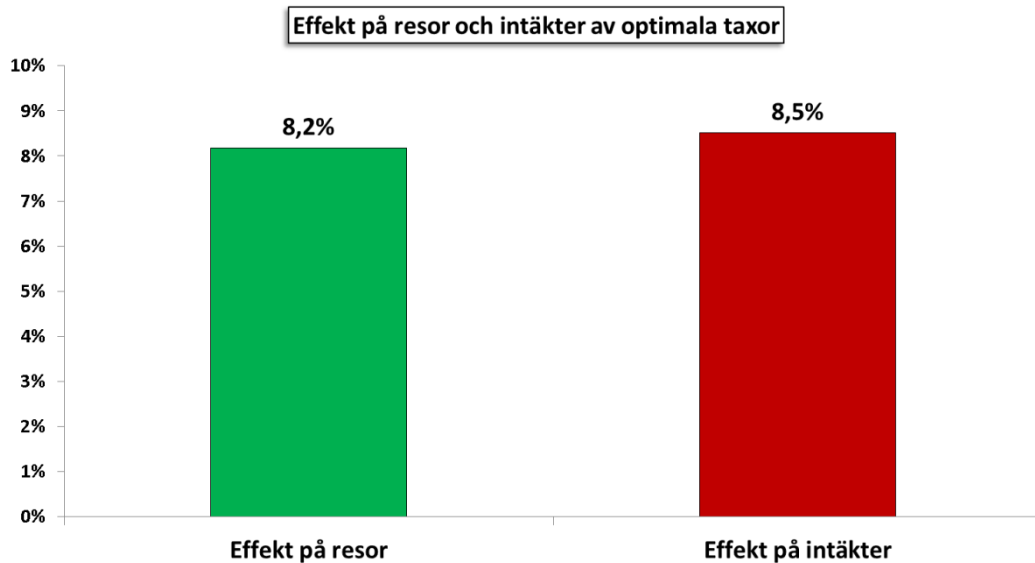
Vi antar att motivet till tågtillägget är att ta mer betalt för en bättre tjänst i form av snabbare transporter, d.v.s. en marknadsanpassad taxa. Ett par räkneexempel visar att restidsvinsterna där man kan välja mellan buss och tåg, tjänar resenärerna i regel ca 25 minuter i tidsvinst på att välja tåg. Detta motsvarar ett värde på 25 kr för resenärerna. Man då tänka sig att trafikföretaget och resenärerna ”delar på tidsvinsten”. Ett räkneexempel i huvudtexten visar att ett tågtillägg på 13 kr kan förväntas minska tågresandet på sträckan Lessebo - Växjö med 6 % jämfört med 2013 men samtidigt ge en någon positivt tillskott i intäkterna + 7 %. Om det är värt att införa är trafikpolitisk fråga.

Optimala taxor

Med begreppet ”optimal” kan man avse olika saker. I regel beror det på vilka mål man har satt upp. I detta fall använder vi det helt enkelt som en term som innebär att om man kan öka både resandet och intäkterna, då kan man hävda att priset är optimalt. Både målet om fler resor och om ökade intäkter uppfylls ju då.

Enkelbiljetternas och reskassans priser behöver sänkas och periodkortens priser höjas för att åstadkomma fler resor och ökade intäkter. Härigenom minskar resuppostringarna och bussresorna blir då mer konkurrenskraftiga gentemot bilresandet. Enkelbiljett- och reskassepriserna behöver sänkas med mellan 20 % och 40 %. Å andra sidan kan periodkortens priser höjas med mellan 7 % och 44 %, allt beroende på antalet zoner.

Våra översiktliga analyser pekar på att för hela länet kan man på detta sätt öka resande med 8 % och öka biljettintäkter med 8 %. Resultaten illustreras för de fem typlinjer som analysen baseras på samt för en uppräknig till hela länet:



Detta motsvarar 375.000 nya resor och 6,6 Mkr i ökade intäkter.

En grov kostnadsuppskattning av hur mycket kapaciteten behöver ökas (för busstrafiken) för att ta hand om de ny tillkommande resenärerna pekar mot att driftkostnaderna stiger i storleksordningen 3,4 Mkr per år. Intäktsökning beräknades till 6,6 Mkr. De optimala priserna ger då ett nettotillskott på 3,2 Mkr eller med 3,8 procent.

Med sänkta priser på enkelbiljetter och på reskassa, samt med höjda priser på periodkort, förändras biljettandelarna mellan de tre biljettslagen. Enkelbiljetterna ökar sin andel från 16 till 21 procent och att reskassan ökar sin andel från 25 till 30 procent om de optimala priserna skulle införas. Å andra sidan minskar andelen som färdas med periodkort från 59 till 49 procent. Effekten på marknadsandelen beräknas öka från 13,4 till 14,5 procent, d.v.s. med ca en procentenhet. för år 2020 är 15 % marknadsandel.

En fördelningsmässig kalkyl visar att med 2013 års priser och antagandet att de yrkesverksamma reser med periodkort och övriga med reskassa och enkelbiljett då kostar kollektivresandet för dagliga pendlare 1,7 % av deras årliga disponibla inkomst, medan reskostnaden för övriga uppgår till 3,1 % av deras årliga disponibla inkomst. De yrkesverksamma tjänar samtidigt 73 procent mer än de som inte arbetar.

Om man antar att de optimala priserna i stors drag innebär att resor med enkelbiljett och reskassa sänks med ca 25 % och att priserna för periodkort höjs med 20 %, då kan man uppskatta att utgifterna per år för att färdas kollektivt kommer att förändras så att de som åker med enkelbiljett och reskassa (t ex. icke-förvärvsarbetande) kommer att betala 2,3 % och de som åker med periodkort (t ex de förvärvsarbetande) kommer att betala 2,1 % av sin disponibla inkomst. Inkomstfördelningsmässigt blir årskostnaden mer likartad mellan dessa båda grupper, men de förvärvsarbetande betalar fortfarande en något mindre andel av sina inkomster till kollektivtrafiken än de icke-förvärvsarbetande.

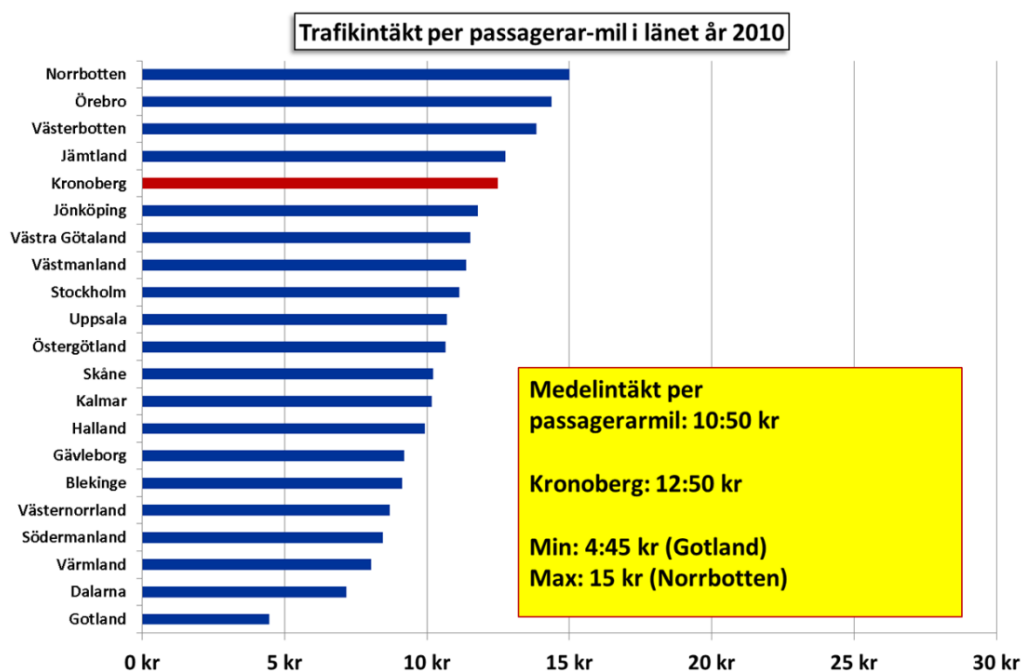
1 Kronoberg i ett nationellt perspektiv

1.1 Prissystemet i Sverige i stora drag

Prissystemet bland länen i Sverige när det gäller den lokala och regionala kollektivtrafiken kan sammanfattas i följande punkter:

- Zonindelade periodkort allt vanligare
- Zonindelade kontantbiljetter, ibland efter km-avstånd
- Särskilda pendlarkort i många län
- Differentierade priser buss; tåg, buss och tåg
- Särskilda säsongskort, t ex sommarkort
- Tidsdifferentierade priser
 - t.ex. i Jönköpings län
- Varierande rabatt-djungel
 - (studerande, ungdomar, pensionärer) – med olika åldersgränser i olika län
- Taxesamordning över länsgränser
 - T ex i Mälardalen, Sydsverige, Västsverige; Norrland m fl ställen

Medelpriset – här räknat som trafikintäkt per passagerar-mil varierar med faktorn tre mellan länen:



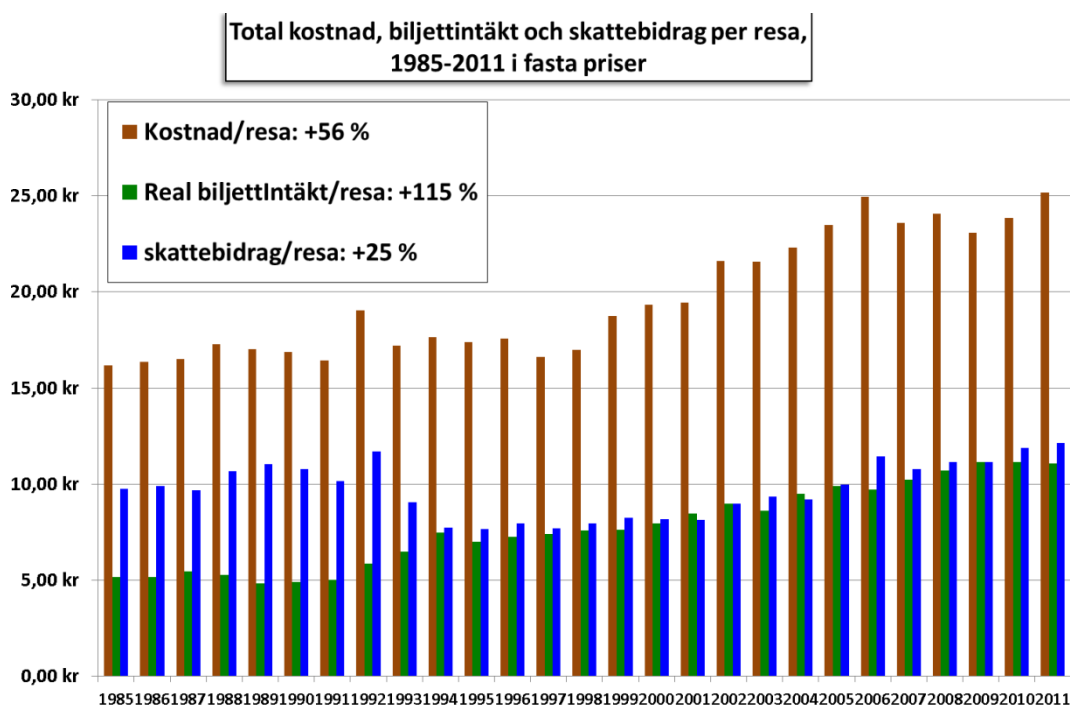
Källa: Egna bearbetningar av SLTF:s/Trafikanalys' statistik

Kronobergs län intar en femte topp position i Sverige med medelpriset på 12:50 kr per passagerarmil. Medelpriset i Sverige ligger på 10:50 kr per pass.mil. Mellan länen varierar priserna med faktorn tre mellan Gotland på 4:45 kr och Norrbotten på 15 kr per mil.

1.2 Trender och samband i Sverige

Biljettintäkterna har stigit dubbelt så snabbt som kostnaderna, skattebidragen har släpat efter under ett kvartssekel

En långsiktig trend - under 26-årsperioden 1985 – 2011 - inom svensk kollektivtrafik är att biljettintäkterna har stigit dubbelt så snabbt som kostnaderna, på grund av att skattebidragen bara har stigit hälften så snabbt som kostnaderna. I och med att skattebidragen inte har hängit med i kostnadsutvecklingen har trafikhuvudmännen varit tvungna att kompensera detta bortfall med allt snabbare prishöjningar, se figuren nedan:

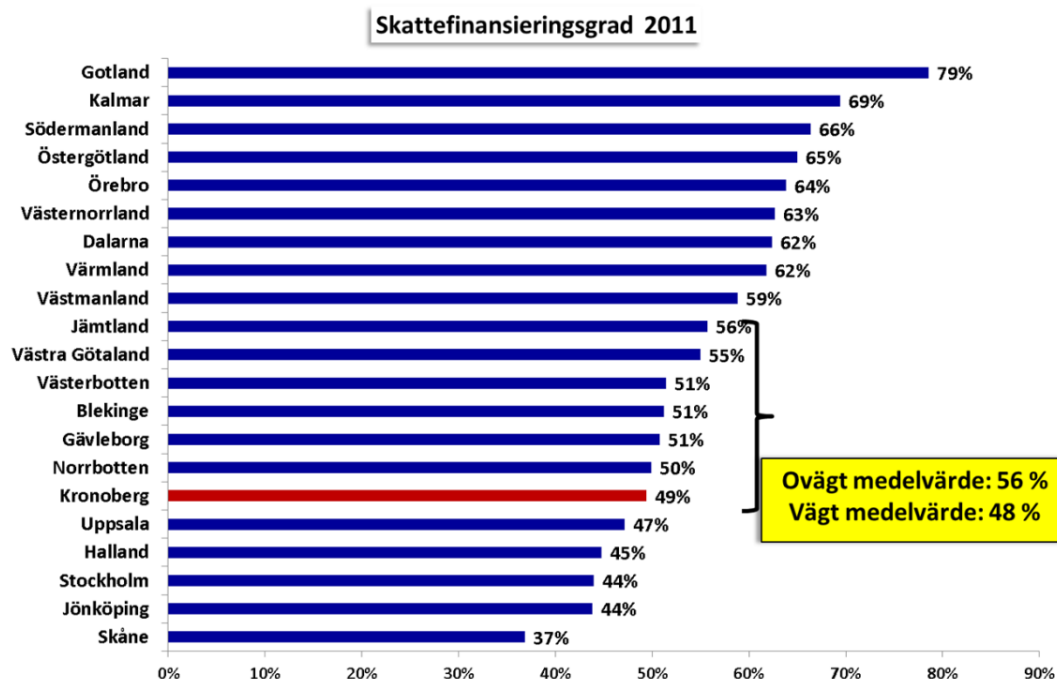


Källa: Egna bearbetningar av SLTF:s/Trafikanalys' statistik

Sedan botten på 1990-talskrisen har dock intäkter, kostnader och skattebidrag tillvuxit mera i balans med 53 %, 43 % respektive 52 %.

Skattefinansieringsgraden i Kronoberg nära medelvärdet

Det är stor skillnad i skattefinansieringsgrad mellan de svenska länen; den varierar med faktorn två från 37 % i Skåne till 79 % i Gotland.



Källa: Egna bearbetningar av SLTF:s/Trafikanalys' statistik

Kronobergs län uppvisar en skattefinansieringsgrad för år 2011 med 49 % av kostnaderna finansierade med skattemedel. Ett ovägt medelvärde för hela landet ligger på 56 % skattefinansieringsgrad, medan ett vägt medelvärde (med storleken på kollektivtrafiken) uppgår till 48 %. Skattefinansieringsgraden i Kronoberg med ligger således nära medelvärdet för hela landet.

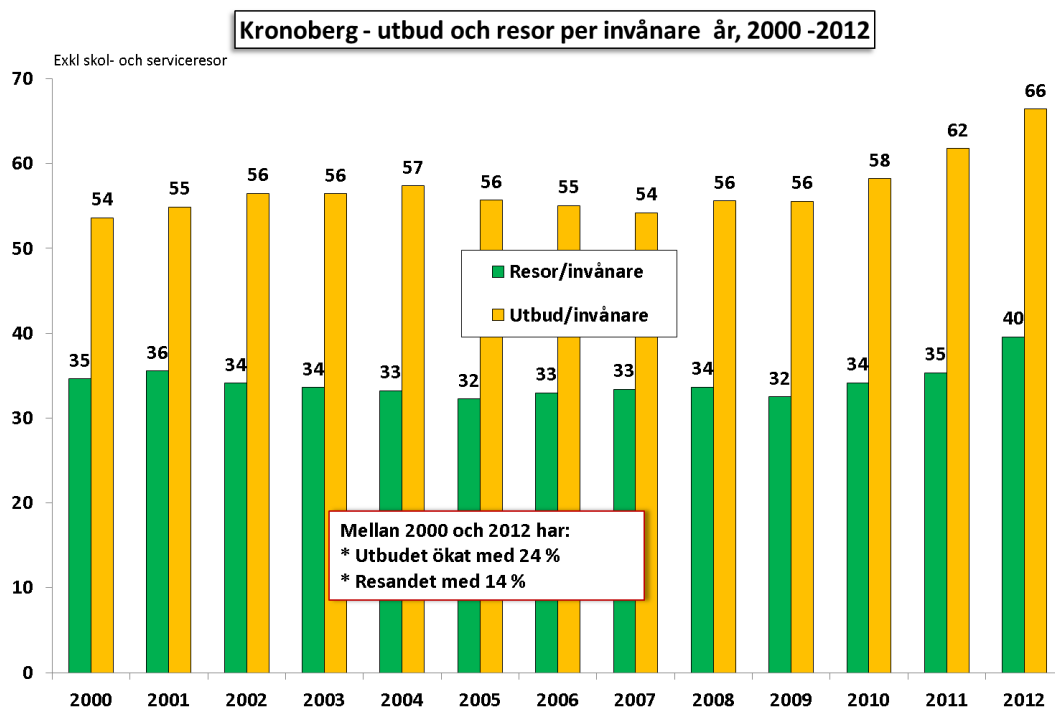
Enligt Regionförbundets årsredovisning⁷ för år 2012 ligger skattefinansieringsgraden på 39 %, en förbättring från år 2011 med 1 %. Skillnaden på nivån mellan Regionförbundet och SLTF/Trafikanalys kan beror på olika redovisning av ingående poster.

⁷ Regionförbundet södra Småland, Årsredovisning för räkenskapsåret 2012, sidan 68

1.3 Resor och utbud i Kronobergs län

Utbud och resor har ökat i Kronobergs län på senare år

Kollektivresandet i Kronobergs län ökade med 14 % mellan åren 2000 och 2012. Under samma tidrymd ökade utbudet (mätt som antalet vagnkilometer) med 24 %.



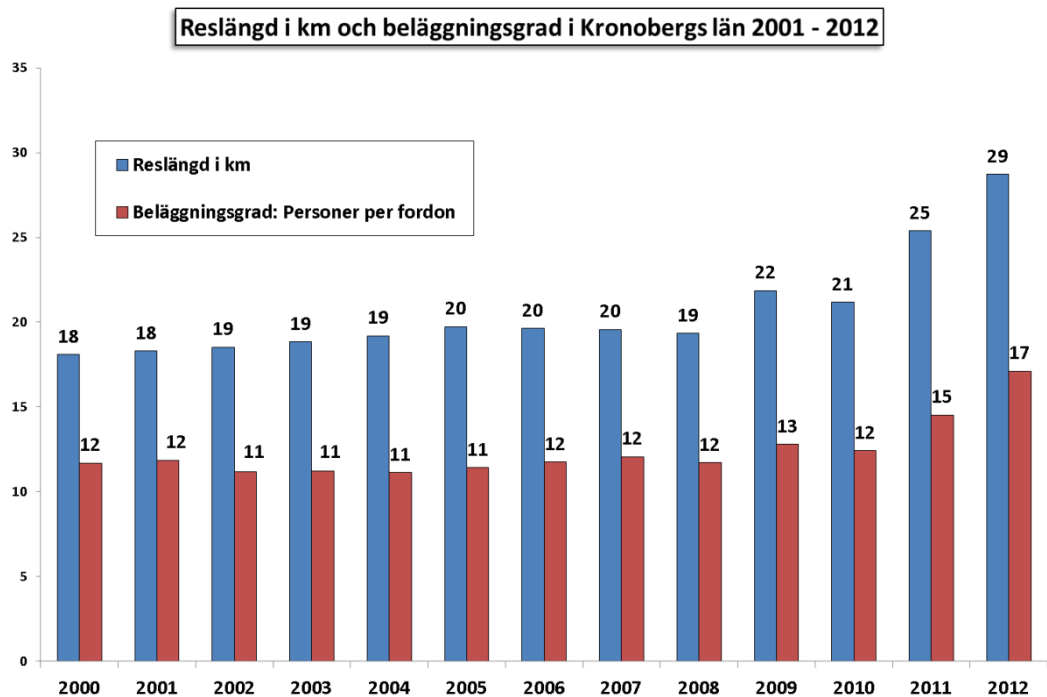
Källa: Egna bearbetningar från årsredovisningar, Länstrafiken i Kronobergs län resp. från RFSS

Såväl utbudet som resandet ökade kraftigt från och med åren 2010 -11, då Öresundstågen och Krösatågen började trafikera länet.

Antalet personkilometer⁸ har dock nästan fördubblats, från 111 miljoner till 211 miljoner per år mellan åren 2000 och 2012. Räknat per invånare motsvarar detta en ökning med 43 %.

⁸ Personkilometer (eller passagerarkilometer) definieras som antalet resor gånger reslängden.

Detta avspeglar sig även i en ökad medelreslängd och en ökad beläggingsgrad per fordon; se figuren nedan:



Källa: Egna bearbetningar från årsredovisningar, Länstrafiken i Kronobergs län resp. från RFSS

Reslängden ökade endast måttligt mellan åren 2000 och 2008, från 18 till 19 km per resa. I och med introduktionen av tåg (Öresundståg och Krösatåg) har medelreslängden ökat till 29 km eller med över 50 % på bara fyra år.

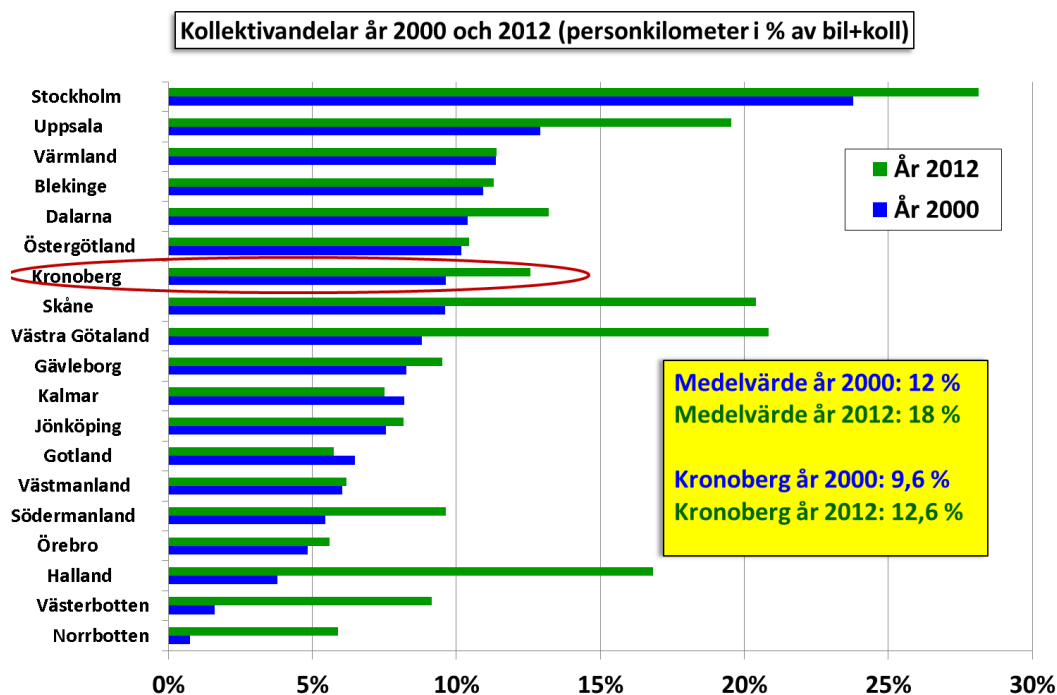
Detta har sin parallell i form av en ökad beläggingsgrad från 11 - 12 passagerare per busstur åren 2000 – 2008 respektive till 17 personer per tur (både buss och tåg) år 2012.

Ur miljösynpunkt är det fördelaktigt att färdas med buss när beläggingsgraden är högre än 10 personer per buss, jämfört med privatbil (med normal beläggingsgrad på 1,7 personer per bil).

1.4 Ökad marknadsandel i Kronobergs län

Inom kollektivtrafikbranschen finns det ett långsiktigt mål om att fördubbla marknadsandelen. I Kronobergs län har regionstyrelsen antagit ett mål om att till år 2020 öka marknadsandelen från 9,2 % till 15 % fram till år 2020, d.v.s. med 63 %.

I figuren nedan visas hur marknadsandelen har utvecklats i de olika länen i Sverige sedan år 2000 och fram till och med år 2012⁹:



Källa: Egna bearbetningar av SLTF:s/Trafikanalys statistik

I hela landet har kollektivtrafikens marknadsandel ökat från 12 % till 18 % mellan åren 2000 och 2012. I Kronoberg län har den samtidigt ökat från 9,6 % till 12,6 %. Om denna tillväxttakt i marknadsandelen fortsätter kommer målet att uppnås till år 2020. Som en jämförelse har samtliga län exklusive de tre storstadslänen uppvisat en ökad marknadsandel från 7 % år 2000 till 10 % år 2012.

Kronobergs län har således ca 3 procentenheter högre marknadsandel än andra jämförbara län.

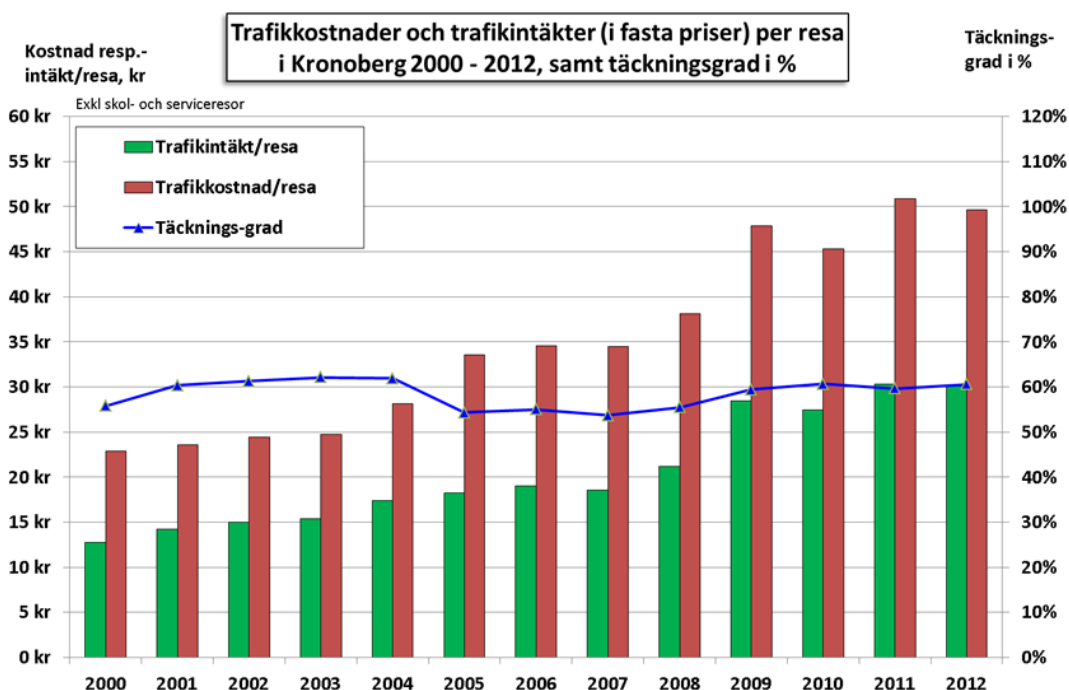
⁹ I figuren avser marknadsandelen kollektivtrafikens andel av antalet personkilometer, (dvs. resor gånger reslängden) i procent av summa bil och kollaktivresornas personkm. Målsättningen i Kronoberg är uttryckt i andelen resor. Men eftersom resor kan vara olika långa, har vi här valt att uttrycka marknadsandelen i personkm

1.5 Ekonomiska nyckeltal för Kronobergs län

I detta avsnitt visas kostnads- och intäktsutvecklingen för kollektivtrafiken i Kronobergs län. (talen avser alla resor, men exklusive skol- och serviceresor)

Snabbt stigande trafikknaster och trafikintäkter

Trafikkostnader och trafikintäkter har stigit snabbt både i Kronobergs län och i övriga län i landet. Däremot har täckningsgraden pendlat stabilt omkring 60 % under hela perioden 2000 – 2012. Räknat per resa har kostnaderna fördubblats från 23 kr till ca 50 kr i fast prisnivå mellan år 2000 och år 2012. Intäkterna har samtidigt ökat med 135 % från 12:80 kr till 30:10 kr:

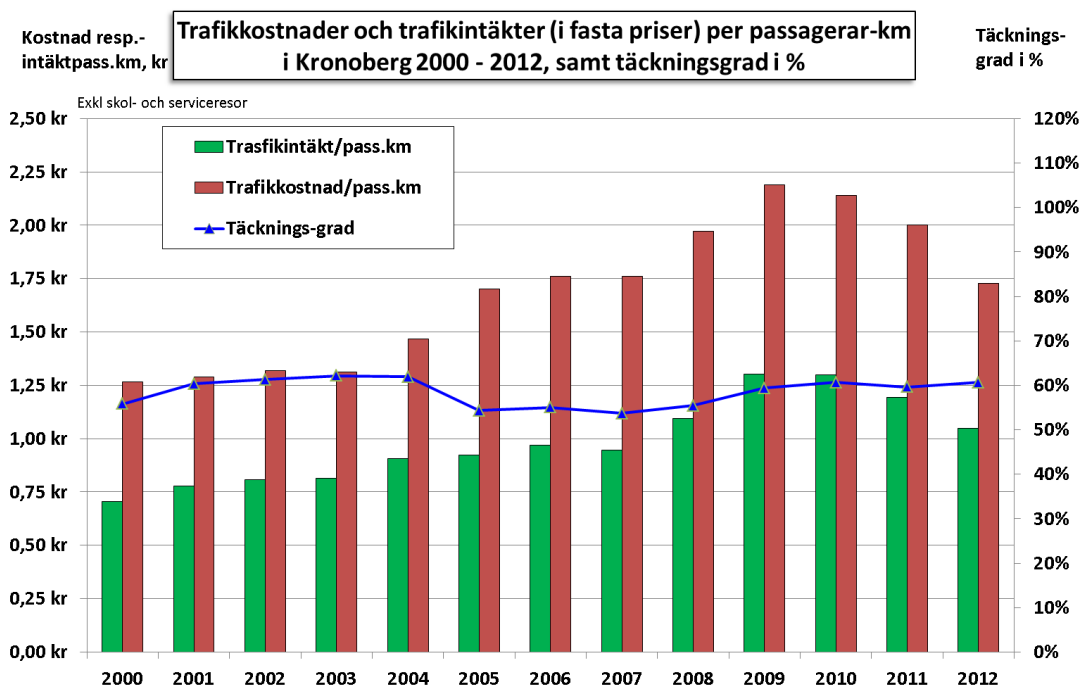


Men sedan år 2009 intäkter och kostnader per resa planat ut.

Trafikkostnaden per passagerarkilometer¹⁰ i Kronobergs län har stigit med 2,6 % per år i fast penningvärde och totalt med 48 % mellan åren 2000 och 2012 i fasta priser. Per passagerarkilometer har dock kostnaderna minskat sedan år 2009. Att kostnaderna har sjunkit de senaste tre åren beror på att reslängden har ökat kraftigt i och med införandet av tågtrafik.

Trafikintäkten per passagerarkilometer har stigit med 3,3 % per år i fast penningvärde och totalt med 37 % mellan åren 2000 och 2012 i fasta priser; se figuren på nästa sida:

¹⁰ Passagerarkilometer definieras som antalet resor gånger reslängden.



Källa: Egna bearbetningar från årsredovisningar, Länstrafiken i Kronobergs län resp. från RFSS

Täckningsgraden, d.v.s. trafikintäkterna i förhållande till trafikkostnaderna har dock legat mycket stabilt under hela tolvårsperioden i intervallet 55 % - 62 %, och med 60 % år 2012. Målet är att täckningsgraden inte ska understiga 50 %, ett mål som således just nu överträffas med ca 10 procentenheter.

1.6 Kronoberg – det mest kostnadseffektiva länet

Trots att kostnaderna har stigit mycket sedan år 2000, visar det sig att Kronobergs län har varit det mest kostnadseffektiva länet i Sverige under ett par årtionden, och det näst mest kostnadseffektiva under 2000-talet. Detta visas i ett forskningspaper av Johan Holmgren vid Linköpings universitet¹¹.

Kostnadseffektivitet definieras som skillnaden mellan den lägsta kostnaden per resa och den genomsnittliga kostnaden per resa bland samtliga länstrafikhuvudmän i Sverige med hänsyn till bl.a. insatsfaktorer:

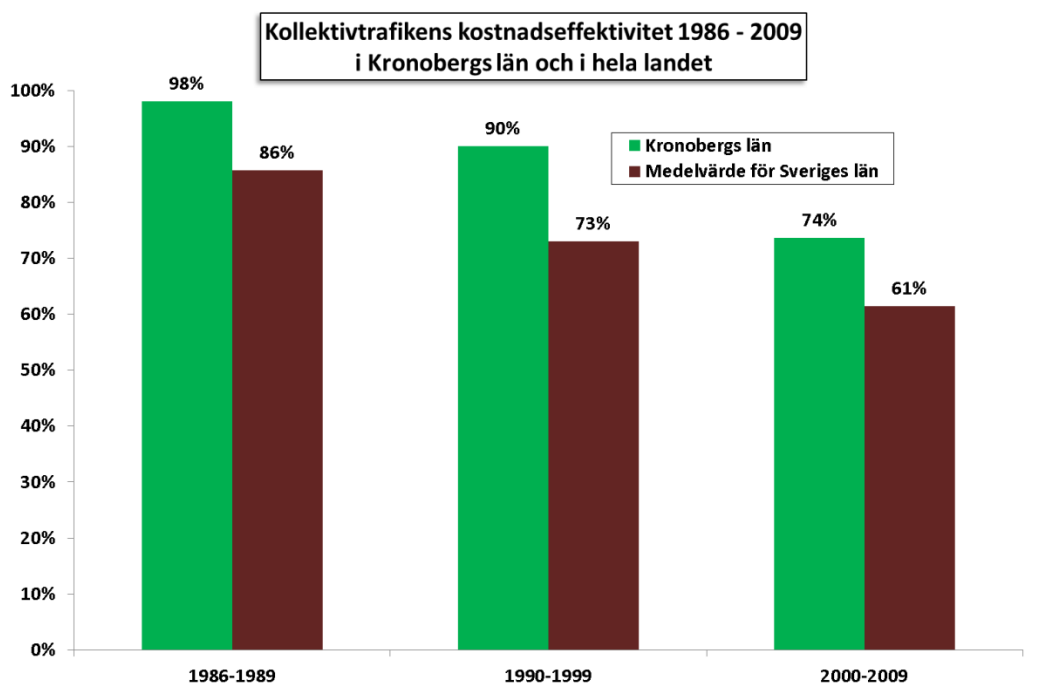
- Personalkostnader
- Bränslekostnader
- Kapitalkostnader

samt en del andra faktorer, som urbaniseringsgrad o.d.

¹¹ ”The efficiency of public transport operations – An evaluation using stochastic frontier analysis”. Research in Transportation Economics 39 (2013) pages 50-57

Holmgrens analys visar att kostnadseffektiviteten bland landets län har minskat kraftigt över tiden, bl.a. beroende på att linjenäten har byggts ut kraftigt, att fordonen blivit mer tillgänglighetsanpassade (färre sittplatser) och drivs med miljövänligare men dyrare bränslen samt att andelen tåg av utbudet har ökat trots att antalet resor per invånare har minskat i många län utanför storstadslänen.

I figuren nedan framgår denna nedgång, men även att Kronobergs län uppvisar en betydligt högre kostnadseffektivitet än Sveriges län i genomsnitt:



Jämförelsen här ovan visar att kostnadseffektiviteten varit högre i Kronobergs län än för Sveriges län i sin helhet. Kronobergs län har intagit den första rangen åren 1986 - 1989 och åren 1990 - 1999, samt rang två (efter Blekinge) åren 2000 - 2009 när det gäller kostnadseffektiviteten. Se vidare följande tabeller från Holmgren:

Average cost efficiency 1986–1989.

County	Rank	Cost efficiency
Kronoberg	1	0.981
Halland	2	0.970
Jönköping	3	0.968
Blekinge	4	0.964
Jämtland	5	0.947
Stockholm	6	0.937
Skaraborg	7	0.934
Södermanland	8	0.934
Kalmar	9	0.931
Dalarna	10	0.930
Östergötland	11	0.930
Älvsborg	12	0.923
Värmland	13	0.923
Uppsala	14	0.903
Västernorrland	15	0.902
Kristianstad	16	0.891
Västmanland	17	0.889
Gävleborg	18	0.877
Örebro	19	0.874
Norrbottn	20	0.820
Västerbotten	21	0.819
Malmöhus	22	0.782
Gotland	23	0.776

Average cost efficiency 1990–1999 (previous ranking in parenthesis).

County	Rank	Cost efficiency
Kronoberg	1(1)	0.900
Blekinge	2(4)	0.889
Halland	3(2)	0.858
Jönköping	4(3)	0.830
Jämtland	5(5)	0.823
Stockholm	6(6)	0.795
Dalarna	7(10)	0.791
Södermanland	8(8)	0.774
Älvsborg	9(12)	0.769
Östergötland	10(11)	0.762
Kalmar	11(9)	0.759
Västernorrland	12(15)	0.748
Skaraborg	13(7)	0.738
Värmland	14(13)	0.735
Västmanland	15(17)	0.728
Uppsala	16(14)	0.703
Örebro	17(19)	0.670
Gävleborg	18(18)	0.666
Kristianstad	19(16)	0.654
Malmöhus	20(22)	0.646
Norrbotten	21(20)	0.565
Västerbotten	22(21)	0.556
Gotland	23(23)	0.508

Average cost efficiency 2000–2009 (previous rankings in parenthesis).

County	Rank	Cost efficiency
Blekinge	1 (2,4)	0.833
Kronoberg	2 (1,1)	0.737
Västmanland	3 (15,17)	0.736
Västernorrland	4 (12,15)	0.724
Jämtland	5 (5,5)	0.694
Dalarna	6 (7,10)	0.684
Halland	7 (3,2)	0.661
Stockholm	8 (6,6)	0.653
Älvsborg	9 (9,12)	0.651
Södermanland	10 (8,8)	0.592
Örebro	11 (17,19)	0.591
Jönköping	12 (4,3)	0.578
Östergötland	13 (10,11)	0.574
Gotland	14 (23,23)	0.561
Gävleborg	15 (18,18)	0.556
Kalmar	16 (11,9)	0.555
Västra Götaland	17 (NA)	0.548
Skåne	18 (NA)	0.546
Uppsala	19 (16,14)	0.532
Värmland	20 (14,13)	0.522
Norrbotten	21 (21,20)	0.507
Västerbotten	22 (22,21)	0.471

1.7 Nyckeltal för Kronoberg jämfört med övriga landet

I detta avsnitt sammanfattas utvecklingen i Kronobergs län med övriga landet exklusive de tre storstadslänen för perioden 2000 - 2012.

Kronobergs län närmar sig riksgenomsnittet (exkl. de tre storstadslänen) betr. ekonomin

Även när man beaktar kostnaden per producerad enhet, dvs. vagnkilometer, visar det sig att kostnadsutvecklingen varit relativt snabb. Se nedanstående tabell, där Kronobergs län även jämförts med samtliga län, med undantag för de tre storstadslänen:

Kostnad/vagnkm	Kronoberg	Riket, exkl 3 storstadslän
År 2000	14,81 kr	17,83 kr
År 2012	29,60 kr	29,66 kr
Ökning	14,79 kr	11,83 kr
Ökning i %	100%	66%
Ökning per år	5,9%	4,3%

Trafikkostnaden per vagnkilometer har fördubblats i Kronobergs län och ökat med 66 % bland de övriga icke-storstadslänen. År 2000 låg dock kostnaden per vagnkm 17 % lägre i Kronoberg jämfört med de övriga jämförbara länen¹². År 2012 hade denna nivåskillnad helt utjämnats.

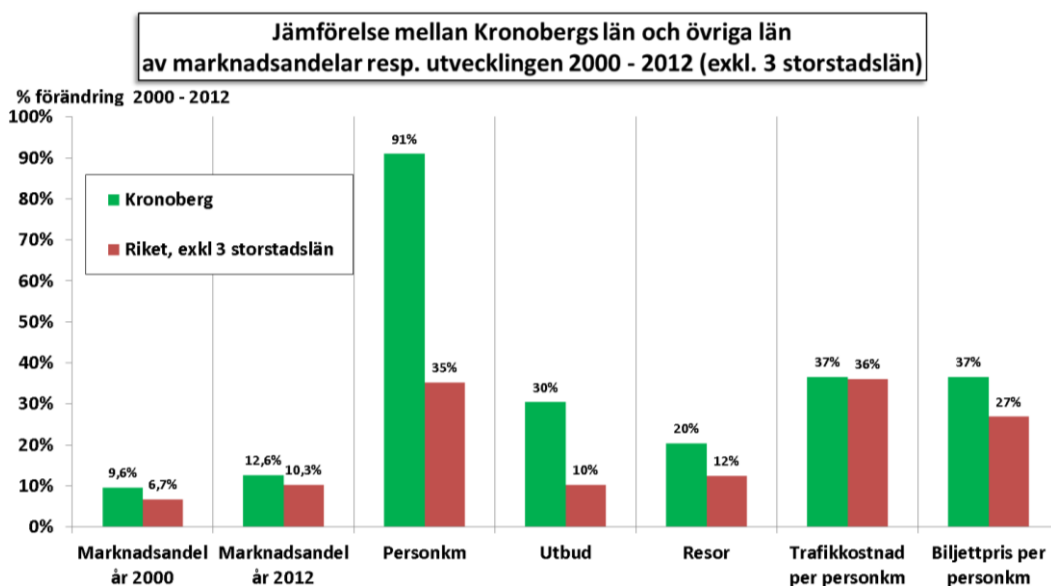
Trafikintäkten per personmil har stigit med 3,3 % per år i fast penningvärde, vilket således är ca hälften så mycket som per resa; detta beror på att medelreslängden som tidigare nämnts har ökat kraftigt genom tillkomsten av tågtrafik

Biljettintäkt/personmil	Kronoberg	Riket
År 2000	7,07 kr	8,02 kr
År 2012	10,48 kr	11,08 kr
Ökning	3,41 kr	3,06 kr
Ökning i %	48%	38%
Ökning per år	3,3%	2,7%

Intäktsökningen i Kronoberg har varit något snabbare än för de övriga jämförbara länen, vilket kan förklaras av att nivån på biljettintäkterna per passagerarmil låg ca 1 kr per mil lägre (-12 % lägre) i Kronoberg år 2000, men år 2012 har börjat närma sig det landsomfattande medelvärdet (-5 % lägre).

I figuren nedan jämförs även utvecklingen av resor och marknadsandelar mellan Kronoberg och övriga landet exklusive de tre storstadslänen:

¹² En orsak till att kostnaden per vagnkm dels var så pass låg år 2000, dels att kostnadsökningen i procent fram till år 2012 blev så pass kraftig är att trafikavtalet gentemot entreprenörerna som gällde år 2000 vare exceptionellt förmånligt (med avseende på indexklausuler) för länstrafikbolaget.



Resandet har ökat med 20 % i Kronobergs län, men bara med 12 % i de övriga länen (exkl. storstadslänen) mellan åren 2000 och 2012.

Kollektivtrafikens marknadsandel i Kronobergs län har ökat under perioden från 9,6 % till 12,6 %, eller med 3 procentenheter. I Kronobergs län har regionstyrelsen antagit ett **mål** om att till år 2020 öka marknadsandelen från 9,2 procent till 15 procent fram till år 2020, d.v.s. med 63 procent. Marknadsandelen för de övriga länen låg år 2012 på 10 %. Även för dessa län var ökningen drygt 3 procentenheter.

Sammanfattningsvis har således Kronobergs län jämfört med övriga icke-storstadslän:

- 64 % högre resandeökning
- 36 % högre biljettintäkt per person-mil
- 22 % högre marknadsandel
- 2,5 gånger så hög tillväxt i personkilometer¹³
- 1 % högre kostnadsökning per producerad enhet (vagnkm)

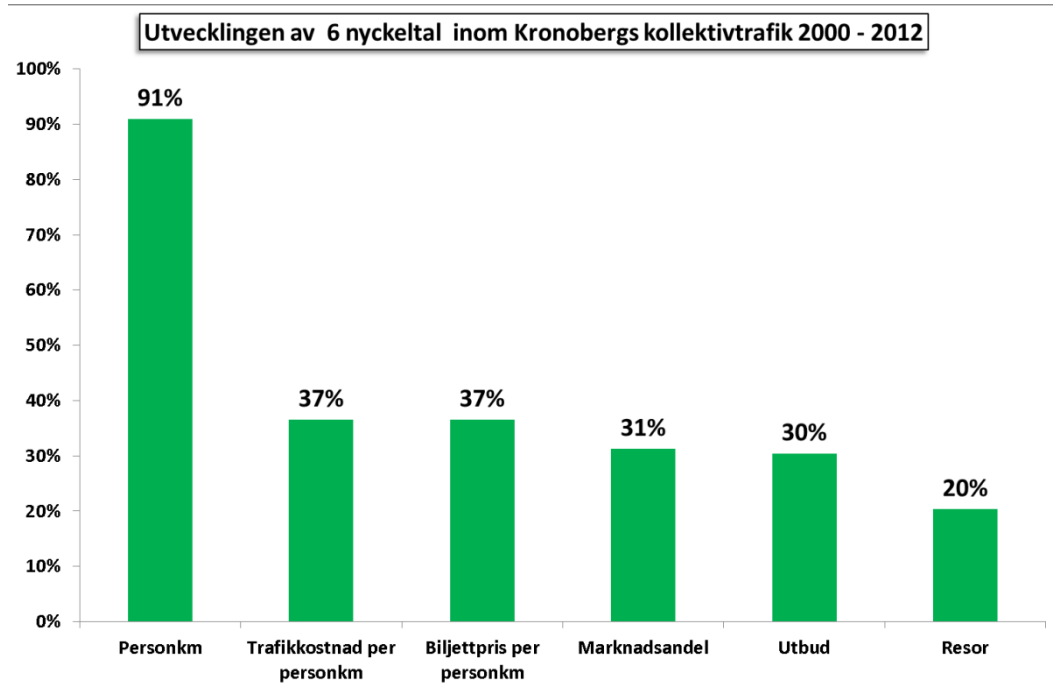
Och jämfört med år 2000 har Kronobergs län noterat följande förändringar fram till och med år 2013:

- 91 % fler personkilometer
- 37 % ökade trafikkostnader och
- 37 % ökade biljettintäkter
- 31 % ökad marknadsandel (+ 3 procentenheter)
- 30 % ökat utbud (i vagnkilometer)

¹³ Personkilometer (eller passagerarkilometer) definieras som antalet resor gånger reslängden.

- 20 % resandeökning sedan år 2000

Utvecklingen illustreras i figuren nedan:



2 Kan resandeutvecklingen förklaras?

2.1 Hur kan resandeutvecklingen förklaras?

Med hjälp av en enkel elasticitetsmodell görs nedan ett försök att förklara resandeutvecklingen i Kronobergs län. Vi har studerat utvecklingen under perioden 2000 – 2010 med avseende på följande fem faktorer:

- Befolkningen
- Sysselsättningen
- Kollektivtrafikens utbud
- Kollektivtrafikens priser
- Bensinpriset

Baserad på erfarenheter från ett stort antal s.k. tidsseriemodeller¹⁴, har elasticiteter tillämpats för respektive faktor. Med elasticitet avses den procentuella förändringen av antalet resor (i detta fall) när en viss förklaringsfaktor ändras med 1 procent.

Följande utvecklingstendenser har bildat utgångspunkt:

Faktor	År 2000	År 2012	%v förändring
Befolkning	176 640	185 890	5%
Förvärvsarbetande	83 600	90 520	8%
Utbud	9 470	12 350	30%
Medelintäkt/personmil	7,07 kr	10,48 kr	48%
Bensinpris	11,81 kr	14,93 kr	26%

Folkmängden har ökat med 5 % och **sysselsättningen** har ökat med 8 % i Kronobergs län mellan åren 2000 och 2012.

Kollektivtrafikens **utbud** har ökat kraftigt med hela 30 %) och **priserna** har (som redovisats ovan) ökat ännu kraftigare i Kronobergs län (+48 %). Bensinpriset har ökat med 26 % under samma tidrymd.

Andelen öppet arbetslösa har ökat från 0,6 % till 1,0 % av samtliga förvärvsarbetande, men denna förändring bedöms inte nämnvärt ha påverkat kollektivresandet.

Genom att tillämpa elasticiteterna för respektive faktor kan en beräknad resandeutveckling uppskattas och jämföras med den faktiska resandeutvecklingen.

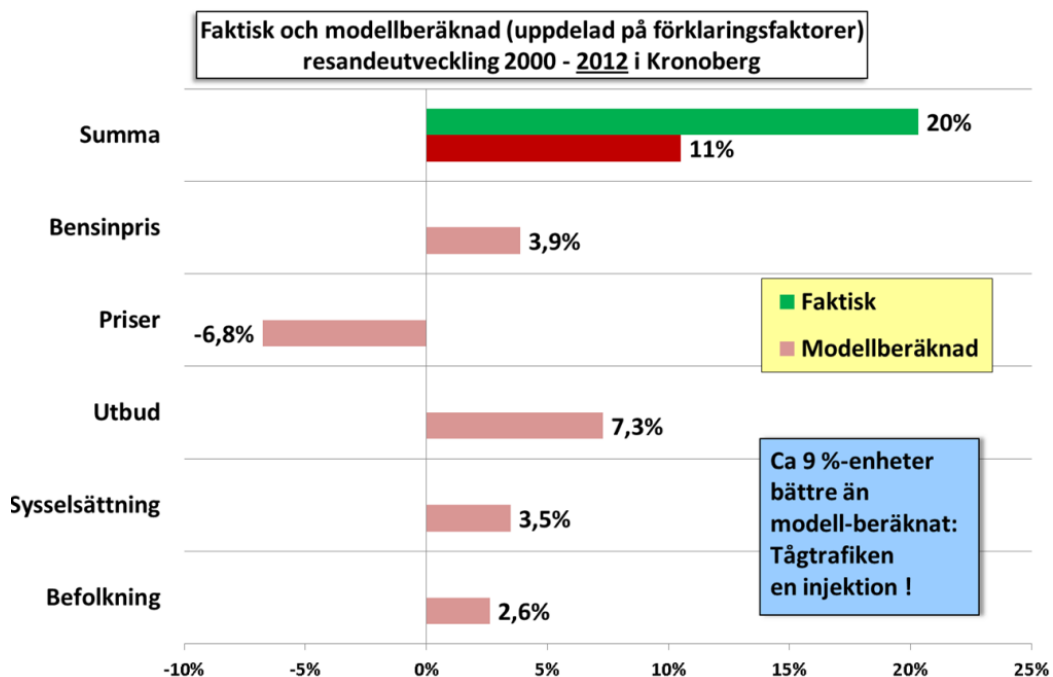
Tabellen och figuren nedan visar hur mycket respektive faktor har bidragit med. Den ökade befolkningen och sysselsättningen, det ökade utbudet samt de stigande bensinpriserna beräknas sammanlagt ha bidragit till ett ökat kollektivresande på drygt 17 %. Kol-

¹⁴ SE WSP Rapport åt Trafikkontoret i Göteborg: "Vad förklarar trafikförändringarna i Göteborg? - Stöd för hantering av omvärldsfaktorer i Trafikkontorets årsrapport. 2011-12-19

ektivtrafikens prisökningar beräknas ha minskat resandet med knappt 7 %. Nettoeffekten beräknas till ett ökat resande med 11 %.

Utveckling 2000-2012	Elasticitet	Kronoberg	Bidrag
Befolkning	0,5	5%	2,6%
Sysselsättning	0,42	8%	3,5%
Utbud	0,24	30%	7,3%
Priser	-0,14	48%	-6,8%
Bensinpris	0,15	26%	3,9%
Modellberäknad			11%
Faktisk			20%

Tabellens värden illustreras även i figuren nedan:



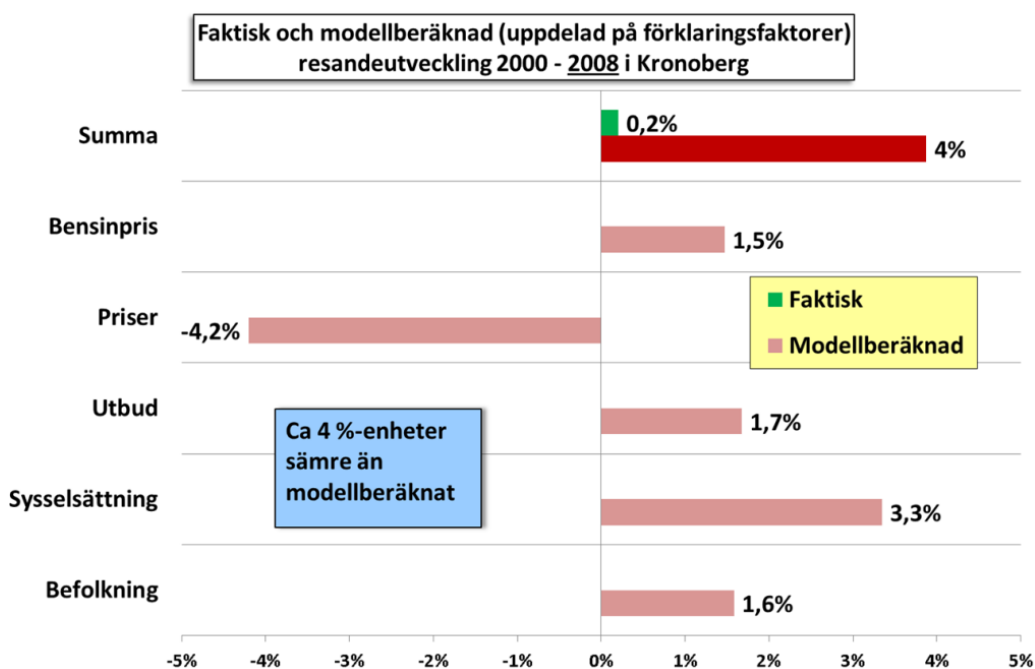
Den faktiska resandeökningen (exkl. skol- och serviceresor) har dock uppgått till hela 20 % d.v.s. hela 9 procentenheter bättre än vad som kunnat förväntas genom denna översiktliga analys. Detta tyder på att länstrafikbolaget har lyckats attrahera betydligt fler resenärer än vad dessa fem ”hårda faktorer” kan förklara.

En tänkbar förklaring torde kunna vara introducerandet av tågtrafik (Öresundståg och Krösatåg), vilket uppenbarligen har ökat resandet kraftigt under de senaste två - tre åren. Utan tågsatsningen beräknas resandet ha ökat med ca 10 %, d.v.s. väldigt nära prognosen.

Vi har därför genomfört en likartad analys för perioden innan tågen introducerades, d.v.s. för åren 2000 - 2008. Följande resultat erhålls då:

Utveckling 2000-2008	Kronoberg	Bidrag
Befolkning	3 %	1,6 %
Sysselsättning	8 %	3,3 %
Utbud	7 %	1,7 %
Priser	30 %	-4,2 %
Bensinpris	10 %	1,5 %
Modellberäknad		4 %
Faktisk		0,2 %

Tabellens värden illustreras även i figuren nedan:



Den beräknade resandeökningen borde ha blivit + 4 % för åren 2000 – 2008 (varav 8 % beroende på befolkning, sysselsättning, utbud och bensinpriset; och -4 % p.g.a. taxeökningar). Den faktiska ökningen stannade dock vid drygt 0 %. I detta fall således 4 % - enheter sämre än förväntat. Uppenbarligen har introducerandet av tågtrafiken blivit en positiv injektion för resandet i Kronobergs län.

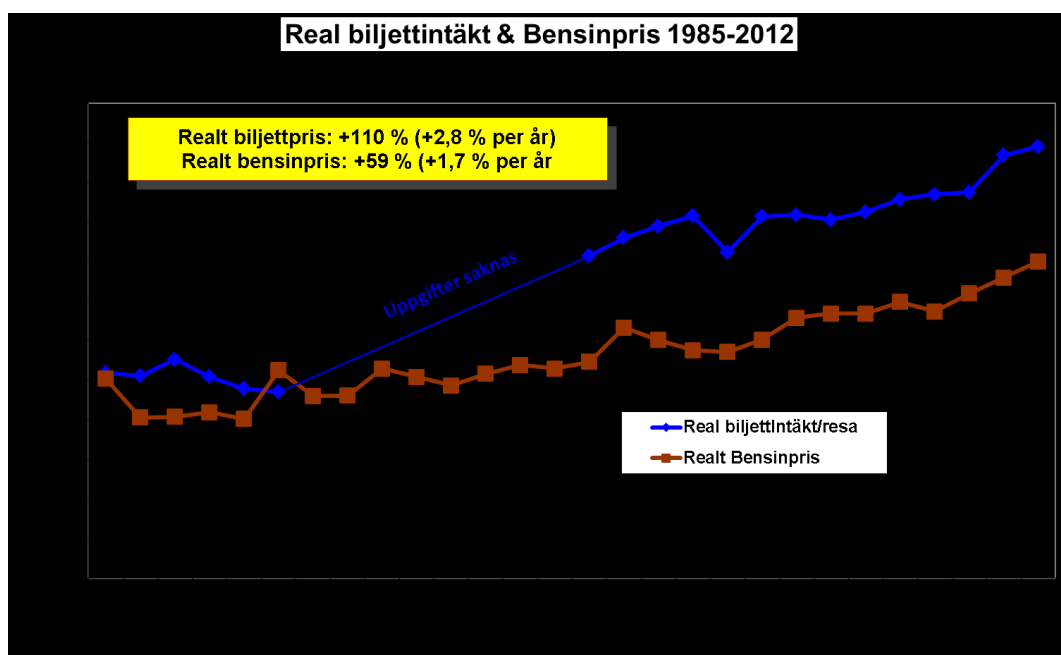
Från Stockholms län har vi kunnat konstatera att en ökad spårandel (av utbudet) med 10 % ger ett ökat kollektivt resande med 2,8 %¹⁵.

¹⁵ Men eftersom spårandelen var 0 % år 2000 går det inte att tillämpa denna beräkning för Kronoberg. År 2012 var spårandelen 12 %.

3 Priskonkurrens med bil

3.1 Priskonkurrensen på nationell nivå

För hela Sverige kan man jämföra priset för att resa kollektivt (i termer av medelintäkt per passagerar-mil) med bensinpriset per person och mil (i fasta priser):



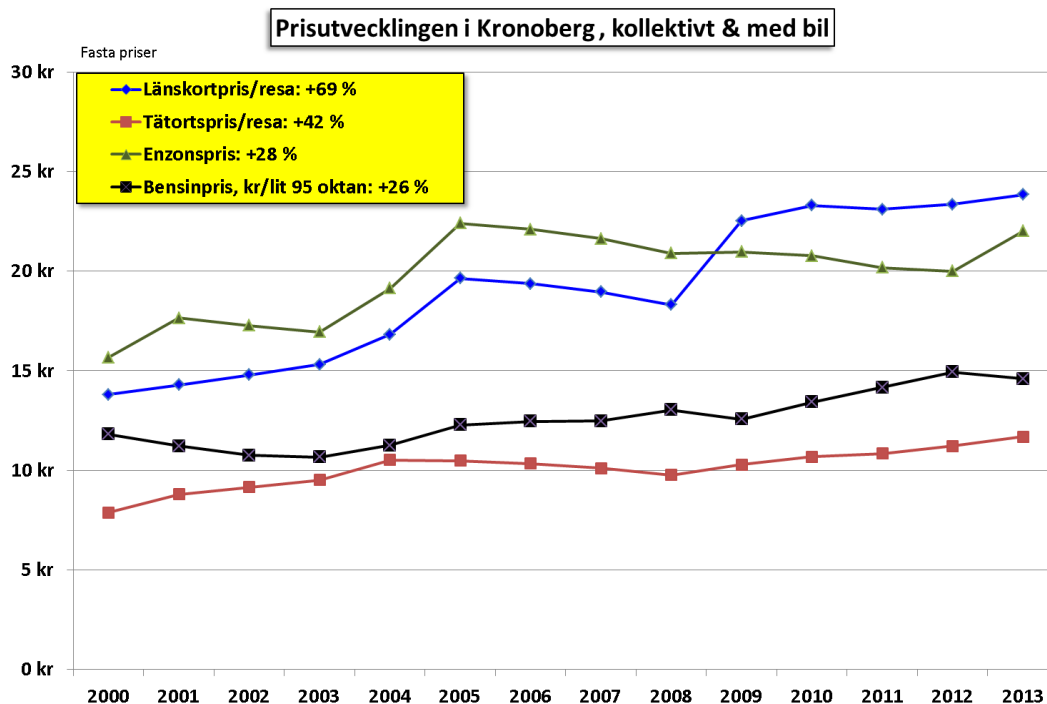
År 1985 kostade en kollektivresa drygt 5 kr, d.v.s. lika mycket som en bilresa per mil (medelreslängden för en kollektivresa var då ca 8,6 km). Fram till och med år 2012 har biljettpriset ökat med 110 %, samtidigt som bensinpriset har med 59 % i fast penningvärde.

Kollektivtrafikens priser har således stigit ungefär dubbelt så snabbt som bensinpriset under den senaste 27-årsperioden.

Detta innebär att priskonkurrensen mellan bil och kollektiv trafiken har skärpts över tiden på ett för kollektivtrafiken ogynnsamt sätt. Hur denna ser ut för Kronobergs län illustreras nedan:

Prisutvecklingen för olika biljettslag i Kronobergs län jämfört med bensinpriset

Figuren nedan jämför priserna (utan rabatter) för vuxna med bensinpriset i löpande priser.



Medan bensinpriset har ökat med 26 % på 13 år, har priset på enzonsbiljetter ökat med 28 %, tätortspriset med 42 % och länskortpriset med 69 %. Även om prishöjningarna har varit motiverade av ekonomiska skäl, visar denna jämförelse att konkurrensförmågan gentemot bilresorna försvåras över tiden. I bilkostnadsjämförelsen ovan har vi inte heller tagit hänsyn till den lägre drivmedelsförbrukningen under senaste åren som har inträffat genom den tekniska utvecklingen.

Priskonkurrens mellan kollektivresor och bil på olika avstånd

För bil har vi räknat med en kostnad på 32 kr per mil. Denna kostnad baseras på rapporten från år 2000: ”Bilisters tids- och kostnadsuppfattning”¹⁶ och har räknats upp med bensinpris och konsumentprisindex sedan år 2000.

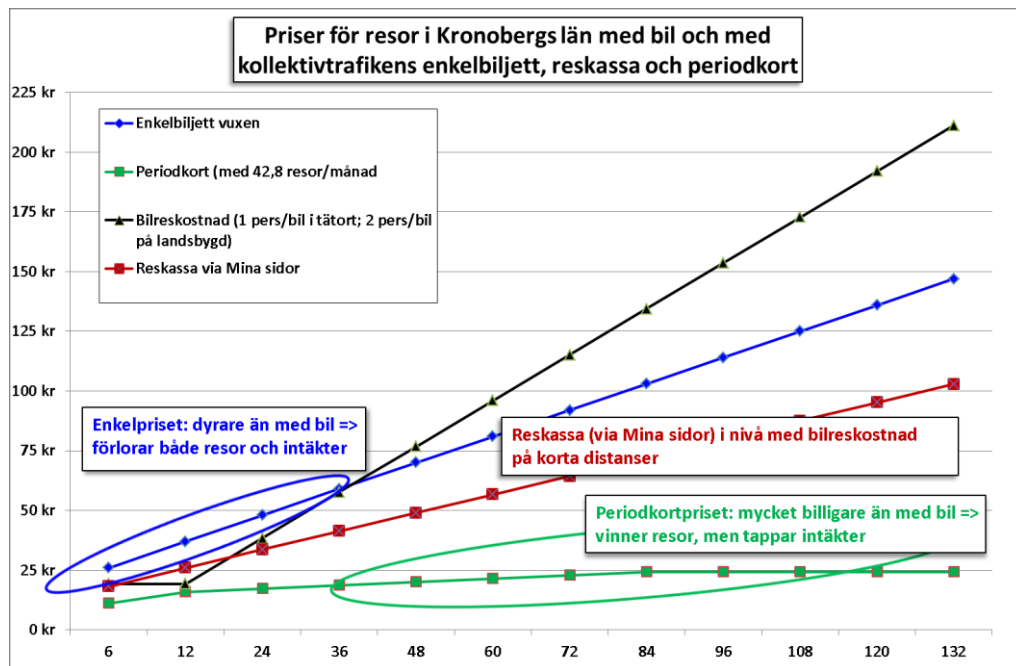
Två alternativ visas för bilkostnaden: dels ett pris med 1 person per bil, dels ett pris med 1 personer per bil. I genomsnitt och fört alla resor och alla reslängder är medelbeläggningen

¹⁶ Rapport 22 sep 2000. Transek AB och VTI.

per bil 1,7 personer per bil. Dessa båda alternativ för bilreskostnaden borde således fånga in det mest intressanta intervallet.

Vi har antagit att man i regel åker ensam i bilen inom tätorten men att man i regel åker två personer per bil för resor utanför tätorten. Med dessa förutsättningar erhålls följande bild över priskonkurrensen mellan buss/tåg och bil för Kronobergs län:

Bil är billigare än buss upp till 36 km reseavstånd för fullbetalande med enkelbiljett i Kronobergs län. Resor med buss och tåg är betydligt billigare än bil för resor över 12 km.



Figuren ovan visar således att för korta resor upp till 12 km inom tätorterna är bilen billigare än att åka med buss såväl med enkelbiljett som med reskassa; dessutom i regel mycket snabbare. Men omvänt är resor med buss och tåg med periodkort väsentligt billigare än med bil. Allt detta innebär att:

- På korta sträckor inom tätorten rikserar man att förlora både resor och intäkter
- På långa sträckor vinner man resor men förlorar intäkter.

Detta gäller för fullbetalande vuxna. Huruvida dessa slutsatser står sig även när man beaktar rabattfloran kommer att analyseras i nästföljande avsnitt¹⁷.

¹⁷ Observera att vi här har räknat med reskassans extra rabatt på 10 % för dem som laddar den via Mina sidor, vilket ger en total rabatt på 30 %. Eftersom det bara är 12,4 % som laddar reskassan på detta sätt, är det genomsnittligas reskassepriset 12,5 % högre än vad som visas i figuren ovan. Detta ändrar dock inte slutsatserna i texten ovan.

3.2 Slutsatser

Under förutsättning att målet är att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrensförmåga - och samtidigt eftersträva oförändrade eller ökade intäkter - bör en taxeförändring således inriktas mot att sänka priserna för korta resor och samtidigt höja priserna för långa resor.

4 Rabattsystemen i Kronoberg – en översyn

4.1 Nuvarande rabattsystem

Biljettstrukturen i Länstrafiken består av ett antal produkter som kan kombineras på olika sätt. Strukturen bör gissningsvis anses vara lättöverskådlig för resenären. Biljettprodukterna är följande:

- Enkelbiljett – Dag, Natt, Mobil
- Periodkort – 30 dagar, Årskort, Tåg+Buss
- Reskassa

Gällande för resenärsgруппerna:

- Vuxen
- Ungdom
- Duo/Familj

Dessutom finns några specialbiljetter som ex

- Lördagsbiljetten i Växjö
- Kompletteringstrafik (Tåganslutning Moheda, Serviceturen Sigfrid etc)
- Sommarlovskort Ungdom
- Endagsbiljett län
- Färdtjänst

För länsövergripande resor gäller biljettstrukturen och resenärsgруппer för resor med

- Öresundståg
- Krösatåg

För resor med SJ Regional gäller periodkort på sträckan Alvesta-Lessebo

Enkelbiljetter finns för olika antal zoner med en övre betalgräns på 11 zoner. Samma sak gäller för Reskassans zonindelning. Periodkort har en övre betalgräns på 8 zon, som då även gäller för resor inom hela länet.

Mobilbiljett har samma betalnivå som för enkelbiljett och ger alltså ingen extra rabatt.

Att använda Reskassa ger alltid 20 % rabatt mot ordinarie pris för alla resenärsgруппer. Används reskassan på nattbuss ges 50 % rabatt mot ordinarie avgift på nattbuss.

Rabatter från ordinarie pris ges till ungdomar (7-19 år) med 40 % för enkelbiljett. På periodkort är rabatten 25 % för samma grupp samt för Reskassa -20 % på ordinarie ungdomstaxa.

Utöver detta ger ett medlemskap på ”Mina sidor” 10 % rabatt på periodkort och reskassa.

Duo-biljetten innebär att en grupp på 5 personer, varav max 2 personer är vuxna, kan resa rabatterat vilket innebär att biljetten är 10 % billigare än 2 vuxenbiljetter.

Årskort ger en rabatt som motsvarar 2,5 månad ordinarie periodkortspris.

För resande med tåg (Öresundståg, Krösatåg samt SJ Regionaltåg) gäller något olika regler. På Öresundståg och Krösatåg kan Reskassa användas, Periodkort kan köpas på sträckan Älmhult-Kalmar (Öresundståg). På Krösatågen kan Reskassa användas över länsgränserna men det finns även möjlighet att skaffa Periodkort. För SJ regionaltåg finns möjlighet att köpa periodkort för sträckan Lessebo-Hovmantorp-Växjö-Alvesta.

Tabellen nedan visar dels de olika biljettyperna och även biljettkostnad samt biljettrabatter. Det som ”saknas” i regionen är biljett för seniorer. Ett förslag till biljett för denna kategori tas upp senare i rapport.

Taxor 2013 - Kronoberg		Biljett-typ och rabatt		Biljettkostnad (kr)	
Biljett-typer		År 2013	År 2013	År 2013	År 2013
Enkel- & ToR-biljett		Stadstrafik	Regiontrafik	Stadstrafik	Regiontrafik
Enkelbiljett Vuxen		x	x	22	32-122
Enkelbiljett Ungdom		-40%	-40%	13	19-73
Duo/Familj		-10% - -48%	-10% - -48%	40	58-220
Nattbuss		x	x	50	100
Mobilbiljett Vuxen/MobiTime		x	x		
Mobilbiljett Ungdom/MobiTime		-40%	-40%		
Mobilbiljett Natt/MobiTime		x	x		
Färdtjänst Vuxen/Ungdom		x	x		
Biljett-typer		Kronobergs Länstrafik			
Periodkort		Stadstrafik	Regiontrafik	Stadstrafik	Regiontrafik
Periodkort 30 dagar Vuxen		x	x	500	660-1020
Periodkort 30 dagar Ungdom		-25%	-25%	375	495-765
Period tåg+buss			x		880-1240
Period tåg+buss Studerande			-25%		660-930
Skolkort/Elevkort/Ungdomskort		x	x		
Sommarlovskort Ungdom		x	x	416	832-1040
Årskort		x	x	3562-4750	4702-11780
Färdtjänst Vuxen/Ungdom		x	x		
Biljett-typer		Kronobergs Länstrafik			
Rabattkort		Stadstrafik	Regiontrafik	Stadstrafik	Regiontrafik
Reskassa		-20%	-20%	17,60	25,60-97,60
Reskassa Skolungdom		-20%	-20%	10,40	15,20-58,40
Reskassa Duo/Familj		-20%	-20%	32	46,40-176
Reskassa nattaxa		-50%	-50%	25	50
Biljett-typer		Länsövergripande			
Länsövergripande resor		Stadstrafik	Regiontrafik	Stadstrafik	Regiontrafik
Öresundståg (vuxen, ungdom, duo/familj, period)			x	komb andra läns-zon/reskassa	
Öresundståg reskassa			-20%	komb andra läns-zon/reskassa	
Krösatåg (vuxen, ungdom, duo/familj, period)			x	komb andra läns-zon/reskassa	
Krösatåg reskassa			-20%	komb andra läns-zon/reskassa	
SJ Regional (periodkort: Alvesta-Lessebo)			x		
"x" = ordinarie pris utan rabatt, "-40 %" = rabatt för biljett-typ					

I den av Regionfullmäktige fastställda Länstrafiktaxa för kommande år¹⁸ redovisas ett antal förändringar i form av biljettutbud och biljettrabatt. Taxestrukturen är densamma

¹⁸ Länstrafiktaxa 2014, Fastställd av Regionfullmäktige 2013-05-24, Länstrafiken, Kronoberg

som tidigare men generellt kommer taxorna för enkelbiljett och periodkort att höjas. Reskassans rabatt är densamma som för tidigare år.

Antalet taxezoner utökas från 11 till 12 zoner för enkelbiljett och reskassa.

För kommande år 2014 kommer ett Fritidskort införas för ungdom som komplettering till ordinarie skolkort. Gäller övrig tid som inte omfattas av skolkortet, dock inte under sommarlovet.

I tabellen nedan redovisas länstrafiktaxa 2014 översiktligt i form av förändring jämfört med länstrafiktaxa 2013

Taxor 2013 - Kronoberg		Biljett-typ och rabatt		Biljettkostnad (kr)/rabatt	
Biljett-typer		År 2013	År 2013	Förändring 2014	
Enkel- & ToR-biljett		Stadstrafik	Regiontrafik	Stadstrafik	Regiontrafik
Enkelbiljett Vuxen		x	x	+4	+4 - +25
Enkelbiljett Ungdom		-40%	-40%	+3	+3 - +15
Duo/Familj		-10% - -48%	-10% - -48%	+7	+9 - +45
Nattbuss		x	x	0 - +15	0 - +30
Mobilbiljett Vuxen/MobiTime		x	x	oförändr.	oförändr.
Mobilbiljett Ungdom/MobiTime		-40%	-40%	oförändr.	oförändr.
Mobilbiljett Natt/MobiTime		x	x	oförändr.	oförändr.
Färdtjänst Vuxen/Ungdom		x	x	ändras	ändras
Biljett-typer		Kronobergs Länstrafik			
Periodkort		Stadstrafik	Regiontrafik	Stadstrafik	Regiontrafik
Periodkort 30 dagar Vuxen		x	x	+20	+20
Periodkort 30 dagar Ungdom		-25%	-25%	+41	+49 - +67
Period tåg+buss			x		-60 - +60
Period tåg+buss Studerande			-25%		-4 - +110
Skolkort/Elevkort/Ungdomskort		x	x	ändras	ändras
Sommarlovskort Ungdom		x	x	oförändr.	oförändr.
Årskort		x	x	+190	+190
Färdtjänst Vuxen/Ungdom		x	x	ändras	ändras
Biljett-typer		Kronobergs Länstrafik			
Rabattkort		Stadstrafik	Regiontrafik	Stadstrafik	Regiontrafik
Reskassa		-20%	-20%	oförändr.	oförändr.
Reskassa Skolungdom		-20%	-20%	oförändr.	oförändr.
Reskassa Duo/Familj		-20%	-20%	oförändr.	oförändr.
Reskassa nattaxa		-50%	-50%	-20%	-20%
Biljett-typer		Länsövergripande			
Länsövergripande resor		Stadstrafik	Regiontrafik	Stadstrafik	Regiontrafik
Öresundståg (vuxen, ungdom, duo/familj, period)			x		
Öresundståg reskassa			-20%		
Krösatåg (vuxen, ungdom, duo/familj, period)			x		
Krösatåg reskassa			-20%		
SJ Regional (periodkort: Alvesta-Lessebo)			x		
"x" = ordinarie pris utan rabatt, "-40 %" = rabatt för biljett-typ					

Tabellen nedan visar biljettintäkter för perioden okt-sept år 2012 respektive år 2013. De totala intäkterna är oförändrade. Däremot har en förändring skett den senaste årsperioden från kontantbiljetthantering till en ökad användning av Reskassa.

Biljettintäkter, kr	Ack 12 mån	Ack 12 mån	Fördelning	Fördelning	Förändring
Biljett-typ	Okt12–Sep13	Okt11–Sep12	Okt12–Sep13	Okt11–Sep12	2012/2013
Kontant	16 137 382	24 078 991	21%	31%	33%
Reskassa	23 080 071	18 304 049	31%	23%	31%
SMS/Mobilbiljett	2 203 054	*	3%		
Period 1 zon	3 107 337	3 573 844	3%	3%	0%
Period Fler	21 211 300	20 914 594	27%	27%	1%
Stud 1 zon	2 033 233	1 981 617	4%	3%	44%
Stud Fler	3 124 300	2 478 439	4%	3%	28%
Övrigt	4 576 402	4 255 796	6%	5%	0%
Totalt	70 016 202	77 969 176	100%	100%	0%

4.2 Argument för olika slags rabatter

Vad är det för nytta med rabatter? **För trafikhuvudmannen och ägarna** innebär rabatter nästan alltid intäktsförluster, eftersom rabatterna förutsätter lägre priser än vad som anses vara normalt från rent företagsekonomiska utgångspunkter.

Men **för resenärerna** innebär rabatter alltid vinster i form av lägre priser, d.v.s. en högre disponibel inkomst efter det att reskostnaderna har betalats.

För samhället kan vinsten bestå av ett ökat kollektivt resande, med positiva externa effekter i form av bättre miljö, mindre trängsel på vägarna och - i gynnsamma fall - land även av färre trafikolyckor. Rabatter har även avsiktliga positiva fördelningspolitiska fördelar. De gynnar specifika grupper och förbättrar tillgängligheten för grupper som barn, ungdomar och pensionärer, som inte har lika hög tillgång till bilen för sina resor. Härigenom bidrar rabatterna till att förbättra tillgängligheten för dem med lägre tillgänglighet.

Det kan även uppstå effektivitetsförluster för samhället om de ökade subventionerna som rabatterna förutsätter tränger undan annan offentlig service och tjänsteproduktion, t.ex. sjukvård. Dessa externa samhällseffekter ligger dock utanför denna begränsade studie.

Rabatter är intimt förknippade med subventioner, genom att de förutsätter förstärkta intäkter oftast i form av offentliga ägarbidrag - skattesubventioner – för att täcka upp de intäktsbortfall som rabatterna ger upphov till.

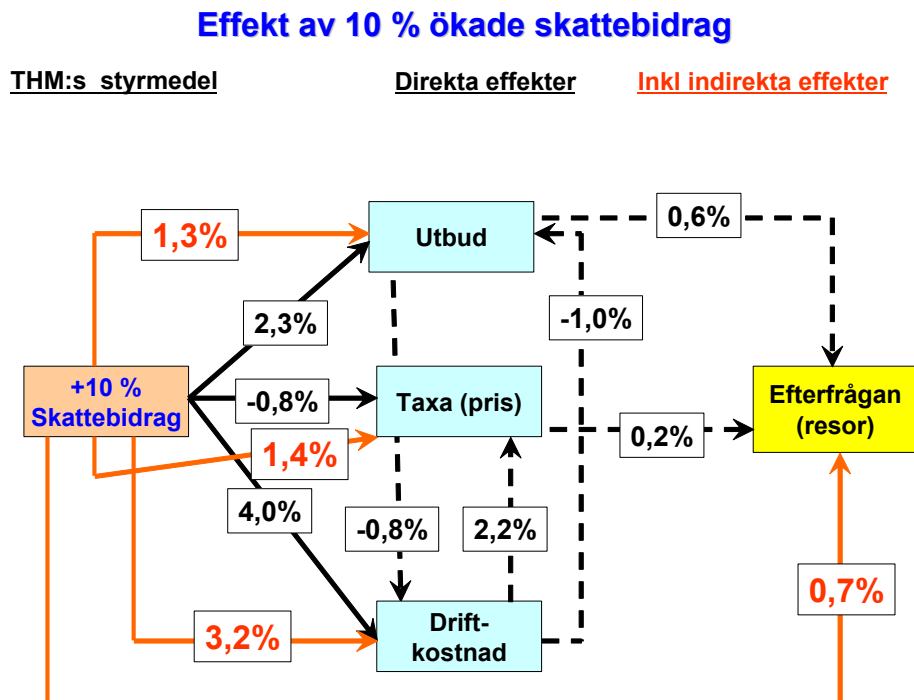
I Vinnova-rapporten ”**Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband**; Bearbetning av SLTF-statistiken” (Transekt AB 2006-09-27) har effekterna av ökade skattebidrag analyseras för samtliga län under perioden 1985-2005, med följande resultat:

Effekter av ökade skattebidrag

Under de senaste 20 åren, kan det mycket väl ha inträffat att beslut om att ändra skattefinansieringen har skett som en *passiv* anpassning av förändrade kostnader. Denna typ av samband har inte kunnat modelleras i denna analys. Däremot kan man med hjälp av denna analys uppskatta hur en *aktiv* åtgärd att ändra skattefinansieringen kan påverka kostnader, utbud, pris och efterfrågan. Även här inträffar det såväl direkta som indirekta

effekter. På basis av den kombinerade tidsserie- och tvärsnittsbaserade databasen över de 21 länen och de 20 åren 1985-2005, har samband mellan de olika faktorerna estimerats med hjälp av icke-linjär multipel regressionsanalys. Följande resultat har erhållits:

Figur. Direkta och indirekta effekter av 10 % ökade skattebidrag



De direkta effekterna visas i svart, de indirekta effekterna med streckade pilar och i svart, samt nettot av både de direkta och de indirekta effekterna visas i rött.

Skattebidragen har kunnat visas påverka såväl utbud, som kostnader och taxan (priset). Dessa fyra faktorer påverkar också indirekt antalet resor (resefterfrågan). Följande resultat erhålls:

A) Direkta effekter av skattebidragen

- Om **skattebidragen** ökas med 10 %, då ökar driftkostnaderna med 4 %. Effekten kan bero på en medveten satsning på t ex högre fordonstandard (låggholv, klimatanläggning, miljömotorer, alternativa drivmedel, tågsatsningar m m) som gjorts medvetet med ökade skattebidrag som insats.
- Om **skattebidragen** ökas med 10 %, då ökas utbudet med 2,3 %, eftersom det då uppstår ett ökat expansionsutrymme
- Om **skattebidragen** ökas med 10 %, då minskar taxan (priset) med 0,8 %, eftersom det då uppstår ett visst utrymme för att sänka priset.

B) Indirekta effekter av skattebidragen

- När **utbudet** ökas med 2,3 %, då minskar driftkostnaderna med 0,8 %, p.g.a. de tidigare påvisade stordriftsfördelarna i linjenätssystemet

- När **driftkostnaderna** ökar med 4 %, då ökar taxan med 2,2 %
- När **driftkostnaderna** ökar med 4 %, då minskar utbudet med -1 %.

C) Nettoeffekten av både direkta och indirekta effekter av 10 % ökad skattefinansiering

- När **skattebidragen** ökas med 10 %, då ökar driftkostnaderna med 3,2 % netto.
- När **skattebidragen** ökas med 10 %, då **ökar** taxan netto med 1,4 %, beroende på att den indirekta effekten via kostnaderna dominerar över de övriga positiva effekterna på priset.
- När **skattebidragen** ökas med 10 %, då ökar utbudet med 1,3 % (den direkta effekten reduceras av det indirekta sambandet via ökade kostnader).
- När **skattebidragen** ökas med 10 %, då ökar efterfrågan på kollektivresor med 0,7 %.

Viktiga **slutsatser** av denna sambandsanalys vad avser inverkan av **ökade skattebidrag** är att de är ett ytterligt trubbigt instrument för att öka kollektivresandet. Effekten på antalet resor är bara 1,7 % vid en 10-procentig ökning av skattebidragen. Även utbudet av kollektivtrafik ökas enbart med 1,3 % vid en 10-procentig höjning av skattebidragen. Orsaken till detta är att driftkostnaderna ökar med över 3 % för varje 10-tal procent som skattebidragen ökas, samt nödvändiga taxehöjningar på 1,4 % som ett resultat av de indirekta effekterna via ökade driftkostnader.

Ökad skattefinansiering kan ändå vara motiverad av nödvändighet, när andra intäktsalternativ anses uteslagna. Men eftersom den genomsnittliga priskänsligheten fortfarande ligger relativt lågt, och långt under -1,0, finns det fortfarande ett betydande utrymme för att använda prismekanismen för att kompensera för kostnadsökningar. Det blir då ett visst efterfrågebortfall, men utan de negativa effekterna i form av kostnadsökningar, som ökade skattebidrag förefaller att ge upphov till.

I det följande kommer vi att med räkneexempel belysa några olika typer av rabatter.

Dessa är:

1. Inkomstbaserade rabatter för olika åldersgrupper
2. Hur stor rabatt bör reskassan ha?
3. Är 10 % rimligt för köp via mina sidor?
4. Är 20 % rimligt som nattrafik tillägg?
5. Är tågtillägget för periodkort rimligt?

För de tre förstnämnda rabattformerna kommer vi att analysera hur stora effekterna på resandet blir av olika nivåer på rabatterna, och i förhållande till effekterna på intäkterna (oftast i form av intäktsbortfall).

4.3 Förslag till inkomstbaserade rabatter för åldersgrupper

Nationella data

Utöver de tre vanligaste grundtyperna av biljetter: enkelbiljetter, periodkort och reskassa kan man - om man så önskar rent trafikpolitiskt - överväga rabatter för ungdomar och pensionärer.

En rimlig princip skulle kunna vara att kollektivtrafikens priser bör återspegla den disponibla inkomsten för olika ålderskategorier. Följande statistiskt är hämtad från SCB.

Disponibel årsinkomst *per konsumtionsenhet* i Tkr år 2011

Tabellen avser **alla landets kommuner utanför de tre storstadslänen**

Åldersgrupp	Tkr, år 2011	Index, åldern 50-64 år = 100
20-29 år	181,7	67
30-49 år	214,1	79
50-64 år	272,2	100
65-74 år	216,4	80
75+ år	151,1	56

Ungdomar under 30 år tjänar således 67 % av de medelålders i åldrarna 50-64 år. Yngre pensionärer tjänar 80 % av de ”vuxna” medan de äldre pensionärerna på 75 år och äldre tjänar bara 56 %. Om man studerar motsvarande statistik *för hushåll* erhålls följande tabell:

samtliga hushåll	Tkr för hela riket år 2011	Index, åldern 30-49 år = 100
18-29 år	184,5	50
30-49 år	372,1	100
50-64 år	352,3	95
65-74 år	250,7	67
75+ år	156,8	42

Här blir bilden lite annorlunda. Ungdomar i åldern 18-29 år tjänar 50 % av de ”vuxna” i åldern 30-49 år, de lite äldre vuxna tjänar ungefär lika mycket som de yngre ”vuxna”, eller 95 % av dem. Yngre pensionärer tjänar 67 % av de yngre vuxna, medan de äldre pensionärerna tjänar bara 42 % av dessa.

För gruppen *studerande* redovisas här f.n. bara statistik från år 2005. Men här är vi ute efter relationer, inte den absoluta inkomstnivån. Då erhålls:

Hushållets genomsnittliga disponibla inkomst	ÅR 2005	Index; FVA=100
Förvärvsarbete	329 150 kr	100
Studerande	130 460 kr	40
Arbetslösa	163 820 kr	50
Pensionärer	211 110 kr	64
Icke-förvärvsarbete	167 710 kr	51

Studerande tjänar 40 % av de förvärvsarbete och pensionärer 64 %.

Inkomstdata för Kronobergs län

För Kronobergs län visas här inkomstuppgifter för år 2011 avseende sammanräknad *förvärvsinkomst* och uppdelad på flera åldersklasser, enligt tabellen nedan:

Åldersgrupp	Kronobergs län	
	Medelinkomst, tkr	Index, Medelinkomst 30-64 år=100
16-19 år	23	8
20-24 år	134	45
25-29 år	208	70
30-34 år	254	86
35-39 år	289	98
40-44 år	309	105
45-49 år	314	106
50-54 år	307	104
55-59 år	301	102
60-64 år	290	98
65-69 år	247	84
70-74 år	188	64
75-79 år	168	57
80-84 år	156	53
85+ år	146	49
Medelvärde 30-64 år	295	100

Tabellen visar att ungdomar i åldern 20-24 år tjänar 45 % (medelvärde) av de "vuxna" i åldern 30-64 år. Ungdomarna i åldersklassen 25-29 år tjänar 70 % (medelvärde) av de vuxnas inkomst i länet, medan motsvarande inkomstandel i hela landet uppgår till 65 %, d.v.s. i stort sett samma andel.

Om vi slår ihop vissa åldersgrupper erhålls följande förenklade tabell:

Åldersgrupp	Kronobergs län	
	Medelinkomst, tkr	Index, Medelinkomst 30-64 år=100
20-24 år	134	45
25-29 år	208	70
30-64 år	295	100
65-74 år	218	74
75-w år	157	53

Tänkbara förslag till åldersrabatter

Ett förslag till lämpliga åldersrabatter skall då kunna vara:

Kategori	Rabatt	D.v.s. betalar % av fullt pris
Studerande upp till 24 år	55%	45%
Ungdomar 25-30 år	33%	67%
Vuxna 30-64 år	0%	100%
Yngre pensionärer 65-74 år	33%	67%
Äldre pensionärer, 75-w år	55%	45%

I de aktuella åldersgrupperna finns det idag inte några speciella rabatter. Utan det är de generella rabatterna som gäller, dvs. reskassan 20 % respektive periodkort.

För Ungdom mellan 7-19 år är rabatterna följande: enkelresa 40 % jämfört med ordinarie pris, reskassa ger 20 % rabatt generellt, ungdom/studerande periodkort 25 %.

I länet finns 154 900 invånare år 2011 och med gruppen under 20 år borträknat innebär det 143 600 person i länet. Dessa fördelar sig enligt följande:

Ålders-grupp	Befolkning, antal	Befolkning i %	Kollresor fördelning, %	Antal personer med Kollresor	Uppräknat antal resor
20-24 år	13 565	9,4%	34%	4 647	366 676
25-29 år	11 086	7,7%	53%	5 876	463 581
30-64 år	80 647	56,2%	53%	42 743	3 372 399
65-74 år	20 248	14,1%	15%	3 037	239 634
75-w år	18 021	12,6%	10%	1 802	142 185
Summa	143 567	100,0%		58 105	4 584 474

Från Kollbarometern har fördelningen hämtats per åldersgrupp samt att antalet resor har räknats upp till året 2011. Det totala antalet resor uppgår till ca 4,58 miljoner resor varav åldersgruppen 30-64 år står för knappt 75 % av resorna. De totala biljettintäkterna för år

2011 uppgick till knappt 67,5 miljoner kronor vilket ger ett medelpris per resa på 14,72 kr¹⁹.

Alternativ 1: Rabatter i proportion till inkomsterna i resp. åldersgrupp

Åldersgrupp	Nytt rabattpris (kr)	Prisförändring i %	Pris-Elasticitet	Ändrat antal resor i %	Nytt antal resor	Nya intäkter (kr)
20-24 år	6,62	-55%	-0,50	28%	467 500	3 095 700
25-29 år	9,86	-33%	-0,30	10%	509 500	5 023 300
30-64 år	14,72	0%	-0,33	0%	3 372 400	49 626 100
65-74 år	9,86	-33%	-0,60	20%	287 100	2 830 600
75-w år	6,62	-55%	-0,50	28%	181 300	1 200 600
				Summa	4 817 800	61 776 300
				Proc förändr.	5,1%	-8,4%
				Sum förändr.	233 300	-5 686 400

Detta alternativ ger drygt 5 % fler resor, men till priset av drygt 8 % lägre intäkter

Alternativ 2: Halverade rabatter i förhållande till inkomsten, samt 10 % högre pris för yrkesverksamma åldrar

Med antagande att halvera dessa rabatter samt en höjning av biljettpriset i åldersgruppen 30-64 år ger det följande resultat

Åldersgrupp	Nytt rabattpris (kr)	Prisförändring i %	Pris-Elasticitet	Ändrat antal resor i %	Nytt antal resor	Nya intäkter (kr)
20-24 år	10,67	-28%	-0,50	14%	417 100	4 449 900
25-29 år	12,29	-17%	-0,30	5%	486 500	5 977 800
30-64 år	16,19	10%	-0,33	-3%	3 261 100	52 787 100
65-74 år	12,29	-17%	-0,60	10%	263 400	3 236 500
75-w år	10,67	-28%	-0,50	14%	161 700	1 725 100
				Summa	4 589 800	68 176 400
				Proc förändr.	0,1%	1,1%
				Sum förändr.	5 400	714 500

Alternativ 2 ger i stort sett oförändrat antal resor (+0,1 %), men drygt 1 % ökade intäkter.

¹⁹ Medelpriset per resa är beräknat på biljettintäkter per resa exklusive skol- och serviceresor för perioden: "Ackumulerat 12 månader, oktober 2012 – september 2013"

Alternativ 3: Rabatter med oförändrat antal resor, men med maximerade intäkter

Ett tredje alternativ är att utforma rabatterna så att antalet resor förblir oförändrat, men att intäkterna maximeras:

Ålders-grupp	Nytt rabattpris (kr)	Prisförändring i %	Pris-Elasticitet	Ändrat antal resor i %	Nytt antal resor	Nya intäkter (kr)
20-24 år	10,30	-30%	-0,50	15%	421 700	4 343 800
25-29 år	11,77	-20%	-0,30	6%	491 400	5 784 900
30-64 år	16,47	12%	-0,33	-4%	3 239 500	53 363 200
65-74 år	11,77	-20%	-0,60	12%	268 400	3 159 700
75-w år	10,30	-30%	-0,50	15%	163 500	1 684 200
				Summa	4 584 500	68 335 800
				Proc förändr.	0,0%	1,3%
				Sum förändr.	0	873 300

Då blir rabatterna 30 % för de yngre ungdomarna och 20 % för de äldre ungdomarna, 20 % för de yngre pensionärerna och 30 % för de äldre pensionärerna. I gengäld Då måste priserna höjas med 12 % för resenärerna i de yrkesverksamma åldrarna. I detta alternativ ökar intäkterna med 1,3 %.

Alternativ 4: Rabatter med maximalt antal resor, men med oförändrade intäkter

Ett fjärde ytterligare alternativ är att maximera antalet resor men med oförändrade intäkter:

Ålders-grupp	Nytt rabattpris (kr)	Prisförändring i %	Pris-Elasticitet	Ändrat antal resor i %	Nytt antal resor	Nya intäkter (kr)
20-24 år	10,30	-30%	-0,50	15%	421 700	4 343 800
25-29 år	11,77	-20%	-0,30	6%	491 400	5 784 900
30-64 år	16,05	9%	-0,33	-3%	3 271 100	52 515 800
65-74 år	11,77	-20%	-0,60	12%	268 400	3 159 700
75-w år	10,30	-30%	-0,50	15%	163 500	1 684 200
				Summa	4 616 100	67 488 400
				Proc förändr.	0,7%	0,0%
				Sum förändr.	31 600	26 300

I detta alternativ ökar resandet med 0,7 % med samma rabattstruktur som i alternativ 3. Priserna för de yrkesverksamma åldrarna stannar här vid 9 %.

Alternativ 5: Lägre rabatter och lägre prishöjning för yrkesverksamma åldrar

Ett femte alternativ innebär ett rabattsystem som både bidrar till att öka resandet och höja intäkterna:

Åldersgrupp	Nytt rabattpris (kr)	Prisförändring i %	Pris-Elasticitet	Ändrat antal resor i %	Nytt antal resor	Nya intäkter (kr)
20-24 år	12,51	-15%	-0,50	8%	394 200	4 930 700
25-29 år	13,24	-10%	-0,30	3%	477 500	6 323 900
30-64 år	15,45	5%	-0,33	-2%	3 316 800	51 248 300
65-74 år	13,24	-10%	-0,60	6%	254 000	3 363 900
75-w år	12,51	-15%	-0,50	8%	152 800	1 911 200
Summa				Summa	4 595 300	67 778 000
				Proc förändr.	0,2%	0,5%
				Sum förändr.	31 600	26 300

Rabattsatserna är här 10 % respektive 15 % för de respektive ungdoms- och pensionärsgrupperna. Med en prishöjning för resenärer i de yrkesverksamma åldrarna på 5 % erhålls 0,2 % fler resor och 0,5 % ökade intäkter.

Alternativ 6: Samma rabatt för ungdomar och pensionärer

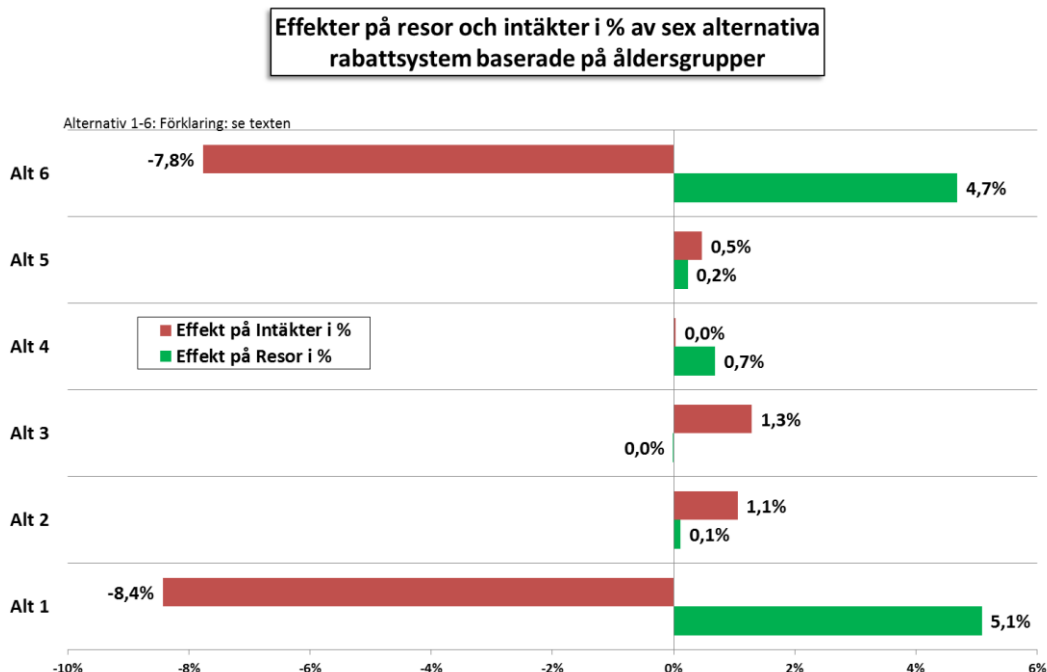
Ett sjätte alternativ innebär ett rabattsystem där ungdomar och pensionärer har samma rabatt. Innebär att det endast finns två prisnivåer på enkelbiljetter. Rabatten bidrar till att öka resandet men minska intäkterna:

Åldersgrupp	Nytt rabattpris (kr)	Prisförändring i %	Pris-Elasticitet	Ändrat antal resor i %	Nytt antal resor	Nya intäkter (kr)
20-24 år	8,83	-40%	-0,50	20%	440 000	3 884 900
25-29 år	8,83	-40%	-0,30	12%	519 200	4 584 100
30-64 år	14,72	0%	-0,33	0%	3 372 400	49 626 100
65-74 år	8,83	-40%	-0,60	24%	297 100	2 623 200
75-w år	8,83	-40%	-0,50	20%	170 600	1 506 300
				Summa	4 799 300	62 224 600
				Proc förändr.	4,7%	-7,8%
				Sum förändr.	214 900	-5 236 900

Rabattsatserna är här de samma som för skolungdom (0-19 år), dvs. 40 %. Denna rabatt gäller för både ungdomsgruppen upp till 29 år och pensionärsgruppen från 65 år och uppåt. För gruppen i de yrkesverksamma åldrarna är priset oförändrat.

Med en prissänkning för de två grupperna resenärer erhålls nästan 5 % fler resor till priset av nästan 8 % lägre intäkter. Utfallet är snarlikt alternativ 1.

De sex olika rabattförslagen sammanfatats i figuren nedan:



Alternativen 2, 4 och 5 ger alla både fler resor och ökade intäkter. Om ökade intäkter prioriteras högt, bör alternativ 3 väljas. Om fler resor prioriteras - utan att intäkterna eroderas - bör alternativ 4 väljas. Om fler resor prioriteras utan hänsyn till intäktsförluster bör alternativ 1 eller 6 väljas.

Slutsatser av åldersrabatter:

Under förutsättning att man önskar införa någon form av inkomstrelaterade åldersrabatter - för ungdomar och pensionärer - rekommenderar vi rabatt alternativ 5 som ger balanse-
rade fördelar med både fler resor och ökade intäkter. Man bör dock observera att detta alternativ förutsätter en prishöjning för vuxna med 5 procent.

Men, eftersom effekterna på resor och intäkter är små, mindre än en procent, bör man väga dessa blygsamma effekter mot de praktiska problemen som alltid är förknippade med att införa rabatter med åldersgränser, och de gränsdragningsproblem, som då blir följden. Det är då inte säkert självklart en bra idé.

Ett ytterligare alternativ är där rabatten är den samma för ungdomar och pensionärer skulle innebära att det endast finns två prisnivåer på enkelbiljett (samma rabatt som för barn/skolungdom). Detta alternativ ger fler resor men mindre intäkter.

En idé som eventuellt bör provas vore en seniorrabatt, men som bara gäller utanför högt-trafiktidpunkterna, säg mellan kl 09-15, samt efter kl 18.

4.4 Effekter av om alla ungdomar reser gratis

Ett annat förslag som beställaren önskat att få belyst avser idén ”att låta alla ungdomar resa gratis”.

Med ungdomar avses här ungdomar i åldern 7-19 år. Vi antar att de som är under 15 år i huvudsak reser på skolkort, d.v.s. gratis för resenärerna. Gruppen ungdomar i åldern 15 - 18 år är 3,9 % av samtliga, men utgör 7,4 % av dem som reser med buss eller tåg.

Nuvarande rabattstaser samt den procentuella prissänkningens som inträffar om gratisresor för ungdomar skulle införas visas i tabellen nedan:

Ungdom 7-19 år	Enkelbiljett	Periodkort	Rabattkort
Nuvarande rabattsats	40%	25%	20%
Rabattsats vid gratis	100%	100%	100%
Prissänkning	60%	75%	80%
Andel ungdomar	7,4%	7,4%	7,4%
Vägd prissänkning	4,5%	5,6%	5,9%

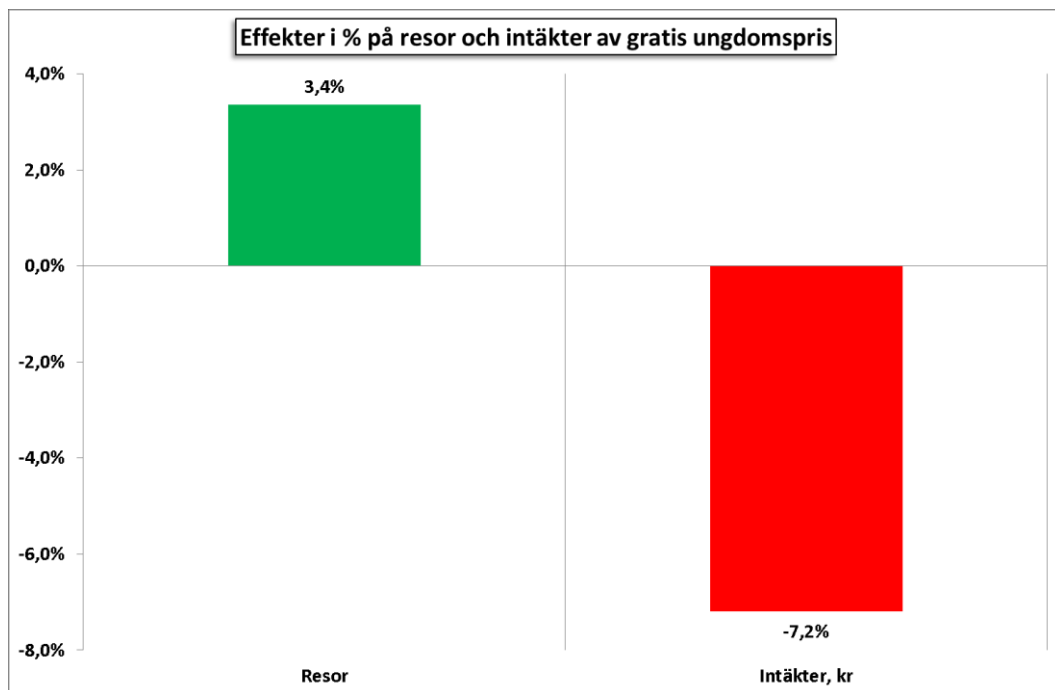
Rabattsatsen för ungdomarna varierar mellan de tre biljettslagen från 40 % för enkelbiljett, till 25 % för periodkort och till 20 % för rabattkort.

Med gratis resor för ungdomar i dessa åldrar blir då prissänkningen 60 %; 75 % respektive 80 % för de tre biljettslagen.

Om prissänkningen fördelas ut på allt resande, då motsvarar detta en generell prissänkning med 4,5 % för enkelbiljetter, med 5,6 % för periodkort och med knappt 6 % (5,9 %) för rabattkort.

Analyserna visar översiktligt att resandet kan beräknas öka med 3,4 % om man inför gratisresor för ungdomar upp till och med 19 år. Detta motsvarar ca 153 800 fler resor per år. Intäkterna beräknas minska med 7,2 %, vilket motsvarar ett intäktsbortfall på minst 8,5 Mkr per år.

Resultatet illustreras även i figuren nedan:



Den positiva effekten på resandet blir relativt blygsamma i förhållande till den stora negativa effekten på intäkterna blir särskilt stor. De tillkommande resorna beräknas kosta ca 55 kr per resa i uteblivna intäkter. Detta är således inte någon effektiv idé.

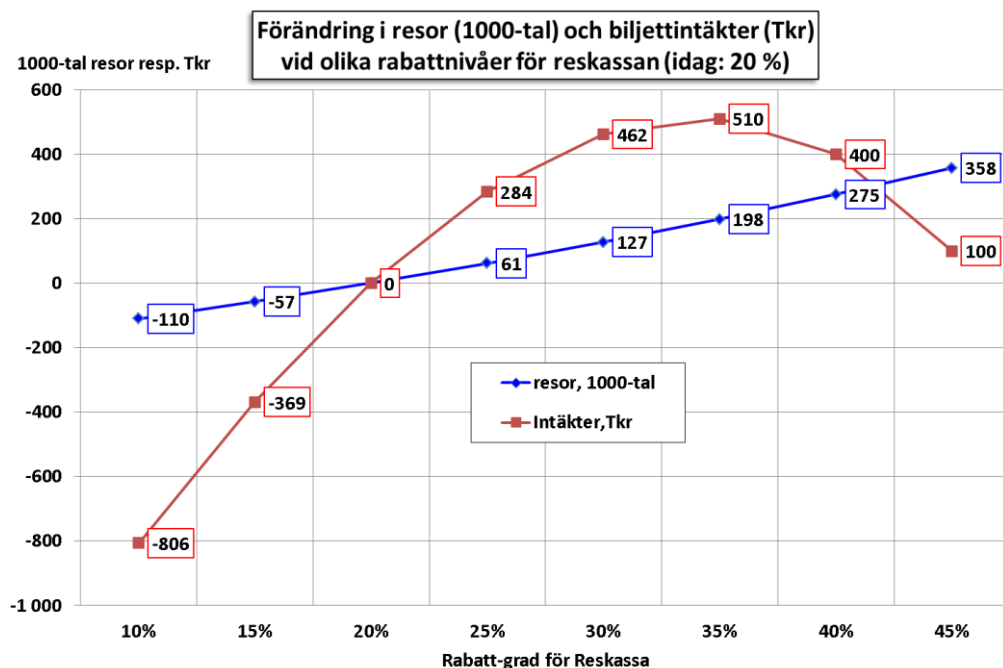
4.5 Reskassans rabatt

Rabatten för reskassan är för närvarande 20 %, räknat på priset för enkelbiljetter. Den är säkert väl motiverad. Om rabatten sätts för lågt i förhållande till baspriset, blir den oattraktiv som ett alternativ och om rabatten sätts för högt blir intäktsförlusten för stor. Så vad är då en "lagom" rabattnivå?

Vi har testat några olika rabattnivåer med följande resultat:

	Effekt på	Effekt på	
Alt rabatter för reskassa	resor, 1000-tal	Intäkter, Mkr	Intäktsförlust per förlorad resa
Reskassa: 10 % rabatt	-110	-0,81	137 kr
Eff i %	-2,4%	-1,0%	
Reskassa: 15 % rabatt	-57	-0,37	154 kr
Eff i %	-1,2%	-0,5%	
Nuläge: Reskassa: 20 %	0	0	Intäktsvinst resp. -förlust per ny resa
Eff i %	0,0%	0,0%	
Reskassa: 25 % rabatt	61	0,28	216 kr
Eff i %	1,3%	0,4%	
Reskassa: 30 % rabatt	127	0,46	276 kr
Eff i %	2,8%	0,6%	
Reskassa: 35 % rabatt	198	0,51	389 kr
Eff i %	4,3%	0,7%	
Reskassa: 40 % rabatt	275	0,40	688 kr
Eff i %	6,0%	0,5%	
Reskassa: 45 % rabatt	358	0,10	3 586 kr
Eff i %	7,8%	0,1%	

Effekterna illustreras även i diagramform nedan:



Tabellen och diagrammet ovan visar bland annat följande:

- Om rabatten skulle sänkas från 20 % till 15 %, då skulle resandet minska med 57 000 resor (-1,2 %). Intäkterna skulle minska med 370 000 kr (-0,5 %).

Detta är en paradox som beror på att såväl enkelbiljettpriset som reskassan kostar alltför mycket för de längre resorna utmed regionbusslinjerna. Priselasticiteten är här mycket större (numeriskt) än minus ett. Detta betyder att prishöjningar (d.v.s. i detta fall rabattsänkningar) leder till både färre resor och lägre intäkter.

- **En höjning av rabatten från dagens 20 % till 35 %, skulle vara optimal.** Då ökar både resor och intäkter! Resandet skulle öka med 198 000 resor (4,3 %), och intäkterna skulle *öka* med ca 510 000 kr (0,7 %).
- Eftersom resenärerna redan idag får 10 % rabatt vid köp av Reskassa via Internet (Mina sidor) och 20 % rabatt på reskassan jämfört med enkelbiljetter, kan man med hävda att dagens sammanlagda rabatt blir ca 30 %. En ytterligare rabathöjning med 5 %-enheter från 30 % till 35 % skulle då beräknas ge 71 000 fler resor (1,6 %) och 48 000 kr i ökade intäkter (0,1 %). (Av dagens resenärer är det mindre än 15 % av resenärerna som använder ”Mina sidor”. En stor andel resenärer utnyttjar inte möjligheten till denna ”extra” rabatt)

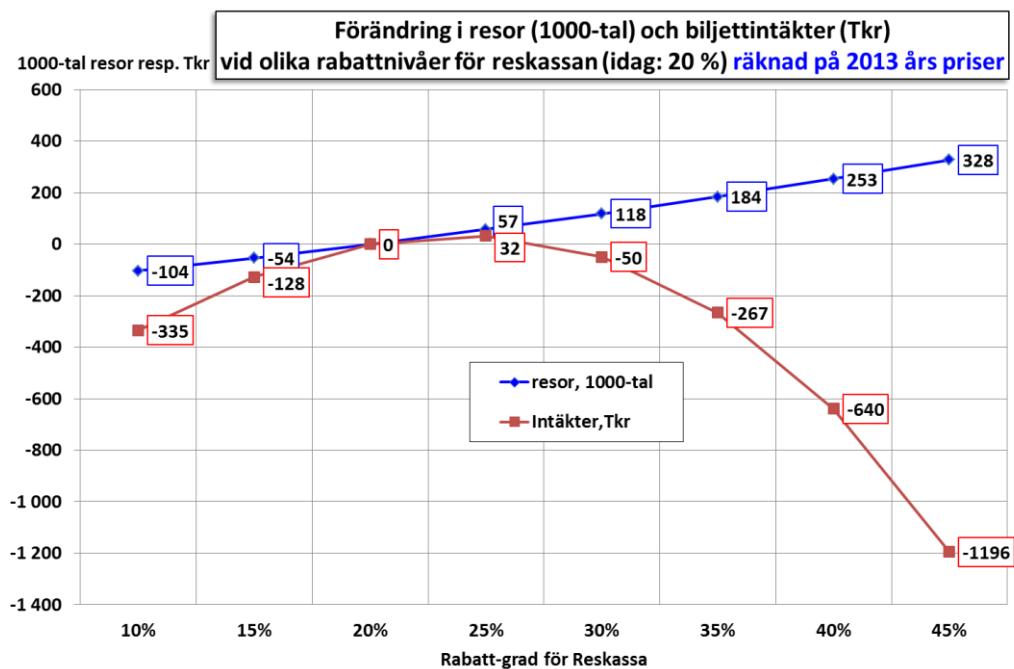
Känslighetsanalys – beräknad på 2013 års priser

Ett önskemål från beställaren som har uppkommit är frågeställningen om hur pass beroende resultatet är av prisnivån i utgångsläget. Hur stor skulle den optimala reskasse-rabatten exempelvis vara räknat på 2013 års priser?

Våra analyser med färdmedelsvals-modellen visar följande resultat baserade på 2013 års priser:

	Effekt på	Effekt på	
Alt rabatter för reskassa	Resor, 1000-tal	Intäkter, Mkr	Intäktsförlust per förlorad resa
Reskassa: 10 % rabatt	-104	-0,34	310 kr
Eff i %	-2,3%	-0,4%	
Reskassa: 15 % rabatt	-54	-0,13	420 kr
Eff i %	-1,2%	-0,2%	
Nuläge: Reskassa: 20 %	0	0	Intäktsvinst resp.
Eff i %	0,0%	0,0%	-förlust per ny resa
Reskassa: 25 % rabatt	57	0,03	1 806 kr
Eff i %	1,2%	0,0%	
Reskassa: 30 % rabatt	118	-0,05	-2 347 kr
Eff i %	2,6%	-0,1%	
Reskassa: 35 % rabatt	184	-0,27	-688 kr
Eff i %	4,0%	-0,3%	
Reskassa: 40 % rabatt	253	-0,64	-396 kr
Eff i %	5,5%	-0,8%	
Reskassa: 45 % rabatt	328	-1,20	-274 kr
Eff i %	7,1%	-1,5%	

Effekterna illustreras även i diagramform nedan:



Med utgångspunkt från 2013 års priser blir den optimala reskasserabatten nu 25 % i stället för 35 %, som är fallet när man utgår från 2014 års priser. Skillnaden när således hela 10 procentenheter.

En översiktlig sammanställning visar följande samband:

Reskassa	Ovägt medelprisnivå	Optimal reskasse-rabatt
vid 2013 års prisnivå	61 kr	25%
vid 2014 års prisnivå	69 kr	35%
Procent förändring	13,6%	40,0%
Procent-enhets förändring		10%
Elasticitet		0,74

Skillnaden i optimal rabatt för reskassan på 10 procentenheter motsvaras av en (ovägd) prishöjning på ca 14 %. Detta betyder att för varje procent som priset på reskassan höjs, så bör den optimala rabattsatsen ökas med 0,7 procentenheter.

4.6 Effekter av ändrad 2-timmarsregeln

2-timmarsregeln i Växjö för fri övergång mellan olika bussar är också en form av rabatt.

Vad händer med resor och intäkter om den nuvarande 2-timmarsregeln beträffande fri övergång ändras till att enbart avse fri övergång under en timme?

Under en period av 12 månader har antalet övergångar inom 2 timmar med reskassa uppgått tills ca 22 % i Växjö stadstrafik (ca 204 500 övergångar eller ca 560 övergångar per dag)²⁰. Till detta kan troligen ytterligare övergångar räknas som sker med olika typer av enkelbiljett. Dessa senare registreras inte men kan vara ett visst tillskott i antalet resenärer. Det går inte heller att få fram underlag om när en övergång sker, dvs om det sker inom 1 timme eller inom 2 timmar.

I denna analys kan vi endast åskådliggöra och göra ett antagande om vad som händer om exempelvisen fjärdedel eller om hälften av dessa övergångar sker mellan 1-2 timmar och hur det påverka intäkter och antalet resor.

De som idag köper en resa med reskassa och gör två resor inom en timme drabbas överhuvudtaget inte. Men de som idag köper en övergångsresa med reskassa och gör den andra fria resan efter den första timmen, kommer - i fallet med en 1-timmesregel – att få betala denna andra resa med ett lika högt pris som den första resan. En slopad 2-timmarsregel till förmån för en 1-timmesregel medför då ett visst efterfrågebortfall som går att beräkna, och hur intäkterna påverkas kan man också uppskatta.

Med utgångspunkt från tillgängliga data kan följande kalkyl göras:

	Med 2-timmarsregel	Med 1-timmarsregel		
Antagande om andel bytesresor i Växjö tätort som sker inom 1 timme	Antal bussresor per dag med övergång	Antal bussresor per dag med övergång	Resandebortfall vid övergång till 1-timmesregel i % av övergångsresorna	Dito i % av samtliga resor i Växjö tätort
75%	420	420		
50%	280	280		
Antagande om andel bytesresor i Växjö tätort som sker mellan 1 och 2 timmar				
25%	140	56	-60%	
50%	280	112	-60%	
Summa övergångsresor per dag				
Med 75 % inom 1 timme	560	476	-15%	-3%
Med 50 % inom 1 timme	560	392	-30%	-7%
Intäktseffekt i %				
Med 75 % inom 1 timme			-5%	-1%
Med 50 % inom 1 timme			-10%	-2%

²⁰ Till detta kan troligen ytterligare övergångar räknas som sker med olika typer av enkelbiljett; men det saknas uppgifter om hur många dessa är.

Beroende på vilken andel som gör övergångsresor inom 1 resp. 2 timmar, kan effekten av att slopa 2-timmarsregeln bli 3 % till 7 % färre resor inom tätorten och 1 % till 3 % lägre biljettintäkter. Att effekten blir negativ och så stor beror på att de som idag åker gratis den andra timmen nu får sitt pris fördubblat jämfört med den första resan.

Genomsnittspriset för en rabattkortsresa är 20:80 kr och Förlusten i antalet resor per år kan uppskattas till ett intervall på -31 000 till -61 000 resor. Motsvarande intäktsförlust per år kan uppskattas till ett intervall på -212 500 kr till -425 000 kr.

Även om andelen som utnyttjar den andra timmen för sina övergångsresor bara skulle uppgå till 10 %, uppstår likväl förluster av både resor och intäkter i storleksordningen 1 % resp. 2 %.

Slutsatsen blir därför att det inte är någon bra idé att slopa 2-timmarsregeln.

4.7 Effekter av inga rabatter alls

Vad skulle hända med resor och intäkter om man slopade alla rabatter?

Om alla resenärer enbart reagerar fullständigt rationellt och reagerar på prisförändringar, då kan man säkert uppskatta storleksordningen på effekterna enligt nedan. Det finns dock en risk för att rabatter även har en psykologisk effekt, av typen: ”företaget bryr sig extra mycket om mig och min grupp”; eller ”Jag tjänar lite extra på att resa med bussen eller tåget”. Hur stor denna psykologiska effekt är, är svårt att uppskatta. Denna psykologiska effekt har inte beaktats i denna studie.

Nuvarande rabatter

Nuvarande rabatter kan sammanfattas enligt tabellen nedan:

Kategori	Rabattsats	Giltighet
Ungdom	40%	7-19 år för enkelbiljett
Ungdom	25%	7-19 år för periodkort
Ungdom	20%	7-19 år för reskassa
Duo familj (max 5, max 2 vuxna)	10%	
Sommarlovskort ungdom	50%	t o m 19 år
Natt trafik - Reskassa	20%	(tidigare: 50 % rabatt)
Mina sidor rabatt på periodkort och reskassa	10%	

Från Trafikverkets Resvaneundersökning (RVU) har andelen ungdomar av alla som reser med buss eller tåg uppskattats. Resvaneundersökningen innehåller dock enbart personer i åldrarna 15-84 år, varav den yngsta gruppen utgör åldersgruppen 15 - 18 år. Vi antar att de som är under 15 år i huvudsak reser på skolkort, d.v.s. gratis för resenärerna.

Åldergrupperna ser som följer:

Åldersgrupp	Antal	Andel av alla
15-19 år	11 394	6,1 %
15-18 år	8 613	4,6 %
7-19 år	23 246	13 %
Alla	185 887	100 %

Enligt RVU:n utgör gruppen 15-18 år 3,9 %, medan denna grupp i verkligheten utgör 4,6 % av totalbefolkningen. Av alla dem som reser med buss eller tåg utgör ungdomsgruppen 15 - 18 år 7,4 % enligt RVU. De yngre ungdomarna är således överrepresenterade bland dem som reser kollektivt, vilket är rimligt.

Med uppgifter från försäljningsstatistiken för år 2013 har den andel av dem som köper periodkort och rabattkort via Mina Sidor med en extra rabatt på 10 % uppskattats till 12,4 %.

Duo familj-rabatten uppgår till 10 % och utnyttjas av ca 6 % av dem som färdas med enkelbiljett och av ca 5 % av dem som köper reskassa.

Med ledning av dessa uppgifter kan vi nu ställa samman den samlade rabatten för de tre olika biljettslagen:

Kategori	Enkelbiljett	Periodkort	Rabattkort
Ungdomsrabatt	40%	25%	20%
Andel ungdomar	7,4%	7,4%	7,4%
Vägd rabattsats	3,0%	1,9%	1,5%
Sommarlovskort rabatt		50,0%	
Andel ungdomar som utnyttjar		1,8%	1,8%
Vägd rabattsats		0,9%	
Du Familj rabatt	10,0%	-	10,0%
Andel som utnyttjar	5,9%		5,1%
Vägd rabattsats	0,6%		0,5%
Mina Sidor rabatt	-	10%	10%
Andel som utnyttjar		12,4%	12,4%
Vägd rabattsats		1,2%	1,2%
Kombinerad rabattsats	3,6%	4,0%	3,3%

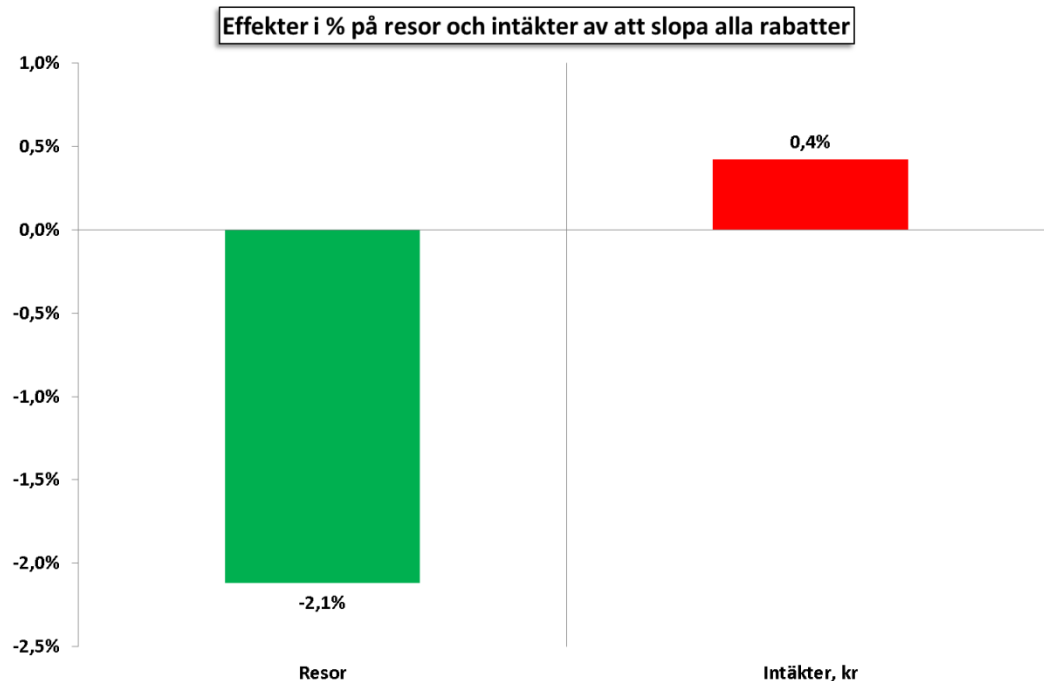
I stora drag utgör rabatterna för ungdomar och för dem som köper färdbevis via Mina Sidor eller via Duo familj till drygt ca 3 % (3,6 % för enkelbiljetter, 3,1 % för periodkort och 3,3 % för rabattkort). Orsakerna till att den kombinerade rabattsatsen inte blir större är att andelen ungdomar är lägre än 10 % samt att andelen som köper biljetter via Mina Sidor också bara uppgår till drygt 10 % (12,4 %). De som utnyttjar familjerabatten uppgår till 5 % - 6 % beroende på biljettslag.

I takt med att andelen som köper biljetter via Mina Sidor ökar över tiden, då kommer även rabattstasen att öka över tid.

Med ledning av den prognosmodell (modell för val av färdstätt och biljettslag) som vi har tillämpat erhålls följande effekter på resor och intäkter:

	Med rabatter	Utan rabatter	Förändring	% förändring
Medelpris	17,02 kr	17,46 kr	0,44 kr	2,6%
Resor	4 584 474	4 487 418	-97 056	-2,1%
Intäkter, kr	78 016 282 kr	78 344 304 kr	328 022 kr	0,4%
Priselastisitet				-0,817

Resultatet illustreras även i figuren nedan:



Våra kalkyler antyder att om man slopar alla rabatter, då minskar resandet med drygt 2 % (2,1 %), medan intäkterna ökar med blygsamma 0,4 %. Detta motsvarar en förlust på ca 97 000 resor och ett intäktsstillskott på ca 328 000 kr. Företaget ”tjänar” 3:34 kr per förlo-rad resa.

Kalkylen pekar mot att den sammanlagda priskänsligheten uppgår till -0,82, d.v.s. nära den företagsekonomiskt optimala.

För att bibehålla nuvarande intäkter behöver priset på förslagsvis periodkortet (där priskänsligheten är lägst, -0,30) sänkas med 4 %. För ett periodkort som idag i genomsnitt kostar 544 kr med rabatt, och som skulle kosta 560 kr utan rabatt, skulle man i fallet med slopade rabatter, men med bibehållen intäkt, kunna sänka periodkortpriset med 23 kr till 537 kr, eller med 4 %. Allt under förutsättningen att prisjusteringen görs för periodkortet.

4.8 Slutsatser betr. rabatter

Argument för rabatter

För trafikhuvudmannen och ägarna innebär rabatter nästan alltid intäktsförluster, eftersom rabatterna förutsätter lägre priser än vad som anses vara normalt från rent företagsekonomiska utgångspunkter.

Men **för resenärerna** innebär rabatter alltid vinster i form av lägre priser, d.v.s. en högre disponibel inkomst efter det att reskostnaderna har betalats.

För samhället kan vinsten bestå av ett ökat kollektivt resande, med positiva externa effekter i form av bättre miljö, mindre trängsel på vägarna och - i gynnsamma fall - land

även av färre trafikolyckor. Rabatter har även avsiktliga positiva fördelningspolitiska fördelar. De gynnar specifika grupper och förbättrar tillgängligheten för grupper som barn, ungdomar och pensionärer, som inte har lika hög tillgång till bilen för sina resor. Härigenom bidrar rabatterna till att förbättra tillgängligheten för dem med lägre tillgänglighet.

Allmänna erfarenheter av ökad subventionering

Rent allmänt kan man hävda – baserad på svensk empirisk forskning – att rabatter, vilka i sin tur förutsätter ökade subventioner till kollektivtrafiken med för en rad olägenheter.

Baserad på ekonometriska analyser de 21 länen och uppgifter från åren 1985 – 2005 kan följande slutsatser dras av vad 10 % ökade subventioner medför:

- När **skattebidragen** ökas med 10 %, då ökar driftkostnaderna med 3,2 % netto.
- När **skattebidragen** ökas med 10 %, då **ökar** taxan netto med 1,4 %, beroende på att den indirekta effekten via kostnaderna dominerar över de övriga positiva effekterna på priset.
- När **skattebidragen** ökas med 10 %, då ökar utbudet med 1,3 % (den direkta effekten reduceras av det indirekta sambandet via ökade kostnader).
- När **skattebidragen** ökas med 10 %, då ökar efterfrågan på kollektivresor med 0,7 %.

Viktiga **slutsatser** av denna sambandsanalys vad avser inverkan av **ökade skattebidrag** är att de är ett ytterligt trubbigt instrument för att öka kollektivresandet. Effekten på antalet resor är bara 1,7 % vid en 10-procentig ökning av skattebidragen. Även utbudet av kollektivtrafik ökas enbart med 1,3 % vid en 10-procentig höjning av skattebidragen. Orsaken till detta är att driftkostnaderna ökar med över 3 % för varje 10-tal procent som skattebidragen ökas, samt nödvändiga taxehöjningar på 1,4 % som ett resultat av de indirekta effekterna via ökade driftkostnader.

Ökad skattefinansiering kan ändå vara motiverad av nödvändighet, när andra intäktsalternativ anses uteslutna.

Inkomstbaserade rabatter för åldersgrupper

En rimlig princip skulle kunna vara att kollektivtrafikens priser bör återspegla den disponibla inkomsten för olika ålderskategorier. Vi har därför analyserat fem olika alternativ till inkomstrelaterade åldersrabatter. Dessa är:

Alt 1: Rabatter i proportion till inkomsterna i resp. åldersgrupp

Alt 2: Halverade rabatter i förhållande till inkomsten, samt 10 % högre pris för yrkesverksamma äldre

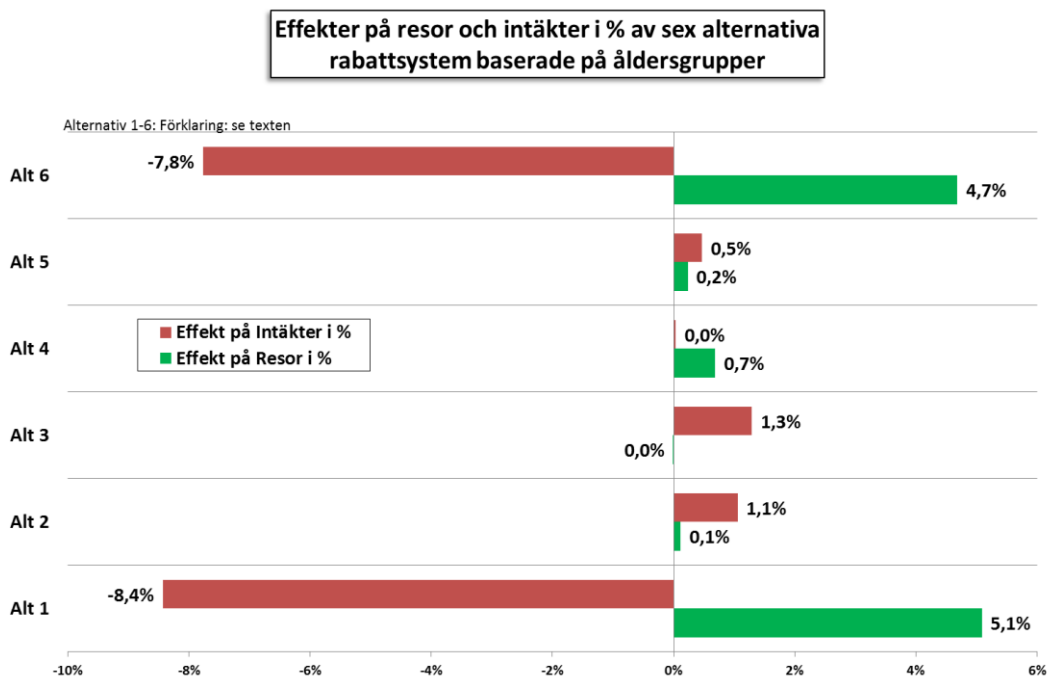
Alt 3: Rabatter med oförändrat antal resor, men med maximerade intäkter

Alt 4: Rabatter med maximalt antal resor, men med oförändrade intäkter

Alt 5: Lägre rabatter och lägre prishöjning för yrkesverksamma äldre

Alt 6: Samma rabatt för ungdomar och pensionärer

De sex olika rabattförslagen sammanfatats i figuren nedan:



Alternativen 2, 4 och 5 ger alla både fler resor och ökade intäkter. Om ökade intäkter prioriteras högt, bör alternativ 3 väljas. Om fler resor prioriteras – utan att intäkterna eroderas – bör alternativ 4 väljas. Om fler resor prioriteras utan hänsyn till intäktsförluster bör alternativ 1 eller 6 väljas.

Optimal reskasserabatt

Eftersom resenärerna redan idag får 10 % rabatt vid köp av Reskassa via Internet (Mina sidor) och 20 % rabatt på reskassan jämfört med enkelbiljetter, kan man med hävda att dagens sammanlagda rabatt blir ca 30 %. En ytterligare rabathöjning med 5 %-enheter från 30 % till 35 % skulle då beräknas ge 71 000 fler resor (1,6 %) och 48 000 kr i ökade intäkter (0,1 %).

En slutsats av detta är således att det vore optimalt att öka reskassans rabatt från 30 % till 35 %.

Som en känslighetsanalys visar beräkning med 2013 års priser att den optimala reskasserabatten är 25 % i stället för 35 % som fallet var med 2014 års priser. Höjningen av rabatten från 20 % till 25 % beräknas ge 57 000 fler resor och drygt 30 000 kr mer i intäkter.

Slopad 2-timmarsregel betr fri övergång

Vad händer med resor och intäkter om den nuvarande 2-timmarsregeln beträffande fri övergång ändras till att enbart avse fri övergång under en timme?

Även om andelen som utnyttjar den andra timmen för sina övergångsresor bara skulle uppgå till 10 %, uppstår likväl förluster av både resor och intäkter i storleksordningen 1 % resp. 2 %.

Slutsatsen blir därför att det inte är någon bra idé att slopa 2-timmarsregeln.

Effekter av inga rabatter alls

Om alla rabatter skulle slopas, dvs:

- Ungdomsrabatterna
- Sommarlovskort-rabatten
- Duo-Familje-rabatten
- Mia Sidor-rabatten

Då beräknas periodkortpriset stiga med ca 4 % och kontantpriset med 3,6 %. Reskassans pris stiger då med 3,3 %.

Våra analyser pekar då på att resandet minskar med drygt 2 % (2,1 %) och intäkterna ökar med bara 0,4 %. Bortfallet av resor uppgår till närmare 100.000 resor per år, samtidigt som intäkterna ökar med 0,33 Mkr per år. Härvidlag har vi inte beaktat förlusten av goodwill, som, också kan påverka image och ryktet för kollektivtrafiken. Trafikmyndigheten vinner bara ca 3:40 kr per förlorad resenärer.

Slutsatsen av att slopa rabatterna är att resandebortfallet blir mer än fyra gånger så stort som intäktsstillskottet, vilket inte förefaller särskilt effektivt.

4.9 Effekter av tågtillägg och överströmningseffekter

Tänkbara motiv

År 2013 var tågtillägget 220 kr per 30-dagars periodkort. Detta motsvarar ca 5 kr per resa (räknat på 42,8 resor per månad). Taxorna för år 2014 innebär att tågtillägget differentieras efter antalet zoner, med intervallet 140 kr – 260 kr, d.v.s. 3:27 kr – 6:07 kr per resa.

Frågan är hur pass befogade är dessa tågtillägg? Vi antar att motivet till tågtillägget är att ta mera betalt för en tjänst som erbjuder en högre servicegrad i form av snabbare transporter, d.v.s. en marknadsanpassad taxa.

Motivet kan även vara att ta mera betalt för en tjänst som är dyrare att producera, d.v.s. en kostnadsanpassad taxa. Då vi - för närvarande - inte har data över produktionskostnaderna för tåg och buss, lämnar denna senare aspekt åt sidan.

Två räkneexempel kan belysa det hela.

Jämförelse 1: Lessebo – Växjö

Med tåg tar denna sträcka omfattande 5 zoner 20 – 22 minuter och med buss tar den i regel 45 minuter. Restidsvinsten med tåg uppgår således till 24 minuter. Med ett restidsvärde på 60 kr per timme motsvarar detta en vinst på lika många kronor, d.v.s. 24 kr per

resa. Mot denna bakgrund är ett tågtillägg på 5:14 kr per resa (220 kr per månad) som blygsam, eftersom pristillägget motsvarar 21 % av värdet av inbesparad restid.

Jämförelse 2: Älmhult – Växjö

Med tåg tar denna sträcka omfattande 6 zoner 49 minuter och med buss tar den 75 minuter. Restidsvinsten med tåg uppgår således till 26 minuter. Med ett restidsvärde på 60 kr per timme motsvarar detta en vinst på lika många kronor, d.v.s. 26 kr per resa. Mot denna bakgrund är ett tågtillägg på 5:14 kr per resa (220 kr per månad) som blygsam, eftersom pristillägget motsvarar 20 % av värdet av inbesparad restid.

Vilket tågtillägg bör rekommenderas?

Detta är en rent trafikpolitisk fråga. Den nuvarande blygsamma nivån på tågtillägget indikerar en bidragande orsak till att resande med tåg har ökat kraftigt under senaste åren, sedan tågtrafiken introducerades. Om det primära syftet är att öka (tåg)resandet, då är nuvarande låga tågtillägg naturligtvis optimalt.

Ett alternativt sätt att prissätta en bättre tjänst (högre servicegrad), skulle kunna vara att tillämpa den s.k. ”rule-of-the half”, d.v.s. man låter producent och konsument dela på vinsten. Det skulle innebära i detta fall ett pristillägg på halva restidsvinsten (uttryckt i kronor och ören). I de båda exemplen ovan skulle då tågtilläggen uppgå till 12 kr resp. 13 kr. Jämfört med utgångsläget får man då lite färre tågresor. Men i gengäld ökade intäkter.

Räkneexempel: effekter på resor och intäkter av högre tågtillägg

De angränsande länen i Sydsverige har *inte* tågtillägg. Men med ett kommersiellt synsätt vore det en oklok strategi att avstå ifrån en säker intäktskälla, eftersom även resenärerna fortfarande tjänar på att välja tåg framför buss på de sträckor där tåget är väsentligt snabbare än buss.

Exempelsträckan Lessebo – Växjö

Som ett exempel har vi valt sträckan Lessebo – Växjö. Sträckan trafikeras för närvarande dels av 11 tåg per dag som tar ca 22 minuter (vägavstånd: 36 km) och med busslinje 218/219 med 19 turer per dag och med en restid på ca 45 minuter.

Tågets medelhastighet är 98 km/tim och bussens är 48 km/tim. Bussen går dock en något längre väg och har betydligt flera stopp på vägen. För dem som reser hela sträckan mellan Lessebo och Växjö blir resuppostringen ändå högre med tåget, beroende på att den lägre turtätheten ger upphov till en medelväntetid på 49 minuter medan bussens medelväntetid blir 32 minuter, d.v.s. 17 minuter kortare. Eftersom väntetiden värderas 2,5 gånger högre än restid blir konkurrensnackdelen för tåget ändå 21 minuter²¹.

²¹ Väntetid: $+17,5 \text{ minuter} \times 23,5 = 44 \text{ minuter}$. Restid: $45 - 22 = -23 \text{ minuter}$. Summa: $44 - 23 = 21 \text{ minuter}$.

Å andra sidan kan tågets komfort värderas högre. Det finns f.n. inte några säkra uppgifter om fördelningen mellan buss och tåg på denna sträcka. Enligt uppgifter från den stora resvaneundersökningen i Sydöstra Sverige²² uppgick antalet dagliga resenärer mellan Lessebo och Växjö till ca 6 330, varav ca 2 720 med buss och tåg (43 %).

I brist på säkra uppgifter om fördelningen mellan buss och tåg har vi antagit att hälften väljer tåg och hälften väljer buss.

Alternativ A – Effekter av slopat tåg tillägg

Antag att man helt tar bort tåg tillägget. Vad händer då med resor och intäkter?

För tåg har vi bara räknat med periodkortsresor. Prisnivå 2014.

Vi får följande resultat genom att tillämpa modellen för valet av färdssätt:

Sträcka	Resor/dag	Resor/dag	Intäkt/dag	Intäkt/dag	Intäkt/dag	Förändring mot
Lessebo-Växjö	Buss	Tåg	Buss	Tåg	Buss+tåg	utgångsläget
Utgångsläge						
Resor & Intäkt, kr	1 360	1 360	27 327 kr	34 323 kr	61 650 kr	Tåg tillägg
Pris	20,09 kr	25,23 kr				26%
Summa resor m Periodkort/dag					2 720	
Utan tåg tillägg						
Resor & Intäkt, kr	1 314	1 530	26 403 kr	30 743 kr	57 146 kr	-7%
Pris	20,09 kr	20,09 kr				-20%
Summa resor m Periodkort/dag	46%	54%			2 844	5%

Resultatet blir att resorna ökar med 5 % och intäkterna minskar med 7 %.

Fördelningen mellan buss och tåg ändras då från 50 % vardera för buss och tåg (enligt vårt antagande) till 46 % med buss och 54 % med tåg.

Alternativ B – Effekter av ökat tåg tillägg till 13 kr per resa

Om man å andra sidan önskar att ta mera betalt för att tåget är snabbare, kan ett tåg tillägg på 13 kr vara rimligt. (detta tåg tillägg som diskuterades vid en presentation av en prel. version av denna rapport förutsatte dock att turtätheten var densamma!).

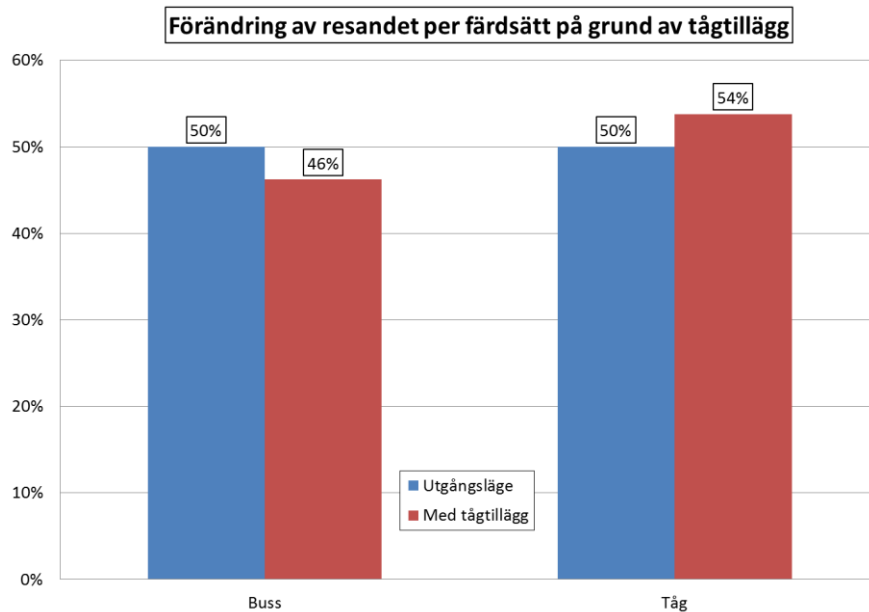
Vi får då följande resultat genom att tillämpa modellen för valet av färdssätt:

Sträcka	Resor/dag	Resor/dag	Intäkt/dag	Intäkt/dag	Intäkt/dag	Förändring mot
Lessebo-Växjö	Buss	Tåg	Buss	Tåg	Buss+tåg	utgångsläget
Utgångsläge						
Resor & Intäkt, kr	1 360	1 360	27 327	34 323	61 650	
Pris	20,09 kr	25,23 kr				26%
Summa resor m Periodkort/dag					2 720	
Med 13 kr i tåg tillägg						
Resor & Intäkt, kr	1 425	1 124	28 633 kr	37 197 kr	65 830 kr	7%
Pris	20,09 kr	33,09 kr				31%
Summa resor m Periodkort/dag					2 549	-6%

²² Resvaneundersökning i sydöstra Sverige, Trafikverkets rapport 2012-12-11

I detta fall med ett tågtillägg på 13 kr beräknas resandet totalt på sträckan Lessebo – Växjö minska med 6 %, medan intäkterna ökar med 7 %.

Fördelningen mellan buss och tåg ändras då från 50 % vardera för buss och tåg (enligt vårt antagande) till 56 % med buss och 44 % med tåg.



Huruvida detta är en önskvärd förändring eller ej, beror dels på hur viktigt intäktsmålet är i förhållande till målet om fler resor, dels om tågresandet behöver begränsas av kapacitetsskäl eller ej, och dels på rent trafikpolitiska överväganden härutöver.

4.10 Nattaxetillägg

Tillägget för nattaxa har ökats för resor inom en zon från 25 kr till 40 kr med reskassa, men är oförändrad 50 kr för enkelbiljetter. För flerzonsresor har nattaxan ökats från 50 kr till 80 kr för reskassa, men ligger oförändrad på 100 kr för kontantresor. Alternativet till att åka nattbuss är i regel att antingen åka taxi eller att bli hämtad av släkt eller vänner. Dessa båda alternativ är i regel väsentligt dyrare än att åka buss, förefaller prishöjningen kunna vara motiverad.

Ett argument häremot skulle dock kunna vara att många (oftast ungdomar) samåker varvid en alternativ taxiresa eller hämtningsresa inte blir lika dyrbar som en soloåkandes resenärs. För att korrekt kunna bedöma skulle det behöva krävas en specialundersökning av nattresenärernas resvanor.

4.11 Effekt på bussresandet av ändrade P-avgifter i centrala Växjö

Priset på parkeringsavgifter i Växjö Centrum visar sig ha en viss påverkan på bussresandet i tätorten. Detta beror på att busstrafiken i Växjö tätort redan idag är relativt konkur-

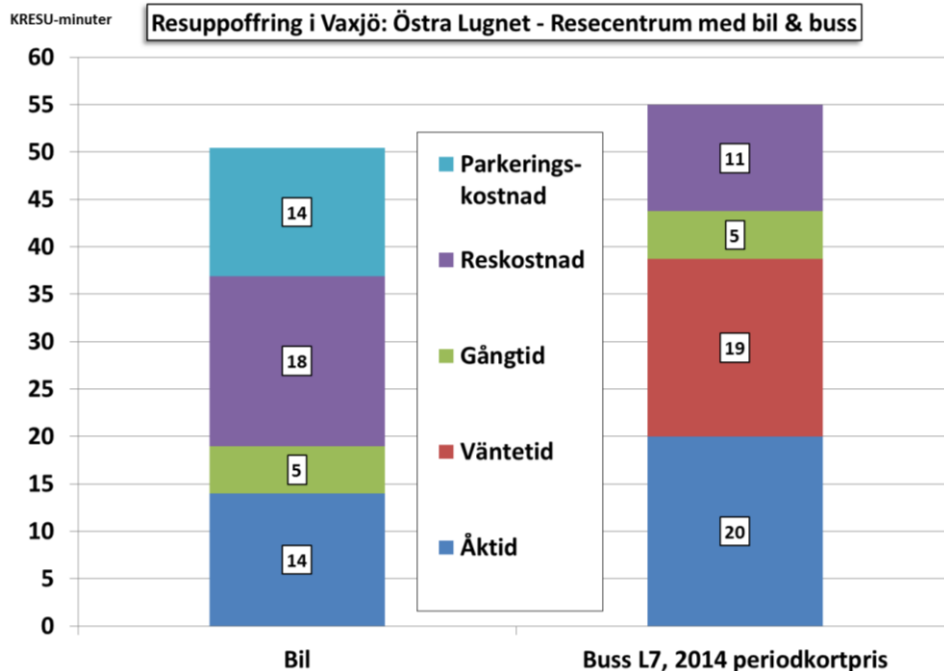
renskraftig i förhållande till en bilresa dit. Detta illustreras i figuren på nästföljande sida över den s.k. **resuppoffringen**, d.v.s. den viktade restiden inkl. reskostnaden. (se närmare avsnittet: ”Resuppoffringar – ett användbart mått på attraktivitet” nedan)

Möjlighet till alternativ avgiftsfri parkering i anslutning till centrum finns omedelbart utanför citykvarteren. Området för parkeringsavgift består av två zoner med en större zon som omfattar centrum med en avgift på 18 kr/timmen (blåfärgat) och en kranszon (grönfärgat) med en avgift på 5 kr/timme.



Parkeringsavgiften i centrala Växjö är 18 kr per timme. Det saknas för närvarande säkra uppgifter om hur stor andel av de som besöker de centrala delarna av Växjö som betalar denna parkeringsavgift. En del besökare kan tänkas ställa bilen vid angränsande kvarter där det är gratis och gå sista biten. Vi antar därför i utgångsläget att P-avgiften i genomsnitt uppgår till 75 % av 18 kr, dvs. till 13:50 kr per besök. Vi antar vidare att busstrafikens marknadsandel är 14 %.

För exempelvis sträckan Östra Lugnet - Resecentrum i Växjö visas resuppoffringen för en bil- och bussresa, den senare med periodkort:



Bilresan går snabbare än bussresan och man slipper väntetiden. Men reskostnaden med bil är högre och dessutom tillkommer det en parkeringsavgift för alternativet med bil. Den uppgår till 18 kr, men här har vi antagit att 75 % av bilisterna betalar, och resten antas parkera gratis på intilliggande kvarter.

Det som är intressant är att resuppooffringen med bil uppgår till 51 minuter och för buss till 55 minuter, d.v.s. skillnaden är enbart 4 minuter. Bussen är ett således väldigt konkurrenskraftigt alternativ till att ta bilen till Växjö centrum. Det behövs således relativt små förändringar i kostnaden för att använda bilen, för att det ska bli mer lönsamt för resenärerna att välja bussen.

Nedan redovisas några exempel på effekter av olika nivåer på parkeringsavgiften i centrala Växjö:

Effekt av nolltaxa på Cityparkeringen i Växjö

Om alla skulle kunna parkera gratis i central Växjö, då beräknas bussresandet och intäkterna från busstrafiken i tätorten minska med 5 %. Detta motsvarar ett bortfall av 125 000 resor per år och av -1,45 Mkr per år i uteblivna intäkter.

Effekt av om 100 % betalar parkeringsavgift i centrala Växjö

Om samtliga skulle betala parkeringsavgiften på 18 kr i central Växjö, då beräknas bussresandet och intäkterna från busstrafiken i tätorten öka med 2 %. Detta motsvarar ett tillskott på 49 500 resor per år och ca 575 000 kr per år i ökade intäkter.

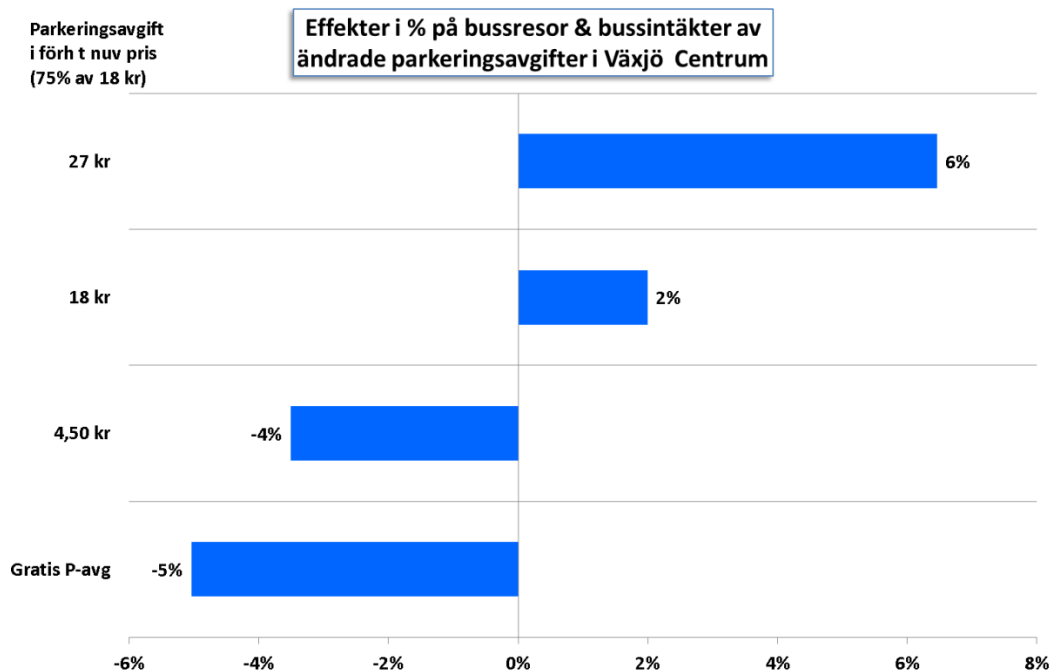
Effekt av om parkeringsavgifterna fördubblades i centrala Växjö

Vi antar fortfarande att 75 % betalar parkeringsavgiften. Antag vidare att parkeringsavgiften fördubblades från 18 till 36 kr, varigenom den effektiva parkeringsavgiften då skulle

bli 27 kr. Då beräknas bussresandet i Växjö tätort öka med ca 6 % eller med 160 000 resor per år. Intäkterna ökar proportionellt, vilket ger ca 1,86 Mkr mer per år.

Sammanfattning

De olika effekterna sammanfattas i figuren nedan:



OBS! Figuren visar enbart en partiell effekt utan hänsyn till omlokalisering av centrumhandeln!

Effekterna är långt ifrån försumbara. Vid helt gratis centumparkering kan bussresandet till Centrum förväntas minska med 5 %. Om parkeringsavgiften skulle höjas till 27 kr, kan bussresandet tänkas öka med 6 %. Om alla bilister skulle betala dagens 18 kr (jämfört med den antagna andelen på 75 %), då beräknas bussresandet kunna öka med 2 %.

Det finns dock effekter som ligger utanför ramen för denna studie och som är svårbedömbara. Vid väsentligt högre parkeringsavgifter minskar centrumets attraktivitet och stimulerar bilister att välja att göra sina inköp i mera perifera handelsområden. Detta kan dämpa efterfrågan på bussresor till och från centrala Växjö.

En analys av skärpta parkeringspriser och restriktioner i Stockholms innerstad under perioden 1970-1998 visade att 10 % ökade parkeringspriser (eller motsvarande restriktioner i form av böter, bortforslingsavgifter o.d.) medförde 4,3 % större biltrafikarbete i regionen, troligtvis på grund av ökade reslängder till externa stormarknader för inköpsresor som då omfördelades från innerstad till periferi²³.

²³ Källa: Trafikolycksutvecklingen i Stockholms stad 1970 – 2015. Trafiksäkerhetsmodell och trafiksäkerhetsprognos för Stockholms stad. Transek Rapport 2000-08-18 på uppdrag av Stockholms Gatu- och fastighetskontor.

Höjda parkeringsavgifter i centrum är således ett trubbigt styrmedel för att dämpa biltrafiken i regionen; däremot kan det bidra till att dämpas mängden bilar i centrum.

4.12 Effekter av olika påstigningstider

Kontantkortshantering har enligt uppgift från Länstrafiken minskat, vilket på sikt kan ge påverkan på restiden i och med att påstigning och hantering kring detta kan gå snabbare vid hållplatsen. Detta torde redan ha märkts i och med att kontanthantering ombord på bussen tidigare har tagits bort.

I litteraturen finns vissa uppskattningar på olika påstigningstider för olika typer av biljetter. I en rapport från Linköpings Universitet²⁴ anges 4 sekunder per påstigande (kontantbiljett?) jämfört med 1-2 sekunder vid nolltaxa.

En uppskattning av påstigningstider från Länstrafiken i Kronoberg ger att motsvarande tal är tid vid användning av:

- Kontokort: ca 5-10 sek,
- Reskassa ca 3-4 sek
(reskassan kan ta längre tid på regionbuss då chaufför måste slå in resenärens destination, i stadstrafik tar det ingen extra tid),
- Periodkort (som tar samma tid som för reskassa i stadstrafiken)
- ”Ren” påstigandetid 1,5 sek.

I följande räkneexempel visar vi vad påstigningstiden kan innebära vid gällande förutsättningarna för linje 1. Med en ett antagande om att en genomsnittlig hållplatstid är 15 sekunder, att antalet turer per vardag är 77 samt att färdtiden mellan ändhållplatserna är 41 minuter och att antalet påstigande per medeldag är 1.860 passagerare erhålls följande resultat:

Följande alternativ studeras:

Biljett fördelning - Linje 1	Utgångsläge	100% kontant	100% kort
Periodkort	35%	0%	100%
Reskassa	52%	0	0%
Kontant (kontokprt+pinkod)	13%	100%	0%
Summa	100%	100%	100%

Resultatet av kalkylen visas i tabellen nedan:

²⁴ Källa: Lokal kollektivtrafik på samhällsekonomisk grundval, Anders Ljungberg, Linköpings Universitet, 2007

Nyckeltal	Utgångsläge	100% kontant	100% kort
Antagen resp beräknad hållplatstid			
per hållplats, i sekunder	15	19	14
Färdtid ändhållplats-ändhållplats, min	41	43	41
Skillnad i färdtid jämfört med utg.läge		2,1	-0,5
Restidseffekt i tim per år		24 190	-5 835
Restidskostnad per timme, kr/tim		60	60
Restidsvinst i Mkr per år		-1,5	0,4
Förartimmar per år		2 003	-483
Fordons o tidsberoende kostnad/vagntimme		480	480
Fordons o tidsberoende kostnad, Mkr/år		1,0	-0,2
Kostnadseffekt för konsument & producent		2,4	-0,6

Vi har tagit hänsyn till att antalet påstigande är ojämnt fördelat mellan olika hållplatser och starkt koncentrerat till ett fåtal hållplatser längs med linjen. Vid beräkningen av färdtiderna har vi även beaktat tider för acceleration och retardation.

Alternativ med 100 % kontantbiljett

I alternativet att samtliga passagerare (vid de större hållplatserna) skulle färdas med kontantbiljett (med kontokort och med PIN-kod) då ökar restiden mellan ändhållplatserna med 1,5 minuter. Detta ger ca 24 200 fler passagerartimmar per år. Med ett restidsvärde på 60 kr per timme motsvarar detta en samhällsekonomisk restidsförlust på 1,5 Mkr per år. Förartimmarerna ökar också, med ca 2 000 timmar per år, och merkostnaden för producenten beräknas uppgå till ca 1 Mkr per år²⁵. Den sammanlagda merkostnaden – för konsumenter och producenter - blir då 2,4 Mkr per år.

Alternativ med 100 % period eller reskassakort

I alternativet att samtliga passagerare (vid de större hållplatserna) skulle färdas med enbart kort (periodkort eller reskassa) då minskar restiden mellan ändhållplatserna med 0,5 minuter. Detta ger drygt 5 800 färre passagerartimmar per år. Med ett restidsvärde på 60 kr per timme motsvarar detta en samhällsekonomisk restidsvinst på 0,4 Mkr per år. Förartimmarerna minskar också, med ca 480 timmar per år, och mindrekostnaden för producenten beräknas uppgå till ca 0,2 Mkr per år²⁶. Den sammanlagda mindrekostnaden - för konsumenter och producenter - blir då sammanlagt 0,6 Mkr per år.

²⁵ Räknat på 480 kr per fordon- och tidsberoende kostnad per vagntimme för stadsbusstrafik, Källa; ASEK 5

²⁶ Räknat på 480 kr per fordon- och tidsberoende kostnad per vagntimme för stadsbusstrafik, Källa; ASEK 5

5 Effekter av ändrade priser

5.1 Inledning

Av föregående avsnitt framgår det att biljettfloran är riklig och att flera av de idag förekommande biljettslagen genererar väldigt små intäkter på några enstaka procent av de totala intäkterna.

Följande huvudsakliga biljettslag bör - av uppenbara skäl - förekomma även framdeles. Dessa är:

- Enkelbiljetter
- Rabattkort
- Periodkort/länskort

Till enkelbiljetter bör väl även Mobil-biljetter räknas. Tillkommer även olika typer av skolkort.

Utöver dessa tre grundtyper av biljetter/färdbevis kan man - om man så önskar rent trafikpolitiskt - överväga rabatter för ungdomar och pensionärer. Se föregående kapitel:

5.2 Metodik

För att kunna bedöma effekterna av olika prisförändringar har en s.k. färdmedelsvalsmodell använts. Ett urval av busslinjer har använts för analysen. Dessa linjer är:

- Linje 1 Kronoberg- Teleborg i Växjö
- Linje 7 Östra Lugnet- Resecentrum i Växjö
- Linje 144/145/845 Växjö-Ljungby
- Linje 150/850 Ljungby - Markaryd
- Linje 218/219 Lessebo -Växjö Rese C

För varje res-relation har uppgifter om:

- Färdtid med buss respektive bil
- Turtäthet med buss
- Reskostnad (enkelbiljetter, periodkort och reskassa) för buss och för bil
- Fördelning av resorna på de olika biljettslagen
- Marknadsandel

tagits fram och datalagts.

En generell marknadsandel för kollektivtrafiken på 15 % har tillämpats (det finns inga specifika uppgifter för varje res-relation).

Som reskostnad för bil har beloppet 32 kr per mil använts. Denna kostnad baseras på - rapporten från år 2000: "Bilisters tids- och kostnadsuppfattning"²⁷ och har räknats upp med bensinpris och konsumentprisindex sedan år 2000. Kostanden är ett genomsnitt av bilisternas olika värderingar av bilreskostnaden.

För resor inom stadstrafiken har vi antagit beläggingsgraden 1 person per bil, medan vi för regionresor har antagit 2 personer per bil.

För varje res-relation har vi dessutom justerat modellen så att marknadsandelarna för bil respektive bussresor med enkelbiljett, periodkort och reskassa stämmer ned förutsättningarna och med länstrafikens uppgifter om fördelningen av bussresorna på de tre biljettslagen. Denna justering visar bl.a. följande när det gäller resenärernas preferenser mellan de olika färdssätten (givet samma restid och reskostnad):

- Bil
- Buss med periodkort
- Buss med reskassa
- Buss med enkelbiljett

Preferenserna för att åka egen bil motsvarar ca en timmes åktid med buss. Preferenserna för att åka buss med periodkort jämfört med enkelbiljett värderas av resenärerna till 12 minuter kortare restid i stadstrafiken och till hela 50 minuter i regiontrafiken (5 zoner). Reskassa värderas som 8 minuter längre restid i staden och till ca 30 minuter i regiontrafiken.

Ett restidsvärde på 60 kr per timme, d.v.s. en krona per minut har tillämpats. Dessa värden baseras på ASEK 5-rapporten²⁸.

5.3 Antalet zoner och deras storlek

Hur många zoner är lagom?

En fråga som ofta dyker upp är hur många zoner som det är mest lämpligt att ha i ett län. I Kronobergs län finns det ett 80-tal zoner och för enkelbiljetter och rabattbiljetter är det 11 st prissteg som gäller och för periodkort är det 8 zoner (inkl. länstaxan). Det genomsnittliga avståndet mellan zonerna ligger på ca 6 km.

I åtskilliga andra län diskuterar man (eller har man kanske redan genomfört) förenklingar, i form av att begränsa antalet zonsteg för biljetterna.

²⁷ Rapport 22 sep 2000. Transek AB och VTI.

²⁸ ASEK 5: Arbetsgruppen för samhällsekonomiska principer och kalkylvärden i transportsektorn. Kapitel 7: Tid och kvalitet i persontrafik. Trafikverket. Version 2012-05-16

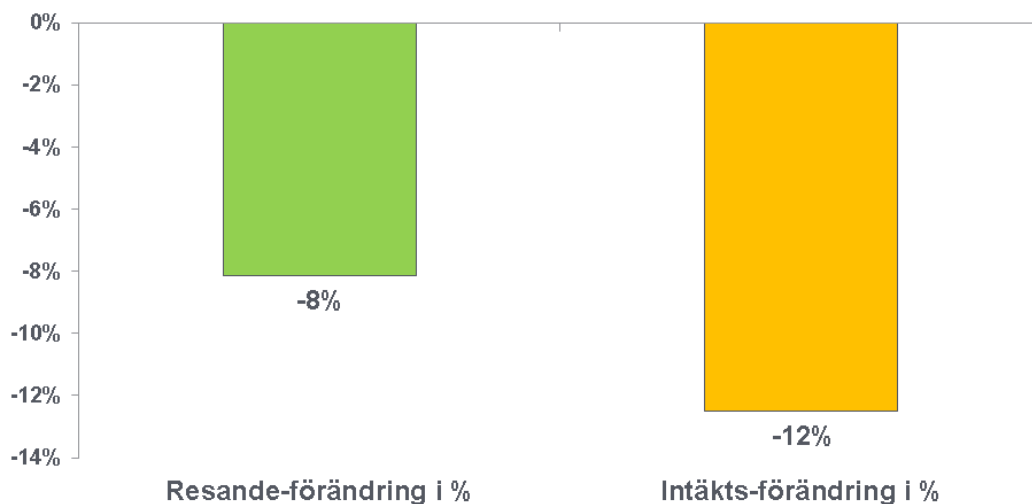
Utan att ifrågasätta exakt den zonkonstruktion som nu gäller i Kronobergs län, kan man ändå överväga om antalet zonsteg i priserna är optimalt eller ej. Vi utgår ifrån att det knappast är aktuellt att ytterligare öka antalet zonsteg, utan snarare - i så fall - att begränsa antalet zonsteg.

Det finns ju två ytterligheter närt det gäller antalet zoner:

- Antingen enhetstaxa i hela länet;
- Eller en avståndstaxa som Kronoberg och exempelvis även i Jönköpings län.

Erfarenheter från studie i Jönköpings län

Vi har i en annan studie åt Jönköpings län²⁹ analyserat effekterna på antalet resor och på intäkterna av att frånga deras avståndstaxa till förmån för en enhetstaxa. I Jönköpings län hade man år 2011 7 zonsteg för kontant- och reskassebiljetter, samt 5 zoner för periodkort. Resultaten för resor och intäkter av att övergå till enhetstaxa skulle bli förödande, se figuren nedan:



Resandet vid enhetstaxa i stället för dåvarande zonssystem i Jönköpings län beräknades medföra 8 % färre resor och 12 % lägre intäkter. Å andra sidan bedömdes resandet öka med 1,6 % om antalet zoner i Jönköpings län utökades från 7 till 14 zoner (d.v.s. tre fler zoner än i Kronobergs län) för kontant- och reskasse-resor vid oförändrad intäktsnivå.

Räkneexempel på hälften så många zoner i Kronobergs län

Det optimala antalet zoner kan naturligtvis sägas vara en avvägning mellan effektivitet och enkelhet, en avvägning där dock enkelheten har sitt höga pris i form av minskat resandet och lägre intäkter. Frågan kan enklast belysas genom ett enkelt räkneexempel:

²⁹ ”Översyn - taxor och zoner i Jönköpings län”. WSP rapport åt Länstrafiken i Jönköpings län den 19 april 2011

Idag är medelavståndet mellan zonerna ca 6 km. Antag att man istället halverar antalet zoner, så att medelavståndet då blir 12 km mellan zonerna. Idag kostar en resa i en zon idag kostar ca 10 kr, en resa i två zoner 2 zoner kostar ca 16 kr.

Antag att en resa i den nya ”storzonen” (på 12 km) då kommer att kosta 13 kr. För dem som bara reser 1- 6 km blir resan 30 % dyrare. För dem som reser 7 - 12 km blir resan 19 % billigare.

Antag vidare att 60 % av resorna är kortare resor på högst 6 km och 40 % är längre resor på 7 - 12 km (I regel är det fler kortare resor. Antag vidare att priskänsligheten är - 0,3.

Effekten på antalet resor blir: och intäkter blir:

Nuvarande zonsystem	Pris	Resor	Intäkt
Resor & intäkter, zon 1-6 km	10 kr	500	5 000 kr
Resor & intäkter, zon 7-12 km	16 kr	500	8 000 kr
Summa		1 000	13 000 kr
Halverat antal zoner			
Resor & intäkter, zon 1-6 km	13 kr	455	5 915 kr
Resor & intäkter, zon 7-12 km	13 kr	528	6 866 kr
Summa		983	12 781 kr
Effekt på resor & intäkter i %		-1,7%	-1,7%

Räkneexemplet visar att man tappar 1,7 % resor och intäkter på att slå ihop två korta zoner till en längre zon.

Detta är således ingen bra idé om målet är att öka eller åtminstone att bibehålla resandet och intäkterna.

5.4 Prognos över utbuds- och prisförändringen 2013 – 2014

Eftersom vi har uppgifter om resandet för år 2012 resp. rullande 12 månader oktober 2012-september 2013, har vi kalibrerat färdmedelsvalsmodellen för år 2012/2013. Detta innebär att vi kan uppskatta effekterna av de föreslagna/beslutade prishöjningarna mellan åren 2013 och 2014. Vi har även data om det ökade trafikutbudet, vilket gör att vi kan beakta även effekterna av utbudsökningen. Utbudet (i form av antalet vagnkilometer) har ökat med 1,4 % för regiontrafiken och med hela 43 % för stadstrafiken mellan åren 2012 och 2014.

Följande resultat erhålls som effekt av utbudsökningen:

Effekt av utbudsökning	Resor 2012	Resor 2013	Resor 2014
Regiontrafik	1 972 858	2 023 839	1 987 731
Stadstrafik	2 611 616	2 838 823	3 137 322
Summa	4 584 474	4 862 662	5 125 053
Effekt antal resor jämfört med år 2012		278 188	540 579
Effekt i % jämfört med år 2012		6,1 %	12 %

Utbudsökningen kan uppskattas ge ett ökat resande med 6,1 % mellan 2012 och 2013. Uppgifterna om den faktiska resandeökningen för perioden september 2012 till september 2013 ger också 6,1 %.

Följande resultat erhålls som effekt av prisökningen:

Effekt av prishöjning 2014	Resor 2013	Resor 2014
Regiontrafik	2 023 839	1 901 655
Stadstrafik	2 838 823	2 694 014
Summa	4 862 662	4 595 669
Effekt ant resor jämfört med år 2012		-266 993
Effekt i % jämfört med år 2012		-5 %

Prisökningen mellan 2013 och 2014 jan förväntas ge upphov till ca 5 % minskat resande, varvid den sammanlagda effekten beräknas bli:

Sammanlagd effekt (utbud & pris)	Effekt på resor jämfört med 2012	Effekt i %
Regiontrafik	-107 311	-5%
Stadstrafik	380 897	15%
Summa	273 586	6%

Nettoeffekten torde bli ett ökat resande med 6 % mellan 2012 och 2014. Detta kan mycket väl visa sig vara en underskattning, eftersom denna överslagskalkyl inte har beaktat att regionaltågsresandet attraherar fler resenärer hela tiden. Mellan september 2012 och september 2013 har stadsbussarnas resande ökat med 10,8 % och regionbussarnas med 2,1 %.

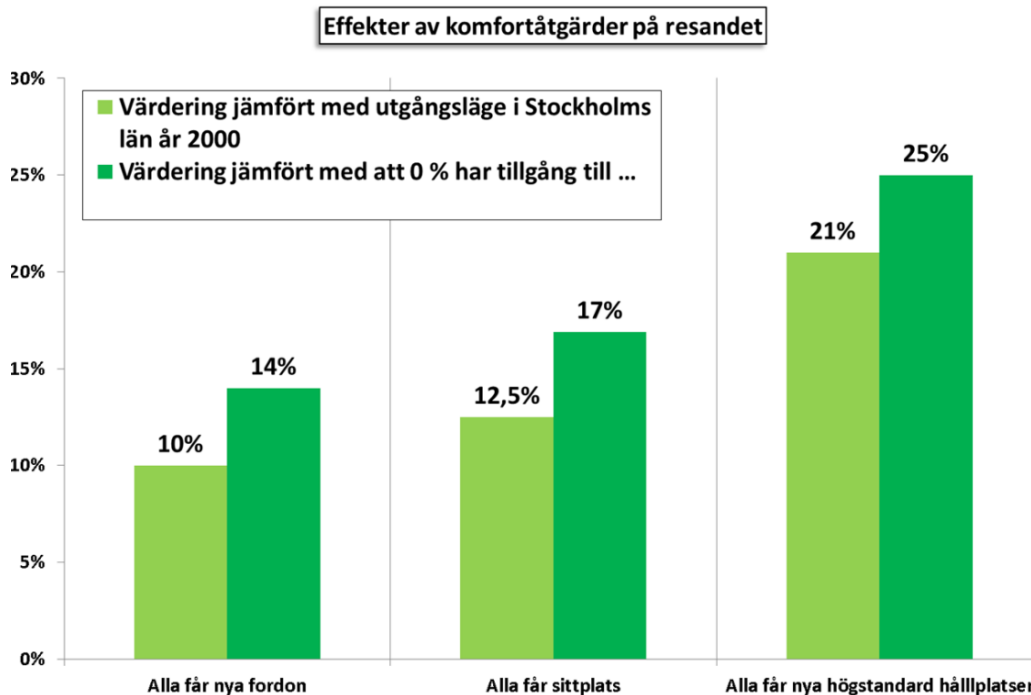
Tillkommer effekter av en ökad **terminal- och fordonskomfort**. I FoU-projektet ”Spår-buss” intervjuade Transek AB netto 1700 bilister och kollektivresenärer om deras attityder till olika komfort åtgärder, samt genomförde en s.k. Stated Preference-undersökning om värderingarna. Följande tabell har tagits från den rapporten³⁰.

Effekter på buss-resandet, Stockholms län	Värdering jämfört med utgångsläge i Stockholms län år 2000	Värdering jämfört med att 0 % har tillgång till ...
Alla får nya fordon	10%	14%
Alla får sittplats	12,5%	16,9%
Alla får nya högstandard hållplats	21%	25%

Tabellen visar att effekten på bussresandet av nya fordon ligger i intervallet 10 % - 14 % beroende på utgångsläget. Att alla kan beredas sittplats kan ge 12,5 % – 17 % fler resenärer.

³⁰ Källa: Komfortens betydelse för spår- och busstrafik - Trafikantvärderingar, modeller och prognoser för lokala arbetsresor. Vinnova rapport 2001:8

rer. Även betydelsen av högstandard hållplatser är mycket stor: mellan 21 % och 25 % fler resor kan då förväntas. Komforteffekten illustreras även i figuren nedan:



Med en helt ny bussflotta i Växjö stadstrafik kan man således förvänta sig minst 10 % fler resenärer. Om nya bussar även har satts in på regiontrafiken kan effekten på resandet tentativt förväntas bli 10 % fler resor.

5.5 Optimala taxor för fler resor och ökade intäkter

Med begreppet ”optimal” kan man avse olika saker. I regel beror det på vilka mål man har satt upp. I detta fall använder vi det helt enkelt som en term som innebär att om man kan öka både resandet och intäkterna, då kan man hävda att priset är optimalt. Både målet om fler resor och om ökade intäkter uppfylls ju då.

Hur kan man nu åstadkomma detta? I regel brukar ju högre priser medföra färre resor och högre intäkter; och omvänt. Lägre priser brukar ju medföra fler resor men lägre intäkter.

Förklaringen ligger i att utgångsläget sällan är perfekt.

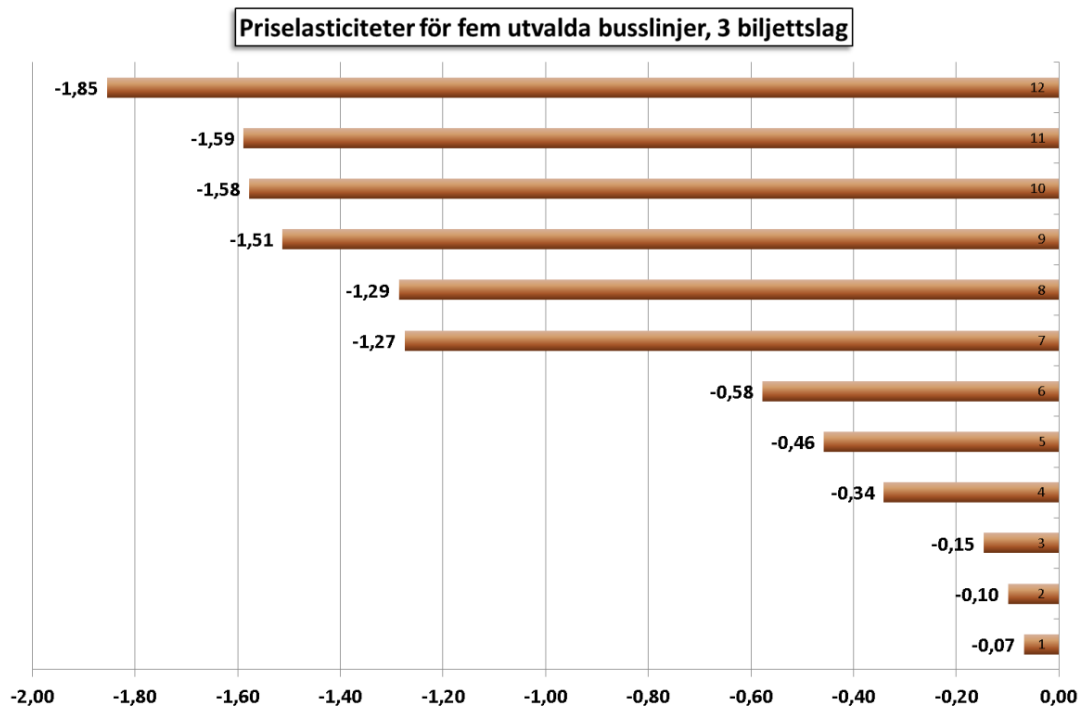
Räkneexempel med priselasticitet

En priselasticitet avses att om priset höjs med en procent, då utvisar en priselasticitet på, säg -0,5, att resandet minskar med 0,5 procent.

Men i de fall då priselasticiteten är, säg - 1,5, och om priset skulle sänkas med 10 procent, ja då ökar resandet med $-10 \% * (-1,5) \Rightarrow + 15 \%$. Vad händer då med intäkterna?

Antag att Priset från början är 10 kr och att antalet resor är 100. Intäkterna blir då i utgångsläget: $10 \cdot 100 = 1\,000$ kr. Med det sänkta priset till 9 kr (-10 %) och det nya antalet resor, 115 stycken blir intäkterna: $9 \text{ kr} \cdot 115 \text{ resor} \Rightarrow 1\,035$ kr. Intäkterna har nu ökat med 3,5 procent, samtidigt som resandet har ökat med 15 procent. I alla fall där priselasticiteten är (numeriskt) större än minus ett, då inträffar detta gyllene tillfälle.

Låt oss nu studera det urval av busslinjer med de tre biljettslagen för att utröna hur priselasticiteterna varierar i Kononberg. Vi baserar analysen på den föreslagna prisförändringen mellan 2013 och 2014:



Figuren ovan visar att sex av de tolv elasticiteterna uppvisar ett värde som är större än minus ett. Här finns således ett utrymme för prissänkningar som kan ge både fler resor och ökade intäkter. De höga elasticiteterna avser alltid enkelbiljetter och reskassa. De låga elasticiteterna avser alltid periodkort.

Förslag till optimala priser

Av ovanstående framgår det att enkelbiljetternas och reskassans priser behöver sänkas och periodkortens priser behöver höjas för att åstadkomma fler resor och ökade intäkter.

2014 års priser är följande:

Zoner	Priser 2014	Priser 2014	Priser 2014
	Enkelbiljett	Periodkort	Reskassa
1 zon	26 kr	11 kr	21 kr
2 zoner	37 kr	16 kr	30 kr
3 zoner	48 kr	17 kr	38 kr
4 zoner	59 kr	19 kr	47 kr
5 zoner	70 kr	20 kr	56 kr
6 zoner	81 kr	21 kr	65 kr
7 zoner	92 kr	23 kr	74 kr
8 zonerLänskort	103 kr	24 kr	82 kr
9 zoner	114 kr	24 kr	91 kr
10 zoner	125 kr	24 kr	100 kr
11 zoner	136 kr	24 kr	109 kr

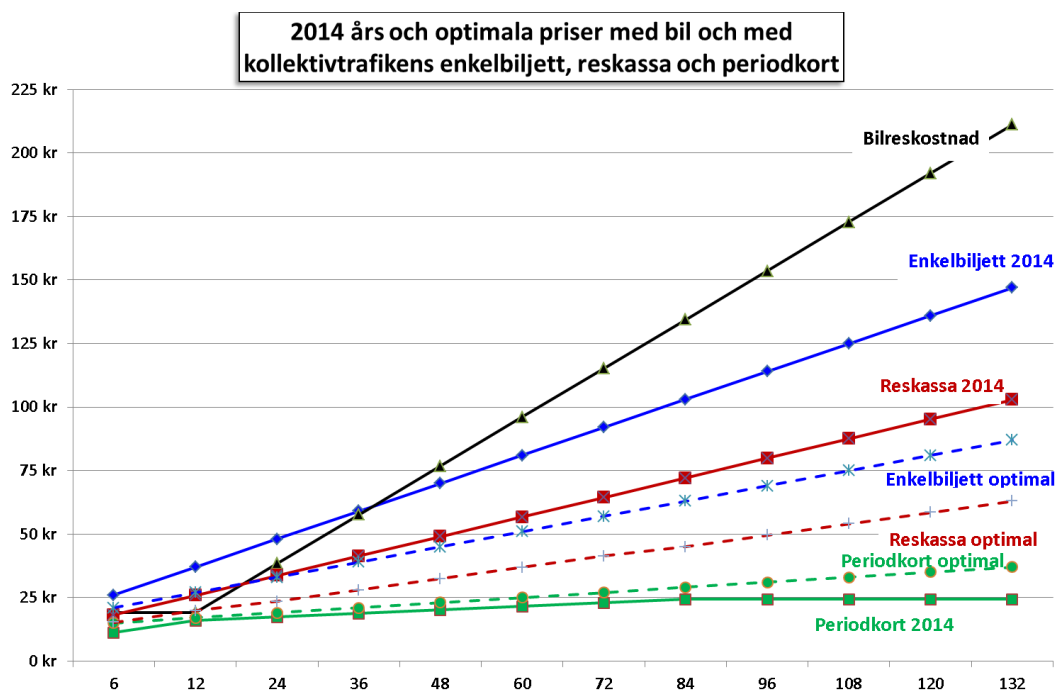
Vårt förslag till nya priser ser ut på följande sätt:

Zoner	Opt Priser	Opt Priser	Opt Priser
	Enkelbiljett	Periodkort	Reskassa
1 zon	21 kr	15 kr	17 kr
2 zoner	27 kr	17 kr	22 kr
3 zoner	33 kr	19 kr	26 kr
4 zoner	39 kr	21 kr	31 kr
5 zoner	45 kr	23 kr	36 kr
6 zoner	51 kr	25 kr	41 kr
7 zoner	57 kr	27 kr	46 kr
8 zonerLänskort	63 kr	29 kr	50 kr
9 zoner	69 kr	31 kr	55 kr
10 zoner	75 kr	33 kr	60 kr
11 zoner	81 kr	35 kr	65 kr

Förändringen visas i tabellen nedan angivet i procent. För Enkelbiljetten förslås en sänkning på 19 % för zon 1 och till -41 % för 11 zoner. Prisförändringen för Periodkort förslås enligt följande: en ökning av periodkort för 1 zon med 34 %, från 2 zoner och uppåt sker en ökning från 7 % till maximalt 44 %. Förslaget för förändring av Reskassan är en sänkning med 18 % för 1 zon och upp till - 40 % för 11 zoner.

Zoner	Förändring Enkelbiljett	Förändring Periodkort	Förändring Reskassa
1 zon	-19%	34%	-18%
2 zoner	-27%	7%	-26%
3 zoner	-31%	10%	-32%
4 zoner	-34%	12%	-34%
5 zoner	-36%	14%	-36%
6 zoner	-37%	16%	-37%
7 zoner	-38%	18%	-38%
8 zonerLänskort	-39%	19%	-39%
9 zoner	-39%	28%	-40%
10 zoner	-40%	36%	-40%
11 zoner	-40%	44%	-40%

De optimala priserna jämförs med 2014 års priser i figuren nedan:



Av figuren framgår bl.a. att:

- Priset för enkelbiljetterna sänks kraftigt över hela avståndsspannet
- Priset för reskassan sänks också relativt kraftigt, utom för de allra kortaste resorna
- Priset för periodkort höjs marginellt/måttligt.

Nedan visas elasticiteterna för respektive utvald busslinje och biljettslag, men dessa baseras på den förändring av priserna som redovisats här ovan:

5 utvalda linjer	Priselasticitet	Priselasticitet	Priselasticitet
	Enkelbiljett	Periodkort	Reskassa
L7: Vaxjö - kort	-0,8	-0,3	-0,6
L1: Vaxjö lång	-0,8	-0,3	-0,6
L218/219: Lessebo-Vaxjö	-3,0	-0,7	-2,2
L150/850: Ljungby-Marikaryd	-2,9	-0,8	-2,1
L144/145/845: Vaxjö-Ljungby	-3,9	-0,6	-2,8

De med grönt markerade siffrorna innebär rimligt höga priselasticiteter utifrån ett företagsekonomiskt synsätt. De med rött markerade elasticiteterna innebär alldeles för höga känsligheter, vilket då medför förluster av både resor och intäkter. Dessa pekar då på att priset är alldeles för högt till och med utifrån en företagsekonomisk synvinkel. De svartmarkerade priselasticiteterna (avseende periodkort) visar att de är låga, vilket kan vara motiverat utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, men å andra sidan ger ett visst utrymme för måttliga prishöjningar, eftersom efterfrågebortfallet vid små prishöjningar då blir begränsat.

Resuppofringar – ett användbart mått på attraktivitet

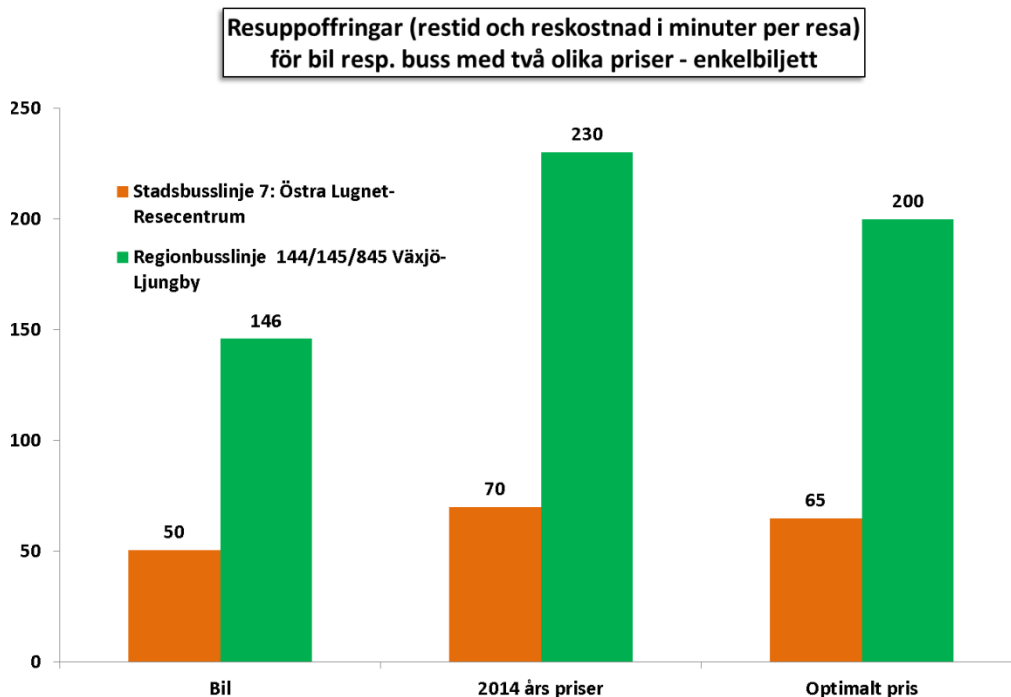
För att kunna förklara varför resenärerna väljer att resa med bil eller kollektivt, och inom kollektivtrafiken med olika slags biljetter, krävs det ett mått som återspeglar hur resenärerna värderar resans olika komponenter. Dessa är i regel:

1. Gångtid till/från hållplats
2. Väntetid vid hållplats och vid bytestpunkter ("bytestid")
3. Åktid i fordon
4. Reskostnad (bilreskostnad, p-avgift; biljettaxa)

Andra faktorer som också påverkar val av färdssätt och biljettslag är olika former av komfort och information respektive giltighetsregler för olika biljetter. Dessa faktorer ingår dock inte i den här tillämpade färdmedelsvalsmodellen. Däremot ingår det preferenser för de olika färdssätten i modellen.

Svensk och internationell empirisk trafikforskning visar att resenärerna värderar varje väntetidsminut till 2,5 åktidsminuter, medan gångtiden värderas till 1 åktidsminut. En åktidsstimme värderas till 60 kr, Omvänt gäller då att ett pris på 60 kr värderas till 60 minuters restid.

Detta betyder att en 17 km lång resa som med buss tar 40 minuter och som körs med 16 minuters intervall, samt kostar 26 kr då får följande resuppofring (där väntetiden då beräknas som halva turintervall: $40 + 2,5 \cdot 16/2 + 26 = 86$ resuppofrings-minuter). En motsvarande bilresa kanske tar 30 minuter och kostar 27 kr ger då en resuppofring på 57 minuter. Nedan visar resuppofringarna för två sträckor med bil och buss:



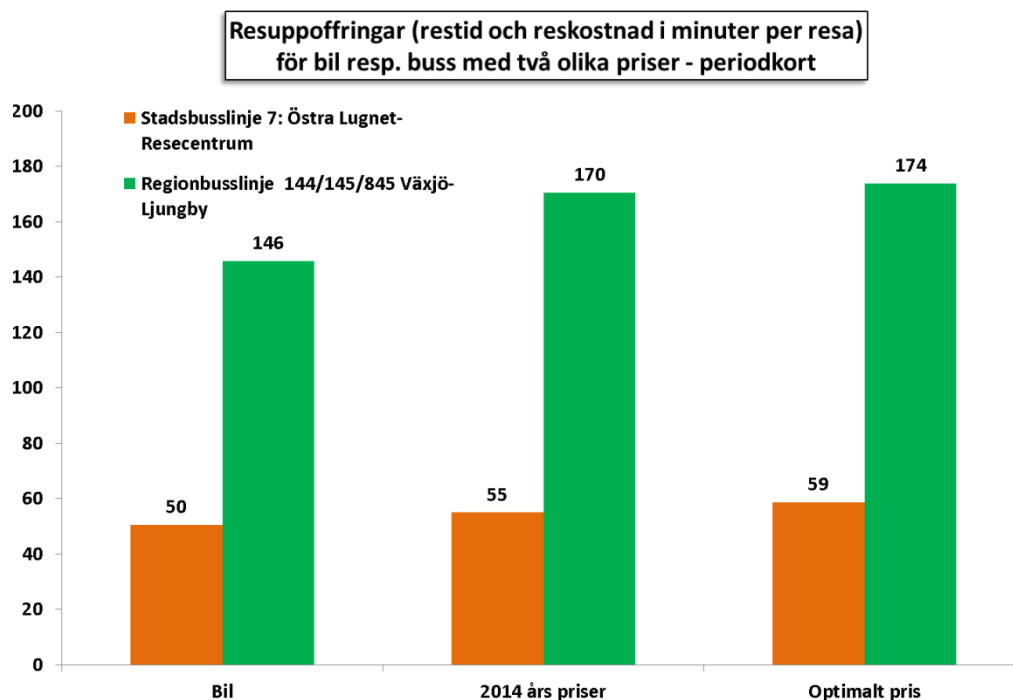
För stadsbussträckan Östra lugnet – Resecentrum har resuppofringen beräknats till 50 minuter med bil (inkl. p-avgift) och till 70 kr med buss med 2014 års pris för **enkelbiljett**.

Stapeln längst till höger är beräknad med ett ”optimalt” pris på 21 kr i stället för 26 kronor. Detta sänker resuppofringen från 70 till 65 minuter. Bussresan blir då 28 % ”dyrare” än bil jämfört med 38 % dyrare i utgångsläget.

För regionbussresan Växjö – Ljungby beräknas resuppofringen med bil till 146 minuter, d.v.s. 2 timmar och 26 minuter, varav restiden är 48 minuter, 5 min gångtid samt 93 kr i reskostnad. För buss med enkelbiljettpris 2014 blir resuppofringen 230 minuter, d.v.s. 84 minuter längre (58 %). Dels är restiden längre, 63 minuter, dels tillkommer medelväntetid på drygt 30 minuter (med vikten 2,5). Det är då svårt att konkurrera med bil. Med en optimal taxa minskar resuppofringen från 230 till 200 minuter, vilket motsvarar en halvtimme kortare resuppofring.

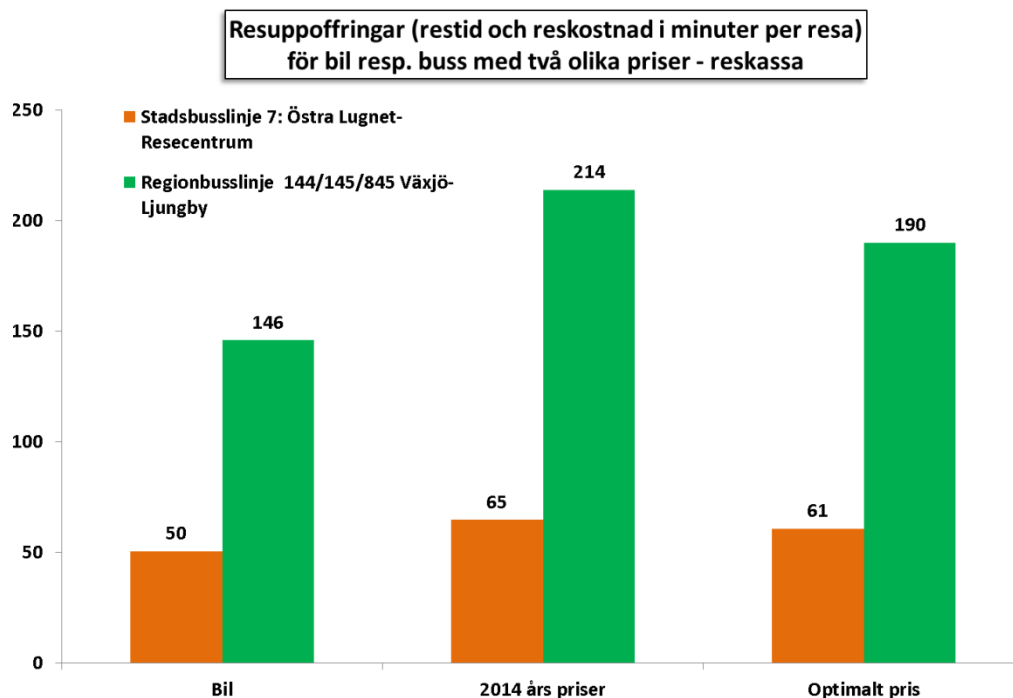
Motsvarande konkurrensgrad illustreras i figuren nedan för bussresor med **periodkort**.

För periodkort är konkurrensgraden gentemot bil mycket gynnsammare. Här skiljer sig resuppofringen med enbart 5 minuter till bussens nackdel. Det räcker med att det tar några minuter extra för att hitta en parkeringsplats i centrum för att buss ska bli helt jämbördig med bil i resuppofring. För att bidra till ökade intäkter har vi dock valt att höja priset för periodkort med knappt 4 kr per resa. Konkurrensförmågan är fortfarande mycket god i stadstrafiken:



Även för regionbussresan Växjö-Ljungby är konkurrensförmågan god med periodkortspriset, bara 17 % högre resuppofter (25 min). Vid det högre priset ökar konkurrensnackdelen från 17 % till 19 %, vilket fortfarande är acceptabelt.

För **Reskassan** blir bilden likartad:



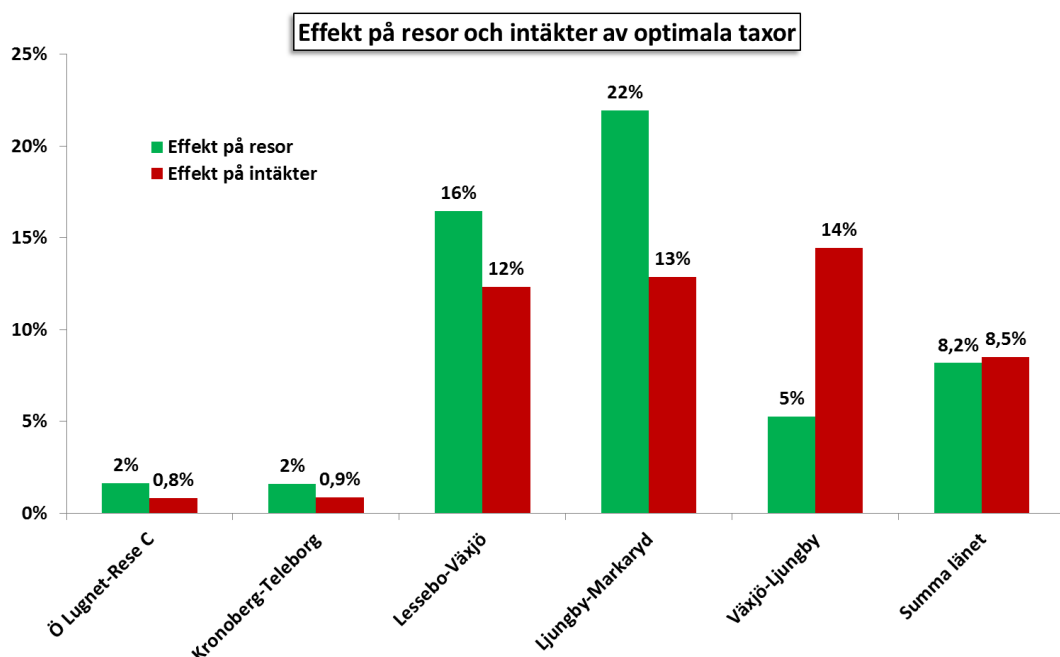
Inom stadstrafiken är en bussresa med reskassa 28 % (motsvarande 15 minuters resuppoiffing) ”dyrare” än med bil. Med den föreslagna optimala taxan krymper konkurrensnackdelen till 11 minuter (20 %).

För bussresan Växjö – Ljungby är konkurrensnackdelen hela 47 % eller över en timme (68 minuter). Då blir det svårt att konkurrera med bil. Med priset kan man inte göra underverk, men ändå reducera gapet en del till 30 % (motsvarande 44 minuters konkurrensnackdel).

Effekter på resor och intäkter

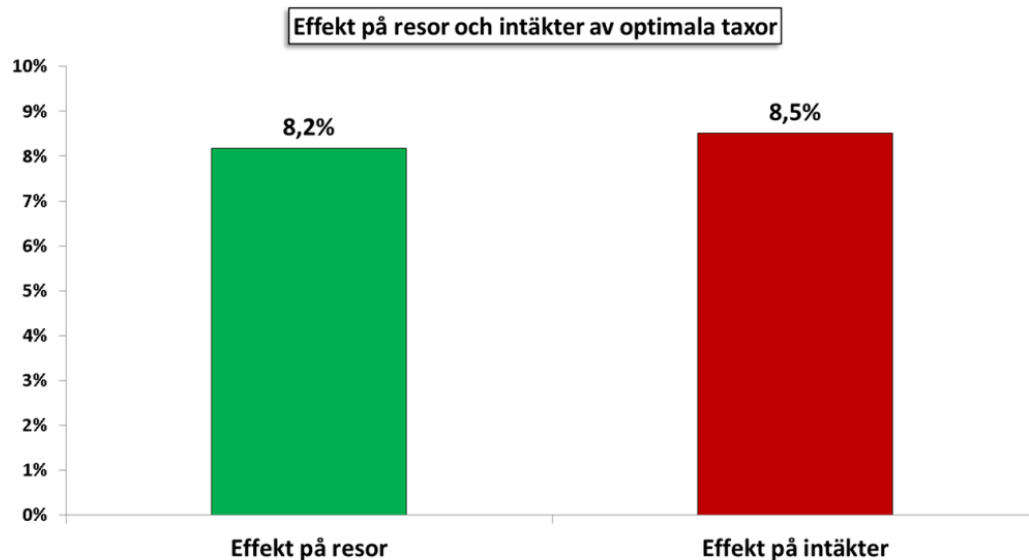
Med ledning av de ovan illustrerade resuppoiffingarna och den färdmedelsvalsmodell, som har anpassats till dagens resmönster enligt den tillgängliga trafik-statistiken, har vi genomfört en prognos över hur resor och härmed även intäkterna förändras. Detta har gjorts på basis av de fem utvalda busslinjerna (två stadsbusslinjer och tre regionbusslinjer). Resultaten har sedan räknats upp till totaler (exkl. skolresor). Här ligger givetvis en viss osäkerhet.

I figuren nedan illustreras effekterna på resor och intäkter dels för de fem analyserade busslinjerna, dels totalt uppräknat till hela länet:



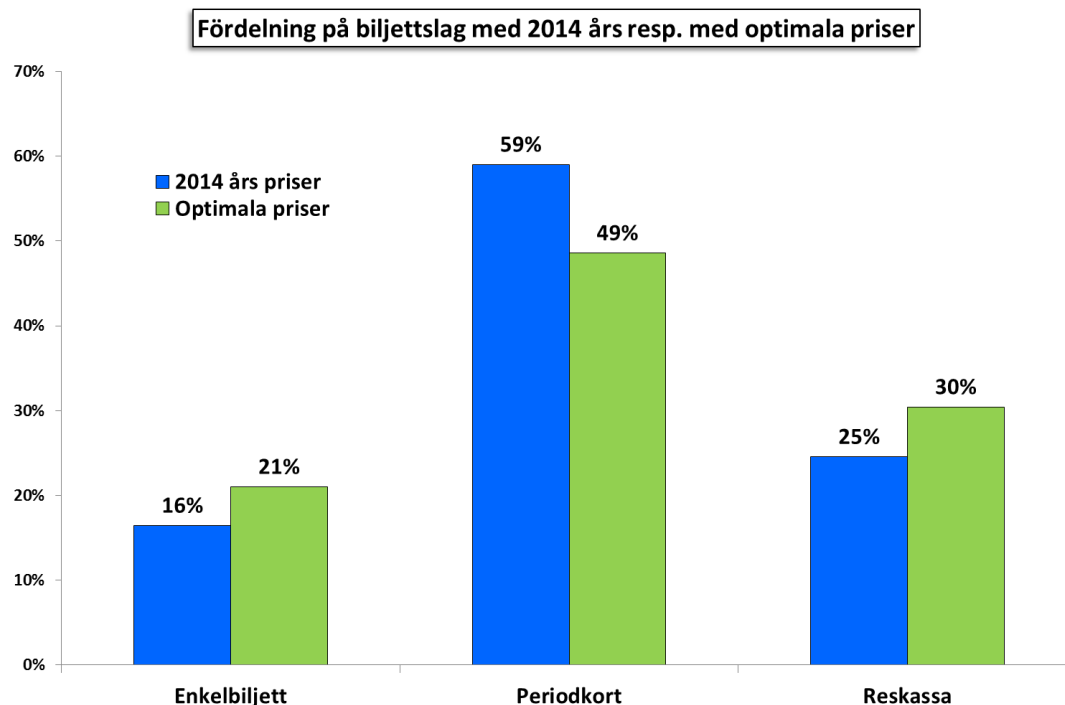
Effekterna i stadstrafiken blir ca 2 % fler resor och mindre än 1 % ökade intäkter. Men ändå positivt i båda dessa dimensioner. För regionbusslinjerna Växjö - Lessebo och Ljungby – Markaryd blir effekterna däremot betydande: 16 % respektive 22 % fler resor, samt 12 % - 13 % ökade intäkter.

Vår uppskattning för hela länet blir ett ökat resande med 8 % och ökade intäkter med 8 %. Detta motsvarar 375 000 nya resor och 6,6 Mkr i ökade intäkter (se även figuren nedan):



Effekter på biljettandelar och marknadsandelar

Med sänkta priser på enkelbiljetter och på reskassa, samt med höjda priser på periodkort, är det oundvikligt att biljettandelarna mellan de tre biljettslagen förändras. Våra kalkyler visar på följande troliga effekter på dessa:



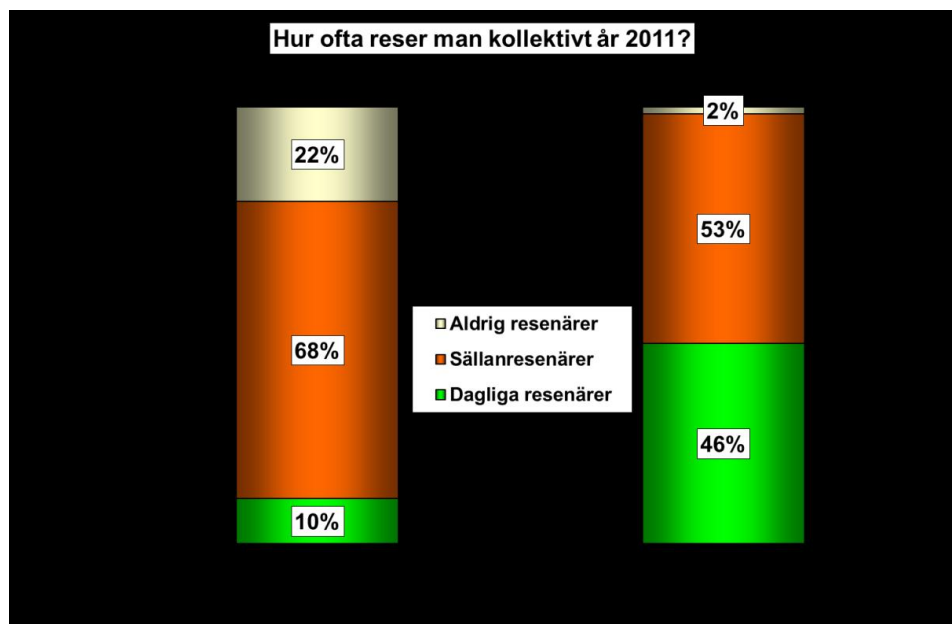
Figuren ovan visar att enkelbiljetterna ökar sin andel från 16 till 21 procent och att reskassan ökar sin andel från 25 till 30 procent om de optimala priserna skulle införas. Å andra sidan minskar andelen som färdas med periodkort från 59 till 49 procent.

Effekten på marknadsandelen beräknas öka från 13,44 till 14,45 procent, d.v.s. med ca en procentenhet.

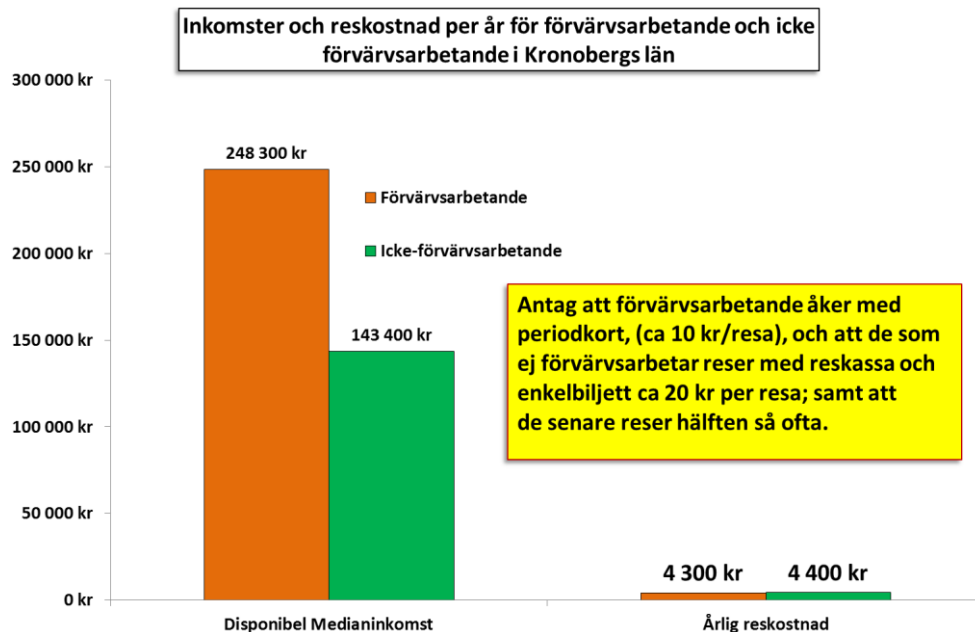
Kan optimala priser vara fördelningsmässigt acceptabla?

Traditionen i hela Sverige är att särskilt gynna de mest regelbundna resenärerna, de som åker till och från arbetet morgon och kväll. De optimala priserna i denna utredning innebär att periodkortsresorna görs dyrare och enkelbiljett- och reskasse-resorna görs billigare. Detta går stick i stäv mot den ”konventionella visdomen”.

För det första görs drygt hälften av alla lokala och regionala kollektivresor i landet av s.k. sällanresenärer, d.v.s. mindre ofta än fem gånger per vecka:

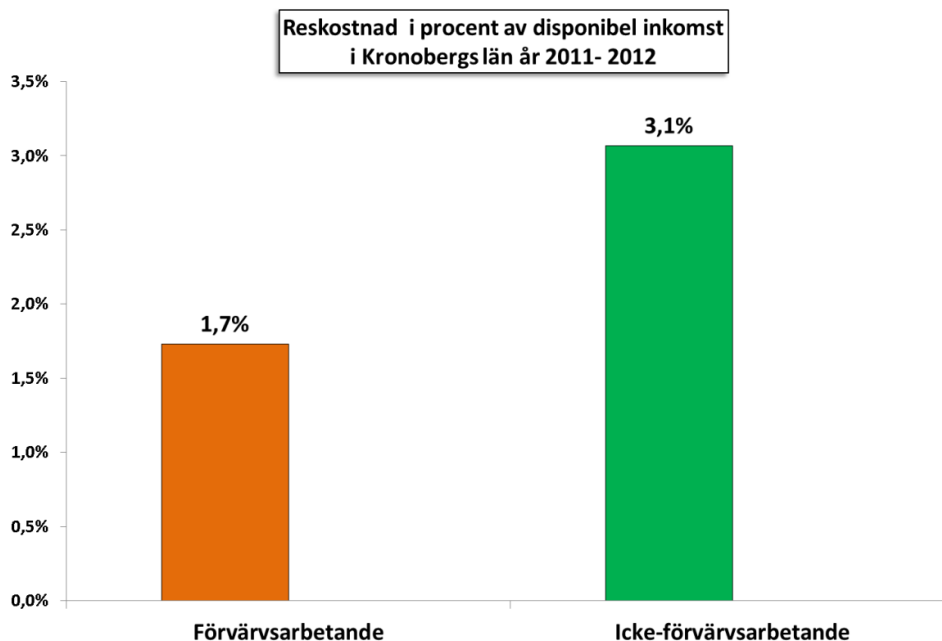


För det andra är det fördelningspolitiskt tveksamt att särskilt gynna de rikaste kollektivresenärerna, de förvärvsarbetande med kraftigt subventionerad periodkort, medan de icke-förvärvsarbetande, i regel färdas med de dyrare biljetterna: reskassa och enkelbiljetter.

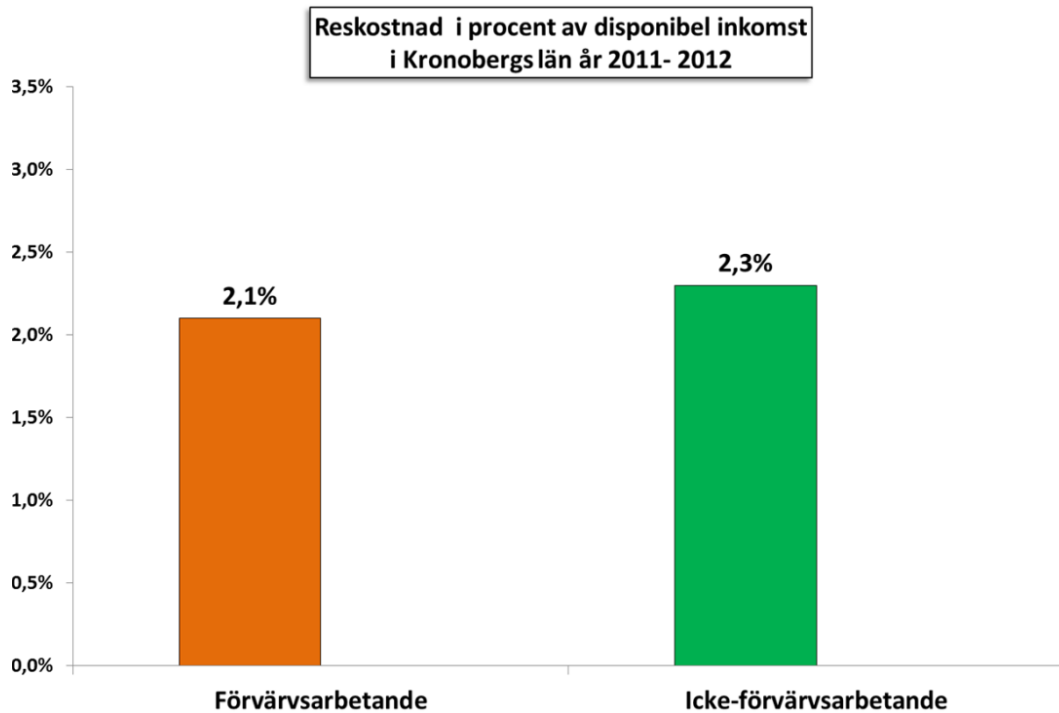


Om man antar de som förvärvsarbetar ca 220 arbetsdagar per år och gör två resor per dag, då betalar de ca 43.00 kr per år för sina periodkort. År 2011 hade de förvärvsarbetande 248.300 kr i disponibel inkomst; medan de icke förvärvsarbetande hade 143.400 kr i disponibel inkomst. De senare tjänade således 42 procent mindre än de som arbetar.

Antag att de icke-förvärvsarbetande gör hälften så många resor per år; då betalar de 4.400 kr per år om de åker med reskassa och enkelbiljett (i de faktiska proportionerna mellan dessa båda biljettslag). Isförhållande till deras disponible inkomster betalar de förvärvsarbetande 1,7 % av sin inkomst, medan de övriga betalar närmare dubbelt så mycket, eller 3,1 % av sin inkomst på kollektivresor, (under förutsättning att de senare reser hälften så ofta), se figuren nedan:



Om man antar att de optimala priserna i stors drag innebär att resor med enkelbiljett och reskassa sänks med ca 25 % och att priserna för periodkort höjs med 20 %, då kan man uppskatta att utgifterna per år för att färdas kollektivt kommer att förändras så att de som åker med enkelbiljett och reskassa (t ex. icke-förvärvsarbete) kommer att betala 2,3 % och de som åker med periodkort (t ex. de förvärvsarbete) kommer att betala 2,1 % av din disponibla inkomst, se figuren nedan:



Inkomstfördelningsmässigt blir årskostnaden mer likartad mellan dessa båda grupper, men de förvärvsarbete betalar fortfarande en något mindre andel av sina inkomster till kollektivtrafiken än de icke-förvärvsarbete.

Effekten på driftkostnader

Här görs enbart en mycket grov kostnadsuppskattning. Två tänkbara fall kan inträffa när resandet ökar med i storleksordningen 8 procent:

- A) Det finns ledig kapacitet ombord på fordonen, och de extra passagerarna kostar då i stort sett ingenting (om man lite förenklat bortser från marginellt längre påstigningstider)
- B) Tillkommande passagerare åtminstone i rusningstid) förorsakar behov att sätta in extra bussturer.

Verkligheten består av en blandning av dessa båda ytterlighetsfall. Frågan är då hur en realistisk ”blandning” av dessa båda fall då ser ut. Ett korrekt svar på denna fråga kräver att man genomför en fullständig nätverksanalys för hela länet och uppdelad på klockslag, vilket ligger långt utanför detta uppdrag.

En kvalificerad gissning skulle kunna se ut så här:

- Andel av alla resor som är arbetsresor (dvs sker i högtrafiktid, säg kl 06-09): 59 %³¹
- Andel heltidsarbetande förvärvsarbetande: 67,5 %³²
- Andel av dessa som reser under maxtimmen: 50 % erfarenheter från andra län)
- Andel av turerna som har kapacitetsproblem i utgångsläget: 50 % (uppskattning)

Produkten av dessa fyra antaganden blir att ca 10 % av utbudet kommer att påverkas. Kalkylen baseras på de budgeterade kostnaderna och det budgeterade utbudet för år 2014 och ser då ut som följer:

Typ av trafik	Kostnad, Tkr	Vagnkm, 1000-tal	Kostnad per vagnkm
Stadstrafik	103 358	2 928	35,30 kr
Regiontrafik	190 699	8 879	21,48 kr
Summa	294 057	11 807	24,91 kr
Typ av trafik	Resandeökning i %	Ökning av vagnkm, 1000-tal	Kostnads-ökning; Mkr
Stadstrafik	1,6%	47	1,7
Regiontrafik	16,9%	1 498	32,2
Summa	8,2%	1545	34
Därav 10 % kostn. Ökn.			3,4

Tio procent av denna kostnadsökning ger då en tillkommande kostnad på 3,4 Mkr. Intäktsökning beräknades till 6,6 Mkr. De optimala priserna ger då ett nettotillskott på 3,2 Mkr.

5.6 Slutsatser

Vid en optimal taxa sänks priserna för enkelbiljetter och reskassa och höjs för periodkort. Härigenom minskar resuppooffringarna och bussresorna blir då mer konkurrenskraftiga gentemot bilresandet. Våra översiktliga analyser pekar på att för hela länet kan man på detta sätt öka resande med 8 % och öka biljettintäkter med 8 %. Detta motsvarar 375.000 nya resor och 6,6 Mkr i ökade intäkter.

En grov kostnadsuppskattning av hur mycket kapaciteten behöver ökas (för busstrafiken) för att ta hand om de nytillkommande resenärerna pekar mot att driftkostnaderna stiger i storleksordningen 3,4 Mkr per år. Intäktsökning beräknades till 6,6 Mkr. De optimala priserna ger då ett nettotillskott på 3,2 Mkr eller med 3,8 procent.

Med sänkta priser på enkelbiljetter och på reskassa, samt med höjda priser på periodkort, förändras biljettandelarna mellan de tre biljettslagen. Enkelbiljetterna ökar sin andel från 16 till 21 procent och att reskassan ökar sin andel från 25 till 30 procent om de optimala priserna skulle införas. Å andra sidan minskar andelen som färdas med periodkort från 59

³¹ Uppskattad via antalet förvärvsarbetande i Kronobergs län i % av befolkningen 16- w år.

³² Källa SCB; AKU, 3 e kv 2012, hela landet

till 49 procent. Effekten på marknadsandelen beräknas öka från 13,4 till 14,5 procent, d.v.s. med ca en procentenhet.

En fördelningsmässig kalkyl visar att med 2013 års priser och antagandet att de yrkesverksamma reser med periodkort och övriga med reskassa och enkelbiljett då kostar kollektivresandet för dagliga pendlare 1,7 % av deras årliga disponibla inkomst, medan reskostnaden för övriga uppgår till 3,1 % av deras årliga disponibla inkomst (under förutsättning att de senare reser hälften så ofta). De yrkesverksamma tjänar samtidigt 73 procent mer än de som inte arbetar.

Om man antar att de optimala priserna i stors drag innebär att resor med enkelbiljett och reskassa sänks med ca 25 % och att priserna för periodkort höjs med 20 %, då kan man uppskatta att utgifterna per år för att färdas kollektivt kommer att förändras så att de som åker med enkelbiljett och reskassa (t ex. icke-förvärvsarbete) kommer att betala 2,3 % och de som åker med periodkort (t ex. de förvärvsarbete) kommer att betala 2,1 % av sin disponibla inkomst. Inkomstfördelningsmässigt blir årskostnaden mer likartad mellan dessa båda grupper, men de förvärvsarbete betalar fortfarande en något mindre andel av sina inkomster till kollektivtrafiken än de icke-förvärvsarbete.

WSP och GENIVAR har gått samman och bildar tillsammans ett av världens ledande analys- och teknikonsultföretag. Vi erbjuder tjänster för hållbar samhällsutveckling inom Hus & Industri, Transport & infrastruktur och Miljö & Energi. Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag. Tillsammans har vi 15 000 medarbetare på över 300 kontor i 35 länder. I Sverige har vi omkring 2 500 medarbetare.

Vår verksamhet bedrivs inom WSP Analys & Strategi, WSP Brand & Risk, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, WSP Process, WSP Samhällsbyggnad och WSP Systems.

Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag. Vi är *United by our difference*.

5

Nya resevillkor i Sydtaxan och nya ersättningsnivåer vid försening 16RK672

Trafiknämnden

Nya resevillkor i Sydtaxan och nya ersättningsnivåer vid försening

Ordförandes förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att införa gemensamma resevillkor inom Sydtaxan för linjetrafik i Kronobergs län i enlighet med lag SFS 2015:953, ”Stärkta rättigheter för kollektivtrafikresenärer” och tillämpa ersättningar vid förseningar enligt ovan beskrivna regelverk och oavsett sträcka för turen.

att uppdra åt Trafikdirektören att fortsätta arbetet med att finna en gemensam överenskommelse om ersättningsnivåer inom Sydtaxan.

att uppdra åt Trafikdirektören att se över möjligheten att resenärer i framtiden ska registrera sin resa i perrongvalidator för att ersättning ska kunna utbetalas.

Sammanfattning

En ny lag ”Stärkta rättigheter för kollektivtrafikresenärer” (SFS 2015:953) träder i kraft 2016-04-01. Nya resevillkor för resor med Länstrafiken Kronoberg har ställts samman tillsammans med övriga trafikbolag i sydlänen som täcker in bestämmelser i såväl den nya lagen som aktuella EG-förordningar.

För att skapa tydlighet för kund föreslås en enhetlig tillämpning av lagen för all linjelagd trafik. Dessutom föreslås nya nivåer för förseningsersättning, dessa kommer dock att bli olika mellan länen. Kostnaderna bedöms rymmas inom budget.

Peter Freij
Ordförande Trafiknämnden

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Nya resevillkor i Sydtaxan och nya ersättningsnivåer vid försening

8

Ny representant till resenärsrådet 15RK38

Trafiknämnden

Ny representant till resenärsrådet

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att utse Fanny Battistutta att representera trafiknämnden i resenärsrådet.

Sammanfattning

Med anledning av att Helena Lagstrand avsagt sin plats i trafiknämnden så behöver trafiknämnden utse ny representant till resenärsrådet. Föreslås att trafiknämnden utser Fanny Battistutta att representera trafiknämnden i resenärsrådet.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga:

9

**Upphandlingsprinciper – skolskjuts, serviceresor m.fl
trafikslag. 15RK74**

Trafiknämnden

Upphandlingsprinciper – skolskjuts, serviceresor m.fl trafikslag.

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

Att godkänna föreslagna förändringar samt att de arbetas in i anbudsunderlaget.

Sammanfattning

Arbetet med upphandlingsunderlaget har bedrivits i parallella arbets- och presidiegrupper för dels skolskjutstrafik, dels Serviceresor. Arbetet har inriktats på principfrågor samt förändringar jämfört med nuvarande avtal. Stor enighet har rått mellan deltagande kommuner.

Principerna har eller skall godkännas av båda presidiegrupperna samt arbetsgrupperna.

Peter Freij
Ordförande Trafiknämnden

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: PM för upphandlingsprinciper

Principer för upphandling av skolskjuts och Serviceresor

Krav och principer har diskuterats i arbets- och presidiegrupperna under hela hösten och vintern. En god samsyn råder och detta PM beskriver de principer för förändringar vid utformningen av anbudsunderlaget. Principerna skall fastställas i presidiegrupperna samt av Trafiknämnden.

Förutsättningar

Anbudsunderlaget utgår i allt väsentligt från de krav och principer som gäller i nuvarande avtal. Vi genomför en gemensam upphandling där krav och förutsättningar är desamma för entreprenörerna.

Avtalstid

Sex år utan någon option. Det medför att fordon större än vanlig personbil får en maxålder på sex år = avtalstiden (skolskjutsfordon och Serviceresors specialfordon).

Upphandlingsform

Förhandlad upphandling, åberopar gällande undantagsregler.

Volymförändringar i avtalet per trafikutövare

Föreslås att förändringarna blir något större jämfört med idag. Fordon och km kan öka med 35% under avtalstiden. Dock avropas inte några nya fordon under det sista avtalsåret. Fordon och km kan minska med 25% under avtalsperioden.

Bonus och viten

Samma som idag, ingen bonus och i princip samma viten med motsvarande beloppsnivå som idag. Någon praktisk justering lär ske för att täcka någon lucka.

Vite om man underlåter att ta med sig berörda elever på turen.

Utvärdering

En enkel modell som vanligt förespråkas där priset väger tungt samt att nya fordon har en högre viktning jämfört med begagnade. Priset utvärderas i flera produktionsnivåer och inte bara i genomsnittsproduktionen.

Alternativa anbud

Endast fem alternativa anbud (som är samtidigt giltiga) per anbudsgivare tillåts. Det finns en risk med överblickbarheten om alternativanbudet är oreglerade.

Specifika skolskjutsfrågor

Registerkontroll enligt nuvarande princip men anpassad till förändrad lagstiftning, fler grupper ingår numera.

Kompisåkning för Särskolan tillåts men förutsättningar måste definieras av berörda kommuner.

Skolförvaltningen erbjuds möjlighet att medverka med egen information vid de utbildningsinsatser som LTK genomför av förarpersonalen.

Skolskjutsfordonen stripas med utgångspunkt från linjetrafikens utformning.

Ålderskrav på förare, enligt avtal och nuvarande krav, att läkarintyg uppvisas vid anmodan.

Vid behov möjliggöra fler rullstolsplatser i skolskjutsfordonen.

Möjlighet att använda skolskjutsfordon för att transportera förskolebarn (när det finns ledig kapacitet). Det kräver bilbarnstolar samt att uppgiften definieras tydligt eftersom det tar längre tid jämfört med skolelever.

Målsmän bör kunna anmäla elevers frånvaro till chauffören via SMS eller e-post.

Specifika frågor för Serviceresor

Registerkontroll, se skolskjuts.

Språkkravet bedöms vid förarcertifieringen för Serviceresor. Vi lägger således till ett avsnitt om relevant språkbedömning. Nivån på kravet måste sedan framgå som exempel i anbudsunderlaget. Den vägen bedöms som formellt framkomlig. För att kunna utföra transportuppgifter för Serviceresor måste man klara förarcertifieringen.

Betalning av egenavgiften kommer i första hand ske genom faktura (utan faktureringsavgifter) samt med kontanter. Kontanthantering blir sedan en taxefråga (eventuellt avgift för att betala kontant).

Serviceresor avser att ställa högre fysiska krav på de förare som utför liggande transporter (bårar). Det är ett tungt arbete och kräver att man orkar med uppgiften. Ett samarbete med ambulansen avseende krav och tester skall inledas. Avsikten är att använda sig av samma krav, tester och uppföljning som man har för ambulanspersonal.

Fordons- och miljökrav

För skolskjutstrafiken kommer fler storleksklasser att användas.

Serviceresor kommer att ersätta dagens rampfordon med låggolvsfordon alternativt att även tillåta rampfordon. Frågan är under fortsatt utredning.

Däckkraven för mönsterdjupet under sommartid minskas med 1 mm till 3 mm. lagkravet är 1.6 mm. Transportstyrelsen rekommenderar 3 mm sommartid för personbilar.

För vissa speciella trafikuppgifter som särskola/dagcenter i Växjö och Alvesta är det möjligt att ställa högre miljökrav eftersom fordonen rör sig inom ett begränsat område. Ren el-drift är lämpligt för vissa fordon. Övriga fordon i det paketet bör kunna använda HVU/RME som drivmedel. Den springande punkten är vilka garantier som motortillverkarna ger.

Miljökrav följer i allt väsentligt Svensk Kollektivtrafiks krav.

Biogas föreslås ge en extra ersättning på minst 1 kr km, jämfört med 50 öre idag vilket var för lågt för att ge något resultat.

I skolskjutstrafiken utgör den blanddiesel som finns att tillgå vid pumparna basalternativet. HVO får vara baskrav där det finns en fungerande distribution och att motortillverkarna har lämnat garantier.

Serviceresors personbilar bör vara el-hybrider. Exakt hur kravställningen skall utformas är fortfarande lite osäkert med tanke på eventuella ekonomiska konsekvenser.