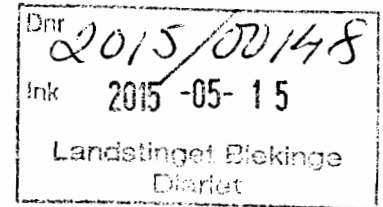


2015-05-13
Brev



Thomas Nilsson

Tel: 0470 72 75 55

Till dem det berör

Remiss avseende ”Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik”

På uppdrag av styrelsen för den ideella föreningen Sydsvensk Regionbildning.

Översänder jag utredningen ”Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik” på remiss.

Svar önskas senast 2015-09-04 till thomas.t.nilsson@kronoberg.se

Med vänlig hälsning

Länstrafiken Kronoberg

Thomas Nilsson

Trafikdirektör

Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik

Jämförelse av prismodeller i Sydtaxelänen



Dokumentinformation

Titel: Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik

Serie nr: 2015:14

Projektnr: 14180

Författare: Pontus Gunnås
Joel Hansson
Mats Améen

**Kvalitets-
granskning:**

Beställare: Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Länstrafik, Blekingetrafiken, Skånetrafiken,
Hallandstrafiken och Jönköpings Länstrafik
Kontaktperson: Thomas Nilsson, Länstrafiken Kronoberg, tel. 0470-72 75 55

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2015-02-06	Första utkastet	Beställare
0.9	2015-03-30	Justerat efter synpunkter	Beställare
1.0	2015-04-19	Smärre redaktionella ändringar	Beställare

Förord

Den 11 januari 2009 blev det betydligt enklare att resa med tåg och buss över länsgränserna i Sydsverige. Då infördes Sydntaxan, som innebär att biljetter och kort är giltiga inte bara i ett län, utan i hela området, som numera omfattar Blekinge, Hallands, Jönköpings, Kalmar, Kronobergs och Skåne län.

Fortfarande är länsgränserna dock tydliga i vissa avseenden, till exempel när det gäller priset på resorna. För att höja kunskapen kring likheter och skillnader i priser och produkter, och för att få ett underlag kring hur förutsättningarna för resor mellan länen kan förbättras, tillsattes denna utredning i september 2014.

Utredningen har genomförts under hösten och vintern 2014–2015 av Pontus Gunnäs, Joel Hansson och Mats Améen på Trivector.

Kontaktpersoner hos medverkande länstrafikbolag har varit Bruno Andersson (Hallandstrafiken), Sören Bergerland (Blekingetrafiken), Karl-Johan Bodell (Kalmar Länstrafik), Patrik Engfors (Skånetrafiken), Thomas Nilsson (Länstrafiken Kronoberg) och Carl-Johan Sjöberg (Jönköpings Länstrafik).

Lund, april 2015

Trivector AB

Sammanfattning

Huvudsyftet med denna utredning är att bidra till en kunskapshöjning när det gäller olika prismodeller i de län som är anslutna till Sydntaxan samt när det gäller prissättning av resor mellan länen.

Dessutom beskrivs konsekvenserna av att – med oförändrad zonstruktur – införa gemensam taxa i Hallands, Skåne, Blekinge, Kronobergs och Kalmar län med Skånes nuvarande taxesystem som grund.

Sydntaxan i grunden för biljettfloran

De biljettyper och rabatter som är gemensamma inom Sydntaxan utgör ramarna för en övervägande del av kollektivresorna i Sydsverige. Det finns dock ett stort antal länsspecifika rabatter och biljettformer, till exempel speciallösningar för olika målgrupper.

Dyrt att resa mellan län om resan är kort

Resor upp till ca 15–20 km (genom enstaka zoner i respektive län) är klart dyrare än motsvarande resor inom länen, om man reser med enkelbiljett eller Reskassa. För periodkort finns ett system med länsgränsrabatter, som ser ut att eliminera denna effekt.

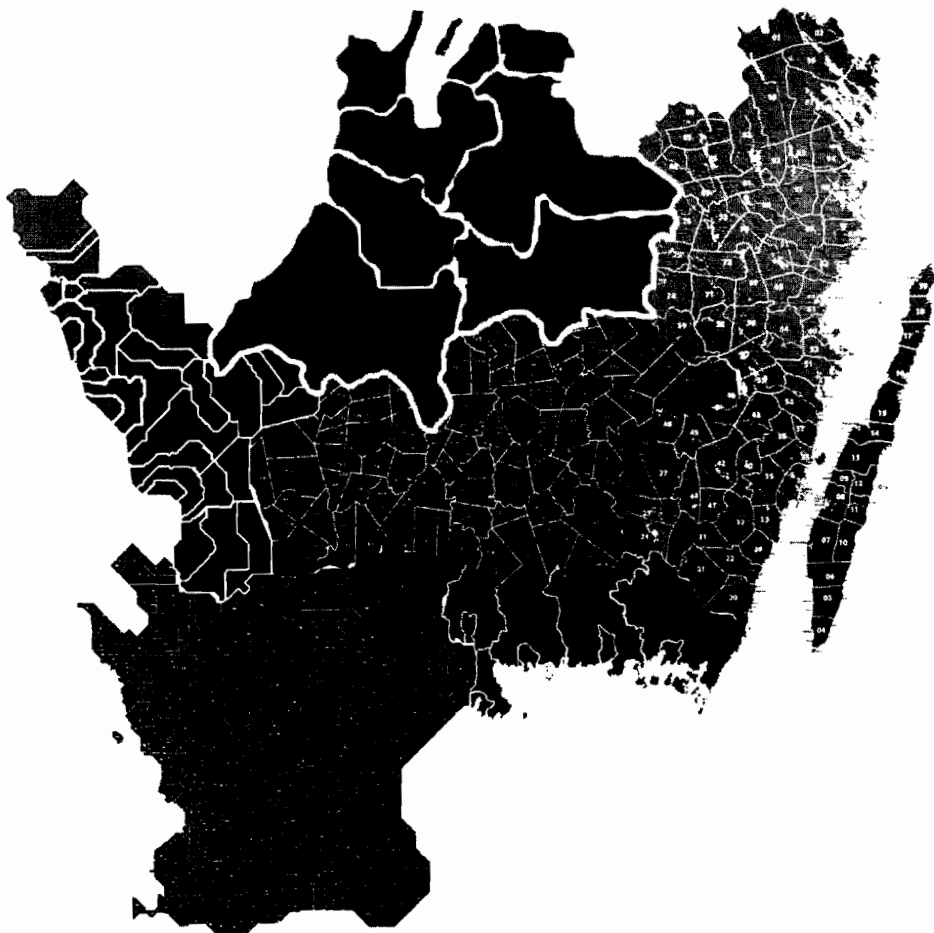
Dyrare att pendla mellan län än inom län om resan är lång

Periodkort för länsöverskridande resor över ca 50 km är dyrare än motsvarande periodkort för resor inom länen. Detta beror på att alla de aktuella länen har ett pristak som får effekt ungefär vid 50–70 km. Något pristak finns inte för de länsöverskridande periodkorterna, som därför är dyrare. Systemet med länsgränsrabatter fungerar dessutom så, att flera län bara ger rabatt för periodkort som omfattar upp till 3–4 zoner i länet. Periodkort för längre resor ges därmed ingen rabatt i dessa län.

Det bör dock noteras att sett till pris per kilometer är de länsöverskridande periodkorterna inte anmärkningsvärt dyra.

Stora skillnader i zonstruktur

Alla sex länen använder taxesystem med ytzoner. Zonstrukturen har emellertid helt olika uppbyggnad i de olika länen. Detta innebär att en gemensam taxa med oförändrad zonstruktur blir problematisk. Dels uppstår orättvisor när resor genom stora zoner, som t.ex. i Blekinge, prissätts på samma sätt som resor genom mindre zoner, som i Skåne. Och dels blir de ekonomiska konsekvenserna betydande; det alternativ som analyserats medför intäktsbortfall på uppemot 30 % i Halland och 15–20 % i Blekinge, Kalmar och Kronoberg.



Taxezoner i Sydlänen. Zonstrukturen ser mycket olika ut i de olika länen.

Som utgångspunkter för fortsatt diskussion kring utveckling av taxesamarbetet bedöms tre alternativ vara intressanta att studera vidare:

- ▶ Ny gemensam taxa, likt det alternativ som studerats i denna utredning, men med ny zonstruktur uppbyggd efter samma principer i hela området. Fungerar bäst vid en eventuell länsammanslagning, d.v.s. med en gemensam beslutsinstans.
- ▶ Sammanfogning av lokala taxesystem, vilket är en utveckling av nuvarande Sydtaxan-lösning. För att undvika prissprång vid länsgränserna används ett system med länsgränsrabatter. För dessa rabatter skulle gemensamma riktlinjer kunna utvecklas, som även bör inkludera enkelbiljetter och Reskassa (idag rabatteras endast periodkort).
- ▶ Zontaxa med överlagrade storzoner, motsvarande Öresundstaxan som idag finns för resor mellan Skåne och Hovedstadsområdet. Det överlagrade systemet används för resor mellan län, medan resor inom respektive län prissätts i separata taxesystem.

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund	1
1.1	Utveckling av Sydtaxan	1
1.2	Syfte med utredningen	1
2.	Nuvarande prismodeller	2
2.1	Biljettyper och rabatter inom Sydtaxan	2
2.2	Länsspecifika varianter	2
2.3	Zonstruktur	7
2.4	Pris per zon	9
2.5	Länsöverskridande resor	11
2.6	Pris för ett antal exempelresor	13
3.	Val av utredningsalternativ	16
4.	Jämförelse ur resenärsperspektivet	17
4.1	Blekinge	17
4.2	Halland	18
4.3	Kalmar	18
4.4	Kronoberg	19
4.5	Skåne	19
4.6	Länsöverskridande resor	20
5.	Ekonomisk analys	21
5.1	Blekinge	21
5.2	Halland	22
5.3	Kalmar	22
5.4	Kronoberg	23
5.5	Skåne	23
6.	Slutsatser	24
7.	Utgångspunkter för fortsatt diskussion	26
7.1	Principiell uppbyggnad av taxesystem	26
7.2	Resor genom flera taxeoråden	27
7.3	Tillämpning i Sydtaxeorrådet	28
7.4	Rekommendation	30

Bilaga 1) Exempelresor

1. Bakgrund

1.1 Utveckling av Sydtaxan

Den 11 januari 2009 infördes Sydtaxan, ett samordnat biljettsystem för kollektivresor i Sydsverige. Sydtaxan har i korthet inneburit en harmonisering av resevillkoren, medan priser och biljettformer fortfarande beslutas inom respektive län.

Sju län är anslutna till Sydtaxan: Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne.

Under 2013 och 2014 undersöktes frågan om en ny sydsvensk regionbildning gemensamt i Skåne, Blekinge, Kronobergs och Kalmar län. Som ett led i detta beställdes denna utredning, för att kunna konsekvensbeskriva gemensam taxa och biljettsystem inom den nya regionbildningen.

Kort efter att utredningen påbörjats lades emellertid arbetet med en ny sydsvensk regionbildning på is. Utredningen fortsatte trots detta, men nu med fokus på att bidra med underlag till fördjupat samarbete inom Sydtaxan. Därför utökades utredningen till att också omfatta Hallands och Jönköpings län.

1.2 Syfte med utredningen

Huvudsyftet med denna utredning är att bidra till en kunskapshöjning när det gäller olika prismodeller i de län som är anslutna till Sydtaxan¹. Prisnivån för länsöverskridande resor i förhållande till resor inom respektive län ska också belysas.

Utredningen syftar också till att beskriva konsekvenserna av att rakt av (med oförändrad zonstruktur) införa ett helt enhetligt prissystem i Hallands, Skåne, Blekinge, Kronobergs och Kalmar län. Jönköpings län ingår inte i denna del av utredningen, utan är endast med som jämförelselän.

¹ De priser som anges gäller 2015 (i Jönköpings fall införs ett nytt system under våren och sommaren 2015, och det är det som beskrivs här).

2. Nuvarande prismodeller

2.1 Biljettyper och rabatter inom Sydtaxan

Biljettyperna inom de fyra studerade länen påminner om varandra mycket och i grunden finns det en genomgående struktur för vilka olika biljettyper som erbjuds. Följande biljettyper är gemensamma för samtliga län och ingår i Sydtaxan:

- ▶ Enkelbiljett
- ▶ Reskassa, ladda pengar på ett kort och erhåll 20 % rabatt. Det kan variera hur mycket resenären måste fylla på varje gång, men följer samma koncept.
- ▶ 30-dagars periodkort.

Benämningen av de olika biljettyperna är densamma i fem av sex län men Skåne har valt en egen väg. I övriga fem län benämns kortet Resekortet, och utifrån ens egna behov lägger man till Resekortet Period om resenären önskar att åka ofta eller Resekortet Reskassa om resandet sker mer sällan. I Skåne heter kortet istället jojo, men fungerar på samma sätt.

Följande rabatter, utöver Reskassa, är också harmoniserade inom Sydtaxan:

- ▶ Barn/ungdom; barn 0–6 år åker gratis i vuxens sällskap och skolungdomar 7–19 år får ca 40 % rabatt på vuxenpriset (enkelbiljett eller Reskassa).
- ▶ Duo/familj; upp till fem personer, varav två vuxna, åker till priset av två vuxenbiljetter med 10 % rabatt (enkelbiljett eller reskassa).
- ▶ Student; 25 % rabatt på periodkort för länsöverskridande resor. Inom respektive län förekommer dock andra rabattsatser.

Ovan beskrivna biljettyper och rabatter utgör grunden för den stora merparten av kollektivresorna i Sydsverige. Även tillägg för första klass på Öresundstågen är harmoniserat inom Sydtaxan, med 30 kr per län.

2.2 Länsspecifika varianter

Resor med enkelbiljett och Reskassa

Kontantbetalning

Enkelbiljetter går i regel att köpa via kortbetalning, mobilbiljett eller i automat vid vissa stationer. Kontantbetalning är numera endast möjlig i Kronobergs och Jönköpings län, dock har Kronoberg ett tillägg på 20 kr vid kontantbetalning ombord på bussen och Jönköping har en restriktion på max 100 kr i växel.

Mobilbiljett

Hallandstrafiken ger 10 % rabatt vid biljettköp i appen.

Jojo Mini

Skåne har något som benämns jojo Mini som fungerar som reskassa men utan rabatt. Skillnaden mellan Reskassa och Mini är att Mini endast behöver laddas med 50 kr istället för 200 kr som är minsta insättning för Reskassa.

Nattaxa

Särskild nattaxa tillämpas i tre av sex län, med lite olika priser och regler.

Tabell 2-1. Översikt för nattaxa i de aktuella länen.

Nattaxa	
Blekinge	-
Halland	Tas ut på enkelbiljett kl. 00-04. Cirka 30 kr tillägg per zon och läns giltighet uppnås efter 7 zoner.
Jönköping	-
Kalmar	Ungefär priset med reskassa +20 kr per zon.
Kronoberg	Nattaxa kl. 00-06 där en zon kostar 50 kr och 2-11 zoner kostar 100 kr vid fullpris.
Skåne	-

Mina sidor-rabatt

Inom Kronoberg erbjuds ytterligare 10 % rabatt med Reskassa (sammanlagt 30 % rabatt) om resenären är medlem på "Mina sidor".

Lågtrafikrabatt

I Jönköpings län erbjuds 50 % rabatt med Reskassa under lågtrafik, som definieras helgfri måndag-torsdag kl. 09-14 samt 18-23 och helgfri fredag kl. 09-14 samt lördag, söndag och helgdag klockan 04-18.

Periodkort

Studentrabatt

Studentrabatt erhålls mot uppvisande av giltigt studentkort men rabattsatsen skiljer sig åt mellan länen, se tabell 2-2. För länsöverskridande periodkort är rabattsatsen 25 % enligt överenskommelse inom Sydtaxan.

Tabell 2-2. Erhållen studentrabatt inom respektive län, jämfört med fullpris för periodkort vuxen.

Studentrabatt	
Blekinge	20 %
Halland	25 %
Jönköping	25 %
Kalmar	25 %
Kronoberg	20 %
Skåne	30 %

Dagsbiljetter

24-timmarsbiljetter finns i olika varianter:

- ▶ Halland, stadstrafik i Varberg, Falkenberg eller Halmstad
- ▶ Jönköping, Jönköpings län plus sträckan till Norrköping
- ▶ Kronoberg, stadstrafik eller län
- ▶ Skåne, stadstrafik i Malmö eller Helsingborg alternativt län.

Priset motsvarar vanligtvis 2-3 enkelresor i stadstrafik respektive 1-2 enkelresor genom hela länet.

I Kalmar län erbjuds dagsbiljetter (ej 24 timmar) med länsgiltighet endast under sommartid.

Utöver 24-timmarsbiljetterna erbjuds även 72-timmarsbiljetter i Kronoberg och Skåne.

Periodkort med begränsat antal resor eller resdagar

”24 resor” benämns det kort i Halland som är giltigt under 30 dagar och berättigar till 24 resor under samma period. I Halland erbjuds också alternativet att köpa ett kort som är giltigt under 30 dagar där två resor per dag ingår.

Inom Jönköpings län erbjuds ett kort, Period 20 D, som innebär att man får resa obegränsat under 20 valfria dagar under totalt 60 dagar från att kortet köps. När resenären åker startas en 20-timmars period med obegränsat resande under dessa timmar och det ingår alltså 20 stycken 20-timmarsperioder under 60 dagar med detta kort.

Sommarkort

I Halland, Jönköping, Kalmar och Skåne går det att under sommaren köpa periodkort (vanligtvis giltigt två månader) med länsgiltighet till kraftigt reducerat pris.

Årskort

Inom Kronobergs och Jönköpings län erbjuds möjligheten att köpa årskort. Kostnaden för årskort motsvarar 9,5 periodkort och fungerar på samma sätt som periodkortet där obegränsat antal resor ingår.

I Skåne finns en motsvarighet som benämns autoladda, dock utan rabatt. Det är en betalningstjänst som innebär att resenären anmäler online att tjänsten autoladda önskas. Efter det så kan resenären aktivera sitt periodkort genom att hålla den mot läsaren på t.ex. bussen så aktiveras periodkortet. När periodkortet sedan gått ut fungerar det på samma sätt att 30-dagars periodkort börjar om på nytt vid första resan efter att tidigare periodkort gått ut.

Speciallösningar för olika målgrupper

Skolkort, fritidskort och gruppresor

Ett av alternativen på periodkort är fritidskortet som benämns lite olika vid namn, men grundprincipen är densamma, och detta fungerar som ett komplement till skolkortet inom länen.

- ▶ Blekinge – Resekortet period fritid, giltigt vardagar 17.00–24.00 samt helger och finns i tre versioner, 1 zon, 2 zoner eller länstäckande. Detta kort har ingen åldersgräns och kan nyttjas av alla.
- ▶ Halland – Fritidskortet, gäller under en termin, skol- och studiedagar mellan klockan 16 och 04. Dygnet runt under lov-, lör-, och söndagar i hela Halland för de som inte fyllt 20 år.
- ▶ Jönköping – Fritidskortet har ersatts av ett ungdomskort som gäller hela året och hela dygnet, se nedan.
- ▶ Kalmar erbjuder en uppvärdering av skolkortet där studenter kan utöka resandet dels för lovdagar, dels för antalet resor per dag samt för resor inom hela Kalmar län.
- ▶ Kronoberg – Fritidskortet, giltigt vardagar 14.00–04.00 samt helger. Inhandlas terminsvis och gäller för hela länet, åldersgränsen är under 20 år.
- ▶ Skåne – Jojo Fritid, giltigt vardagar 17.00–06.00 samt helger. Inhandlas för 30-dagarsperioder och kan varieras i antal zoner. Kortet är giltigt för samtliga under 20 år.

I respektive län finns vanligtvis också olika biljettlösningar för skolklasser, förskolor och för andra typer av gruppresor.

Ungdomskort

Inom Halland finns möjligheten att köpa 25-kortet som gäller obegränsat antal resor under 30 dagar och kan köpas av de som inte fyllt 26 år.

Inom Jönköpings län finns Period Ungdom 30 D, som ger fria resor under 30 dagar för 150 kr. Kortet är giltigt för resenärer upp till 20 år.

Period Barnvagn

Period Barnvagn 365 D finns i Jönköpings län för 525 kronor. Med detta kort får resenärer som medför barn i barnvagn resa under ett år på samtliga 1- och 2-siffriga stadstrafiklinjer. I övrig trafik gäller ordinarie pris. Med Period Barnvagn 365 D kan en vuxen resenär ta med max två barn under 7 år.

Seniorrabatt

Särskilda seniorkort finns i vissa kommuner i Skåne, Jönköpings och Hallands län. Åldersgränsen är 75 år, med undantag för ett par skånska kommuner där man i stället valt åldersgränsen 70 år. Kortet ger fria resor inom respektive kommun i Skåne och Halland, medan det i Jönköpings län handlar om rabatterade periodkort för valfritt antal zoner.

I ett par kommuner (Halmstad och Helsingborg) finns tidsrestriktioner, som innebär att seniorkorten inte får användas under rusningstrafik.

Företagskort

Speciallösningar riktade mot företag finns i fem av sex län. Företagskortet finns i två varianter; löpande räkning och årskort. Med löpande räkning sker betalning efter hur många resor som görs, och med årskort är det möjligt att mot ett fast pris göra ett obegränsat antal resor under ett år. Företagskortet är inte personliga utan kan delas av flera personer på företaget.

Tabell 2-3. Översikt över företagserbjudanden.

Län	Löpande räkning	Årskort
Blekinge	-	Årskortet
Halland	Företag Flex	Företag 365
Jönköping	-	-
Kalmar	Företagskortet	-
Kronoberg	Reskassa företag	Årskort företag och Årskort anställd
Skåne	Jojo FöretagFlex	Jojo Företag365

Företag Flex i Halland och Skåne samt Företagskortet i Kalmar innebär att det en gång i månaden skickas en samlingsfaktura på de resor som gjorts. I Halland och Skåne gäller fullpris, medan företagsresorna i Kalmar rabatteras på samma sätt som med Reskassa. Reskassa företag i Kronoberg ger också rabatt på resorna, och kortet laddas där i förväg i stället för att resorna faktureras i efterhand.

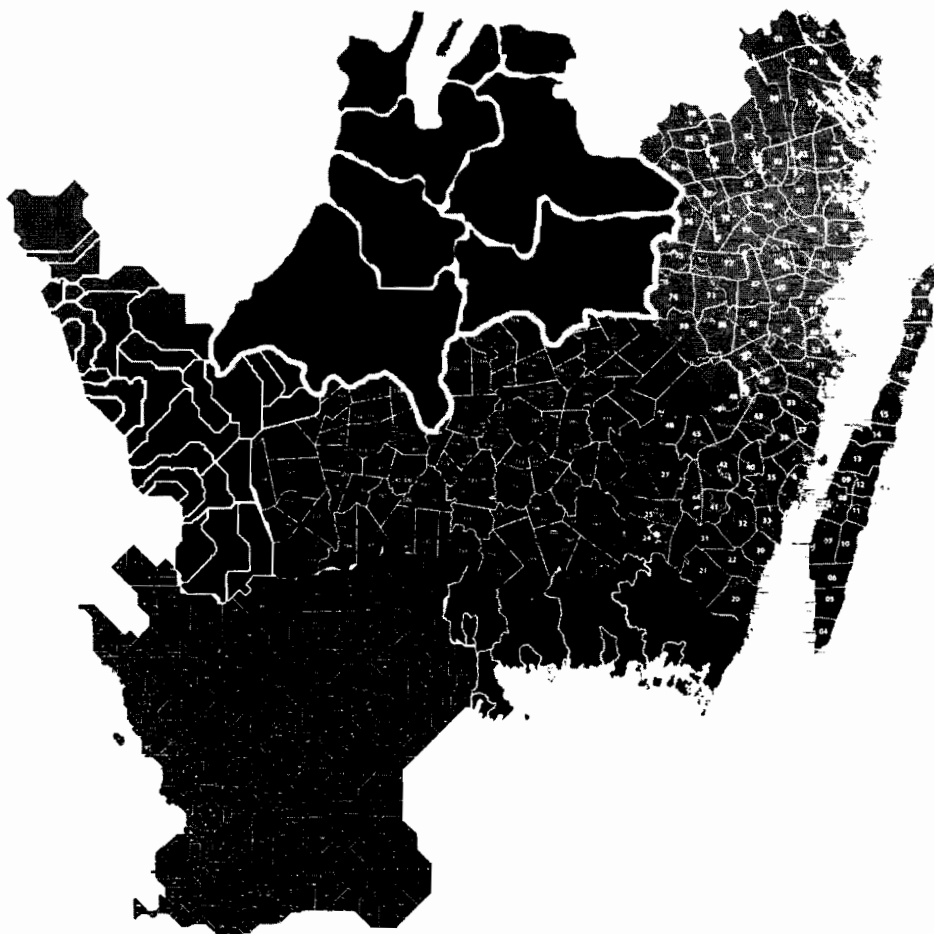
Årskortet i Blekinge och Årskort anställd i Kronoberg köps som en förmån till anställda i företag och organisationer, och är inriktade mot arbetsresor och övriga resor på fritiden. Företag 365 i Halland och Skåne samt Årskort företag i Kronoberg är däremot till för tjänsteresor.

2.3 Zonstruktur

Samtliga län inom den studerade regionen har valt att prissätta utifrån en zonindelning. En detalj inom detta avsnitt och sedan genomgående för hela rapporten är att zoner i denna benämning är detsamma som ytzoner som inkluderar en yta inom länet som prissätts. Det finns exempel på zonindelningar som inte är indelade efter ytor, men detta bortses från här.

Zonstrukturen ser olika ut de studerade länen, med alltifrån Västskånes finmaskiga nät till Jönköpings variant med i princip en zon per arbetsmarknadsområde.

Skåne är det län inom jämförelsen som har flest antal zoner. Dessa varierar i storlek och generellt sett är det fler och mindre zoner i närheten av större tätorter där det finns ett stort turutbud. Det är även på dessa sträckor som flest resor sker. Fördelen med detta upplägg är således att Skåne har möjlighet att ta ut ett högre pris för bättre utbud och där risken för trängsel är större, medan områden inom Skåne med sämre utbud kan ha större zoner och detta ger längre resor till ett relativt lägre pris.



Figur 2-1. Taxezoner i Sydlänen. I västra Skåne är zonstrukturen relativt finmaskig, medan östra Skåne har en liknande struktur som Kronoberg och Kalmar. I Blekinge och Halland utgår zonindelningen i stort sett från kommungränser och kommunhuvudorter, med förhållandevis stora zoner. Störst zoner återfinns dock i Jönköpings län, med "enhetstaxa" inom respektive arbetsmarknadsområde.

Kronoberg och Kalmar har en zonstruktur som i mångt och mycket liknar den i östra Skåne. Taxezonerna är relativt jämnstora i detta område.

Blekingetrafiken har ett annorlunda upplägg, som bygger på tätortzoner kring kommunhuvudorterna och stora landsbygdszoner i övrigt, indelade efter kommungränser. Resor i öst-västlig riktning (som utgör den stora merparten och där är trafiken också välutbyggd) i Blekinge är förhållandevis dyrare än resor i nord-sydlig riktning (färre resor och generellt sett sämre turutbud).

Zonstrukturen i Halland kan sägas vara ett mellanting mellan Skånes och Blekinges olika upplägg. Zonindelningen är uppbyggd kring kommunhuvudorter och kommungränser, men med fler zoner per kommun än i Blekinge. Liksom i Skåne ligger zonerna tätare kring de stora tätorterna och glesare i områden med sämre kollektivtrafikutbud.

Jönköping kommer under 2015 att anamma en zonstruktur med 8 större zoner som är anpassade efter länets arbetsmarknader. De tidigare 80 zonerna tas bort och ersätts med åtta i syfte att göra systemet mer lättförståeligt för resenären. Åtta zoner istället för dagens 80 innebär att det blir till ytan väldigt stora zoner i relation till övriga läns ytzoner.

Tabell 2-4. Jämförelse mellan länen där länets totala yta relateras till antal zoner för att beräkna en genomsnittsyta per zon.

	Yta (km ²)	Antal zoner	Genomsnittlig zonyta (km ²)
Blekinge	2 931	13	225
Halland	5 427	28	194
Jönköping	10 438	8	1 305
Kalmar	11 166	89	126
Kronoberg	8 425	74	114
Skåne	10 969	202	54
Medel	8 226	69	336

Blekinge och Jönköpings län skiljer sig mot de andra länen i upplägget av ytzoner och har betydligt färre antal zoner. Av Blekinges totalt 13 zoner är tre av dessa skärgårdszoner som inkluderar båttrafiken i Blekinge skärgård. Under höst, viner och vår prissätts dessa tre zoner på samma sätt som övriga zoner, men under sommaren är detta pris något högre.

2.4 Pris per zon

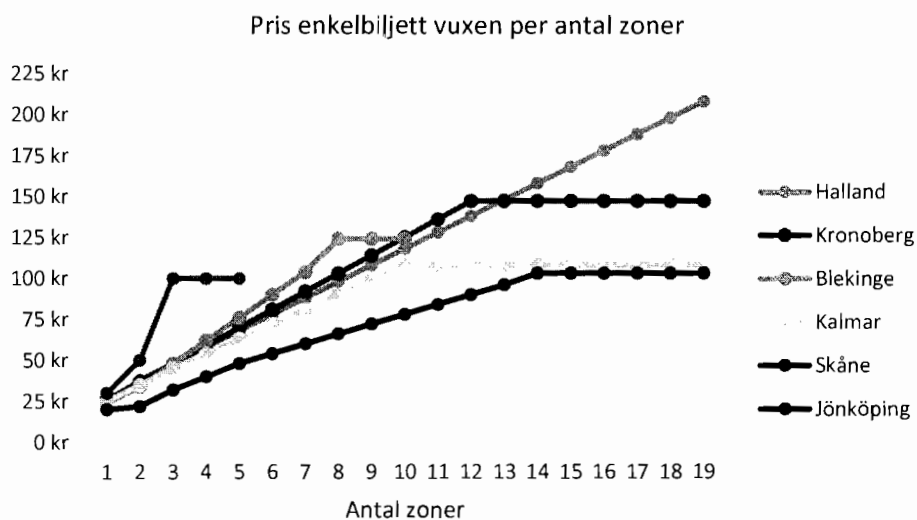
Priset för en enkelbiljett (vuxen) inom en zon, vanligtvis stadstrafik, varierar från 20 kr i Skåne (22 kr i Malmö, Lund och Helsingborg, där man betalar för två zoner direkt) till 30 kr i Jönköping.

Tabell 2-5. Pris (vuxen) för enzonresor, vanligtvis stadstrafik, i respektive län.

Län	Enkelbiljett	Periodkort
Skåne utom Malmö, Lund och Helsingborg	20 kr	385 kr
Malmö, Lund och Helsingborg	22 kr	495 kr
Blekinge	24 kr	425 kr
Kalmar	25 kr	570 kr
Halland	25 kr	605 kr
Kronoberg	26 kr	540 kr
Jönköping	30 kr	600 kr

Därefter ökar priset för varje zon upp till ett tak, som för enkelbiljetter varierar från 100 kr i Jönköping (3 zoner) till 208 kr i Halland (19 zoner, vilket i praktiken innebär att det inte finns något tak).

I Blekinge, Halland, Kronoberg och Kalmar är prisnivån per zon ungefär likvärdig upp till 5–6 zoner.



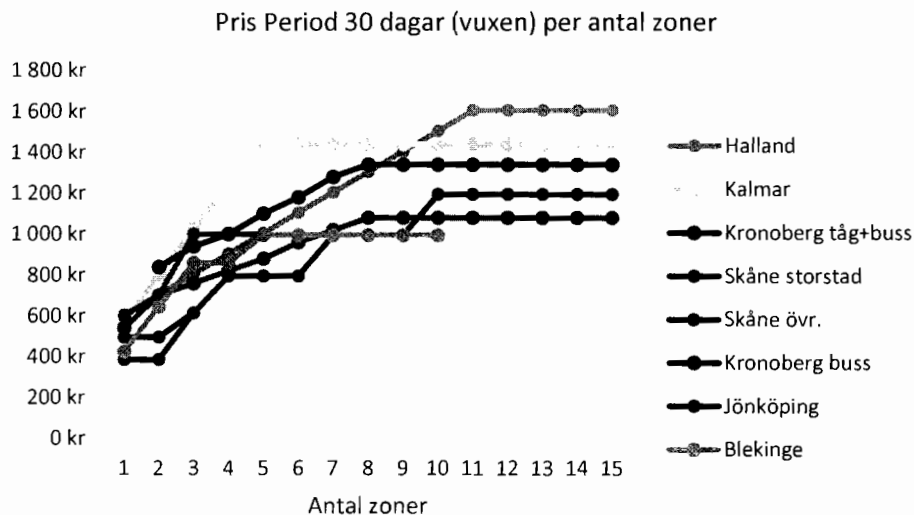
Figur 2-2. Pris för enkelbiljett i förhållande till antal zoner i respektive län. Observera att det finns stora skillnader i zonstruktur (se avsnitt 2.3), vilket innebär att jämförelser inte kan göras bara med ledning av diagrammet.

Eftersom Reskassa i grunden ger 20 % rabatt i samtliga län ser prisbilden där ut på samma sätt som för enkelbiljetter.

För periodkortet varierar takpriserna från 995 kr i Blekinge (5 zoner) till 1605 kr i Halland (11 zoner).

Här finns till synes större skillnader vad gäller prismodell än vad som är fallet med enkelbiljetter.

- ▶ I Kronoberg finns två typer av periodkort, där det billigare bara gäller i busstrafiken och det dyrare gäller på både tåg och buss.
- ▶ I Kalmar och Blekinge kommer man upp i pristaket (läns giltighet) redan vid fem zoner. I Jönköping redan vid tre zoner, men där är zonerna så pass mycket större att jämförelsen blir svår.
- ▶ Skåne och Blekinge har färre prissteg för periodkort än för enkelbiljetter. I Skånes fall kan man köpa periodkort för 2, 3, 6, 9 zoner eller länskort.



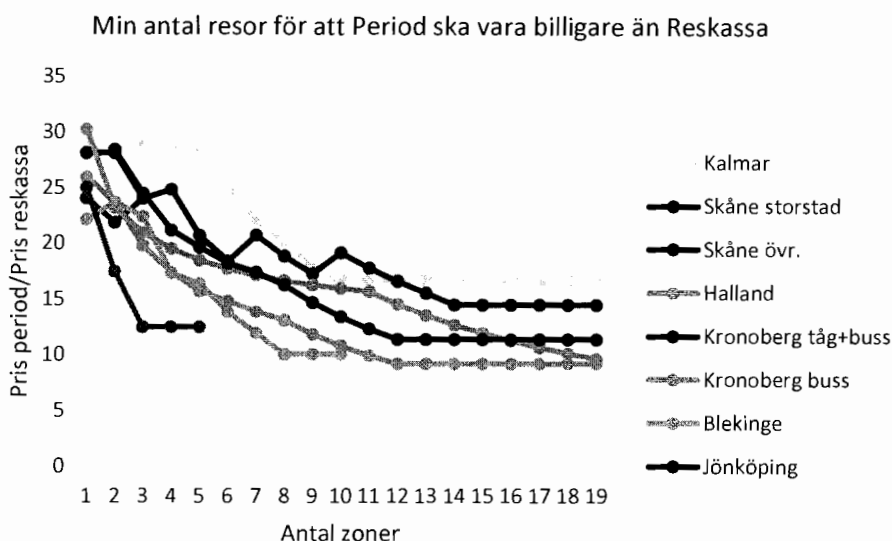
Figur 2-3. Pris för periodkort i förhållande till antal zoner i respektive län. Observera att det finns stora skillnader i zonstruktur (se avsnitt 2.3), vilket innebär att jämförelser inte kan göras bara med ledning av diagrammet.

Det finns också olika prisfilosofier vad gäller periodkortets pris i förhållande till en enkelresa. Generellt sett är kvoten mellan pris för Period och Reskassa större för korta resor än för långa, vilket innebär att det krävs fler resor för att periodkortet ska löna sig.

För de korta resorna krävs runt 25 resor (från 22 i Blekinge till 30 i Halland) inom en 30-dagarsperiod för att periodkortet ska vara det billigaste alternativet.

För de allra längsta resorna räcker det med ca 10–15 resor per månad (från ca 10 i Blekinge, Halland och Kronoberg till 17 i Kalmar) för att periodkortet ska löna sig.

Kalmar är det län där periodkort generellt sett är dyrast i förhållande till enkelresor, och på andra sidan av skalan finns Blekinge och Jönköping, där periodkortet generellt sett är något billigare i förhållande till enkelresorna än i övriga län.



Figur 2-4. Jämförelse av pris för Period respektive Reskassa. Kvoten visar när det börjar löna sig med ett periodkort, d.v.s. hur många enkelresor man behöver göra inom 30 dagar för att periodkortet ska vara ett billigare alternativ än Reskassa. Observera att det finns stora skillnader i zonstruktur (se avsnitt 2.3), vilket innebär att jämförelser inte kan göras bara med ledning av diagrammet.

2.5 Länsöverskridande resor

Samarbetet inom Sydntaxan möjliggör resor över länsgränserna i form av att samma typer av biljetter återfinns i stor utsträckning i varje län och biljetterna är giltiga mellan länen.

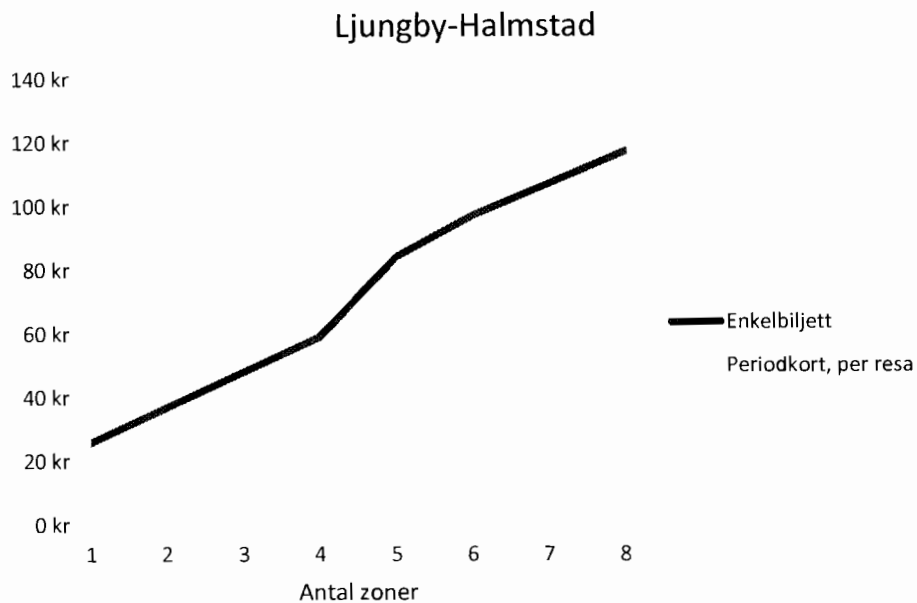
Det finns dock inget integrerat system för prissättning och gemensam taxa. Varje län bestämmer sina egna priser och när en resa passerar en länsgräns börjar priset per zon om och resenären får betala en ny "förstazon". Det blir därför ett prissprång när länsgränser passeras.

För periodkortet lindras denna effekt av ett system med rabatter. Varje län bestämmer självständigt hur länsgränsresorna ska rabatteras, och därför ser rabatterna olika ut beroende på vilka län periodkortet gäller i.

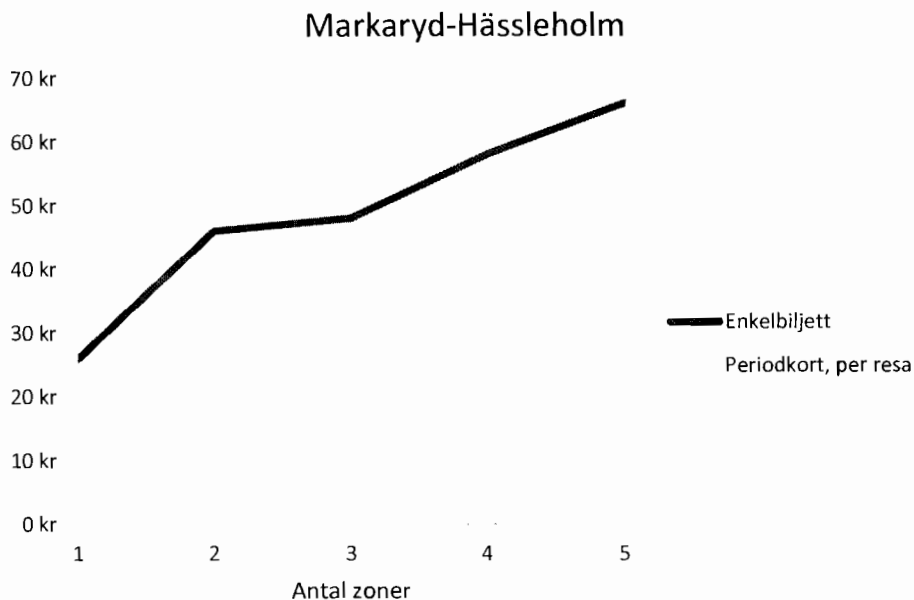
Det finns i nuläget 35 tåg- och busslinjer som går i minst två av Sydntaxans län. De tre Öresundstågslinjerna är klart starkast sett till antal resor. Utöver dessa finns fem länsöverskridande Krösatågslinjer och en Pågatågslinje. Övriga ca 25 länsöverskridande linjer trafikeras med buss, varav hälften är att betrakta som svag trafik (med färre än fem turer per dag och riktning).

Här följer några exempel på hur priset på en resa varierar utmed dessa linjer. Ofta uppstår en priströskel när länsgränsen passeras. Detta är mest kännbart för korta resor, som bara passerar en eller ett par zoner i respektive län. Systemet med länsgränsrabatter lindrar dock effekten när det gäller periodkort.

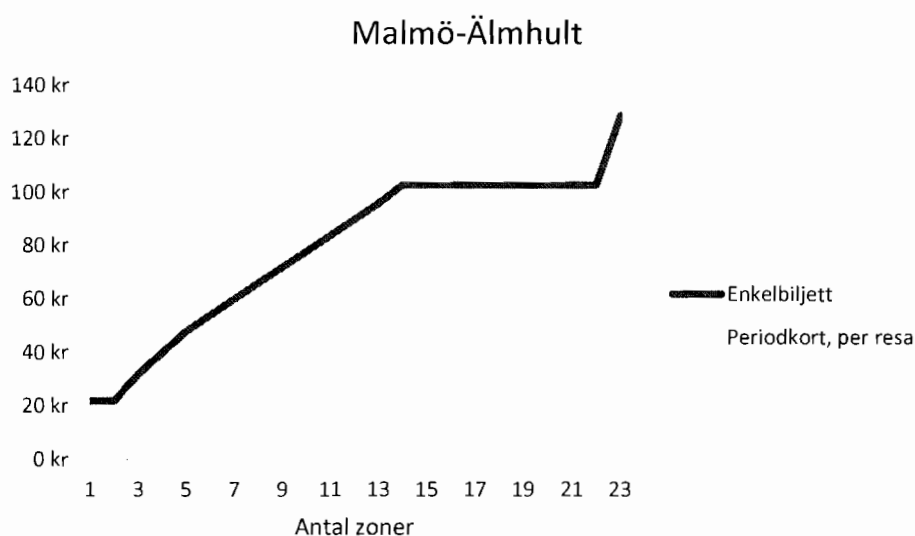
Prissprången är också tydliga för de långa resorna, där motsvarande resa inom ett län skulle gynnas av ett takpris. Men om man slår ut priset per kilometer är de långa, länsöverskridande resorna däremot inte märkbart dyrare än resor inom respektive län (se vidare avsnitt 2.6).



Figur 2-5. Pris utmed sträckan från Ljungby till Halmstad (buss 145). Länsgränsen passeras mellan zon 4 och 5. Priströskeln är tydlig för enkelbiljetter, men effekten lindras för periodkort tack vare länsgränsrabatten. För beräkning av periodkortets pris per resa antas 40 resor per månad.



Figur 2-6. Pris utmed sträckan från Markaryd till Hässleholm (Pågatåg). Länsgränsen passeras mellan zon 1 och 2. Priströskeln är tydlig för enkelbiljetter; en resa Markaryd-Vittsjö (2 zoner, 15 km) kostar 46 kr. Motsvarande tvåzonsresa inom Skåne kostar 22 kr och inom Kronoberg är motsvarande pris 37 kr. Men redan vid tre zoner, resor Markaryd-Bjärnum, har effekten av priströskeln avtagit väsentligt. Priset för en enkelbiljett är där 48 kr, vilket är samma pris som för en trezonsresa inom Kronoberg. Trezonsresor inom Skåne kostar 32 kr. För periodkort är priströskeln helt eliminerad med hjälp av länsgränsrabatten. För beräkning av periodkortets pris per resa antas 40 resor per månad.



Figur 2-7. Pris utmed sträckan från Malmö till Älmhult (Öresundståg). Länsgränsen passeras mellan zon 22 och 23. Priströskeln är tydlig på grund av att pristaket inom Skåne uppnås efter 10 zoner för periodkort och efter 14 zoner för enkelbiljetter. Tittar man på pris per kilometer är priströskeln däremot inte lika dramatisk. Tvärtom så är priset per kilometer lägre för resor Malmö-Älmhult än för resor Malmö-Hässleholm (17 zoner)². För beräkning av periodkortets pris per resa antas 40 resor per månad.

2.6 Pris för ett antal exempelresor

Zonstrukturen skiljer sig åt mellan länen och även inom respektive län, vilket innebär att jämförelsen inte blir rättvisande om man bara tittar på pris i förhållande till antal zoner som passeras. Därför tittar vi också på några specifika resrelationer, där vi även kan jämföra priser i förhållande till resans längd.

Ungefär ett tiotal resrelationer har valts ut i varje län (samt länsöverskridande). Urvalet har gjorts så att det handlar om relevanta resrelationer och samtidigt med en bra spridning avseende resornas längd och på olika geografiska områden i respektive län. I verkligheten finns flera tusen resrelationer i varje län, så resultatet kan endast ses som en indikation.

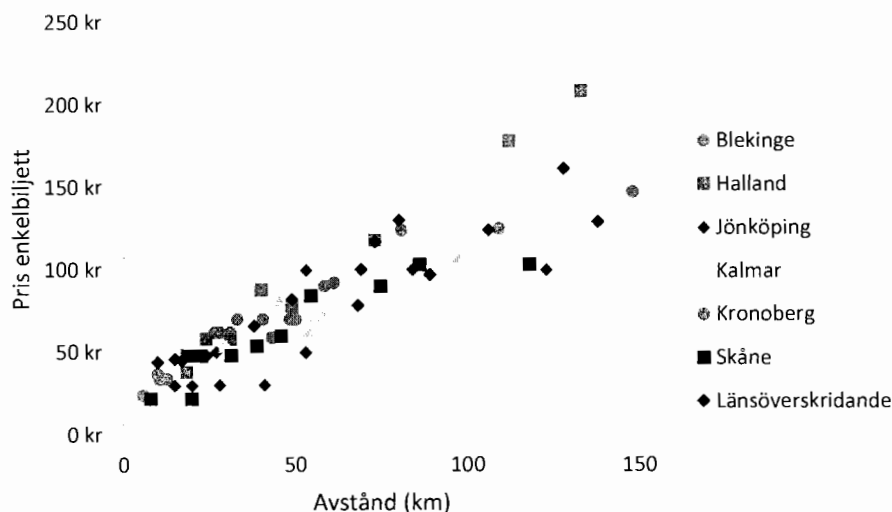
I detta avsnitt redovisas resultaten i grova drag. För mer detaljerad information: se bilaga 1, där de utvalda exempelresorna redovisas i tabellform.

Priset per kilometer för enkelbiljett varierar i exemplen från 0,70 kr/km (Gislaved-Värnamo, 41 km) upp till 4,40 kr/km (Bromölla-Sölvesborg, 10 km). Generellt sett är de korta resorna dyrare per kilometer än de långa; genomsnittet för resor under 50 km är drygt 2 kr/km och genomsnittet för resor över 50 km är drygt 1 kr/km.

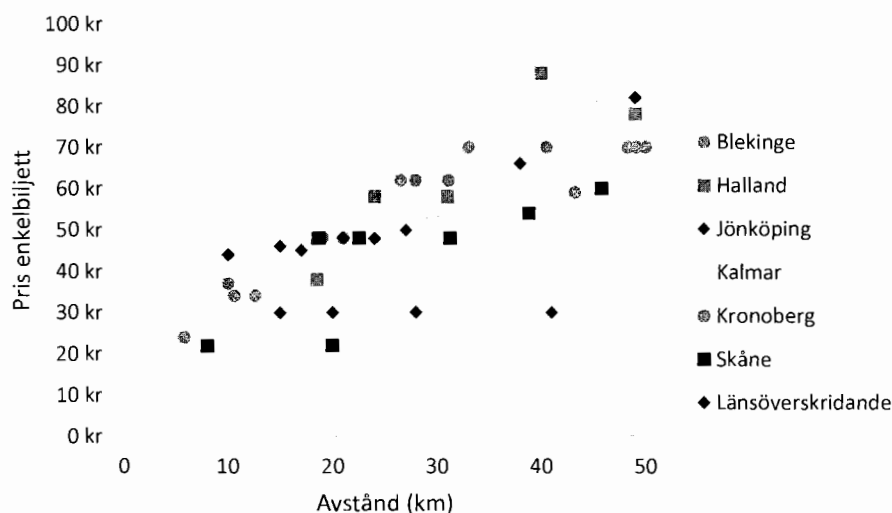
Prisspridningen är stor, även inom respektive län. I Skåne beror prisnivån i grova drag på om man reser i ett område med välutbyggt trafikutbud, eller om man reser i ett område med sämre trafikutbud. I Blekinge och Halland är effekten i stort sett densamma, men där finns också skillnader i om man reser inom eller

² Malmö-Älmhult 138 km, vilket ger 0,93 kr/km för enkelbiljett och 0,28 kr/km för periodkort. Malmö-Hässleholm 87 km, vilket ger 1,18 kr/km för enkelbiljett och 0,34 kr/km för periodkort.

mellan kommuner – utmed kusten eller i inlandet. I Jönköping förklaras spridningen av om man reser inom eller mellan arbetsmarknadsområden. I Kalmar och Kronoberg är zonstrukturen mer homogen, varför prisbilden i förhållande till resans längd till synes blir lite mer samlad.



Figur 2-8. Pris för enkelbiljett i förhållande till resans längd för ett antal exempel från respektive län. Spridningen är stor, beroende på zonstrukturen i respektive län.

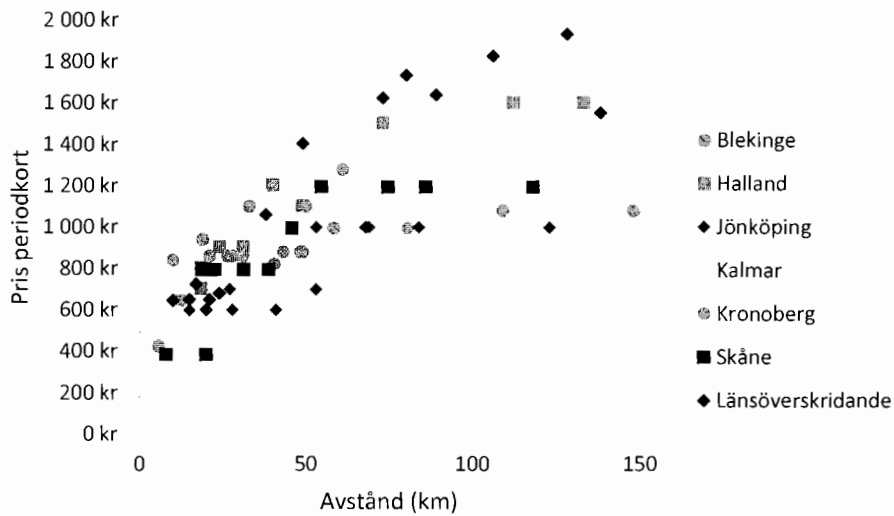


Figur 2-9. Pris för enkelbiljett, resor upp till 50 km (delmängd av Figur 2-8 ovan).

Jönköping och Skåne ser ut att ha de billigaste resorna i sammanställningen, även om det finns exempel på förhållandevis dyra resor även i dessa län.

Länsöverskridande resor ser generellt sett inte ut att vara dyrare än resor inom länen, med undantag för de allra kortaste resorna, upp till ca 15–20 km.

För periodkort blir bilden delvis en annan.



Figur 2-10. Pris för periodkort i förhållande till resans längd för ett antal exempel från respektive län.

Pristaket för periodkort inom länen slår igenom för resor längre än ca 50 km. Detta gäller inte de länsöverskridande resorna, som därför är dyrare. Systemet med länsgränrabatter fungerar dessutom så, att flera län bara ger rabatt för periodkort som omfattar upp till 3–4 zoner i länet. Längre resor ges därmed ingen rabatt i dessa län.

Däremot ger sammanställningen inga indikationer på att de länsöverskridande periodkorterna skulle vara oproportionerligt dyra för resrelationer som är kortare än ca 50 km.

Alltså ser prisbilden för länsöverskridande resor helt olika ut, beroende på om man ser på pris för enkelbiljett eller periodkortspris. Upp till ca 15–20 km är de länsöverskridande resorna klart dyrare sett till priset för enkelbiljett. Systemet med länsgränrabatter ser ut att eliminera denna effekt avseende periodkort. De länsöverskridande periodkorterna är i stället dyrare för resor över ca 50 km, en effekt som inte skiner igenom för enkelbiljetterna.

3. Val av utredningsalternativ

Följande kapitel (4 och 5) beskriver konsekvenserna av att med oförändrad zonstruktur införa ett helt enhetligt prissystem i Hallands, Skåne, Blekinge, Kronobergs och Kalmar län³.

Av dessa bedöms Skåne i nuläget vara det län som har de billigaste priserna i förhållande till antal zoner som passeras (se avsnitt 2.4). Eftersom detta är mest fördelaktigt sett ur resenärens perspektiv, väljs Skåne som ”modellän”. Utredningsalternativet innebär därmed att Skånes priser får fullt genomslag i hela området.

De länsöverskridande resorna prissätts efter samma modell, d.v.s. baserat på hur många zoner som passeras oaktat länsgränser⁴. Men för att pristaket inte ska göra långa resor (t.ex. Malmö–Karlskrona eller Malmö–Varberg) orimligt billiga, prissätts länsöverskridande resor genom fler än 10 zoner med adderade taxor, som idag. Nuvarande periodkortsrabatter förutsätts gälla för dessa resor även i utredningsalternativet.

³ Jönköpings län ingår inte i denna del av utredningen, utan är endast med som jämförelselän.

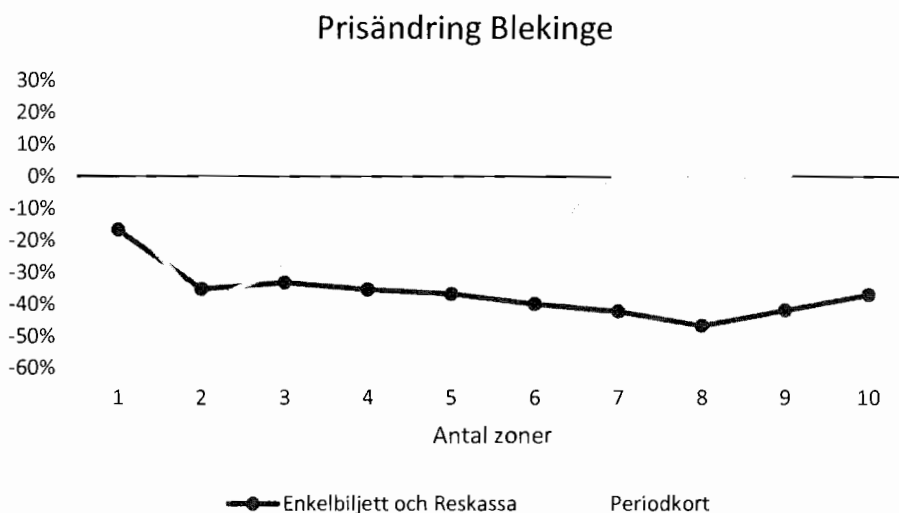
⁴ Intäktsfördelningen mellan länen blir i detta fall inte helt självklar, men här antas att fördelningen sker proportionellt mot hur många zoner som passeras i respektive län.

4. Jämförelse ur resenärspektivet

I detta kapitel jämförs utredningsalternativet med nuvarande priser i vart och ett av de aktuella länen.

4.1 Blekinge

Införande av Skånes zonpriser på Blekinges taxa skulle innebära en ordentlig prissänkning för de flesta resenärerna i Blekinge.



Figur 4-1. Prisförändring per zon vid teoretiskt införande av Skånes zontaxa på dagens zonindelning i Blekinge.

Resor med stadstrafik skulle bli 4 kr billigare per enkelbiljett, 40 kr per periodkort.

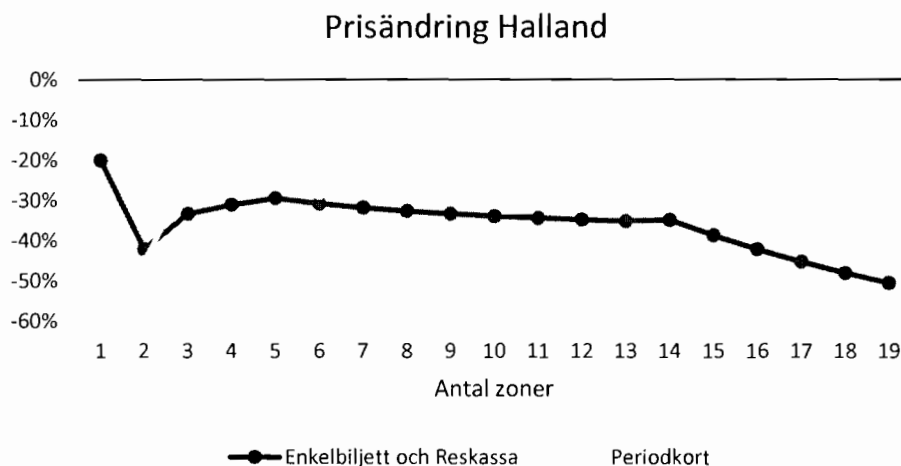
För de längsta resorna, t.ex. Olofström–Karlskrona, handlar det om en prissänkning med ca 50 kr per resa för en enkelbiljett.

När det gäller periodkortet skulle priset för tvåzonskortet (mestadels resor inom respektive kommun i Blekinge, t.ex. Mörrum–Karlshamn och Bräkne Hoby–Ronneby) sänkas mest, 260 kr. I övrigt blir prissänkningen mindre och för de längsta resorna (7–9 zoner) hamnar periodkortspriserna på samma nivå som idag. Periodkort för 10 zoner skulle teoretiskt sett till och med bli lite dyrare än idag, men sådana resor är mycket sällsynta.

En intressant iakttagelse är att medan periodkortspriset närmar sig nuläget ju fler zoner resan inkluderar, så ökar samtidigt skillnaden avseende enkelbiljettspriset.

4.2 Halland

Vid ett teoretiskt införande av Skånes zontaxa i Halland skulle biljettpriset reduceras mellan 10 % och 50 % beroende på vilken relation som avses och i genomsnitt blir prissänkningen omkring 30 %.



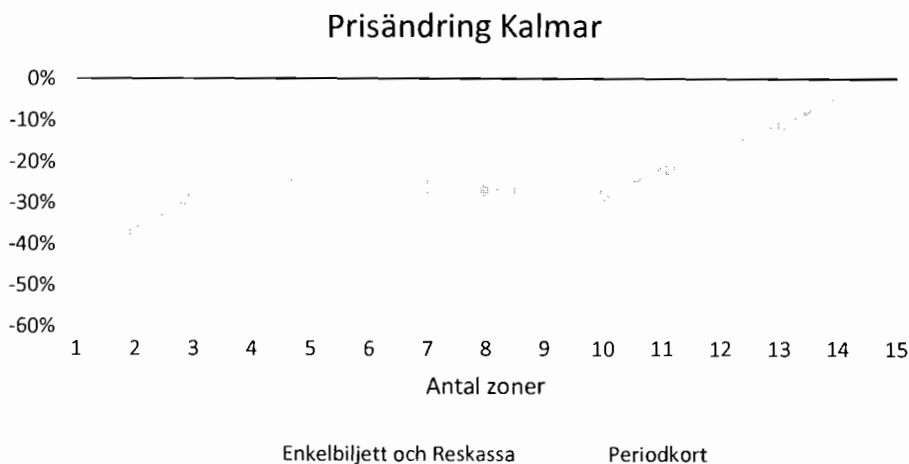
Figur 4-2. Prisförändring per zon vid teoretiskt införande av Skånes zontaxa på dagens zonindelning i Halland.

Resor med stadstrafik skulle bli 5 kr billigare med enkelbiljett och periodkortet skulle bli 220 kr billigare.

För resor som går genom hela länet skulle priset för enkelbiljetter halveras (ca 100 kr billigare per resa).

4.3 Kalmar

Vid applicering av Skånes zontaxa på Kalmar läns zonindelning blir den största förändringen vid två zoner. Minst skillnad mot idag blir det vid resor på minst 10 zoner med periodkort och minst 14 zoner med enkelbiljett.



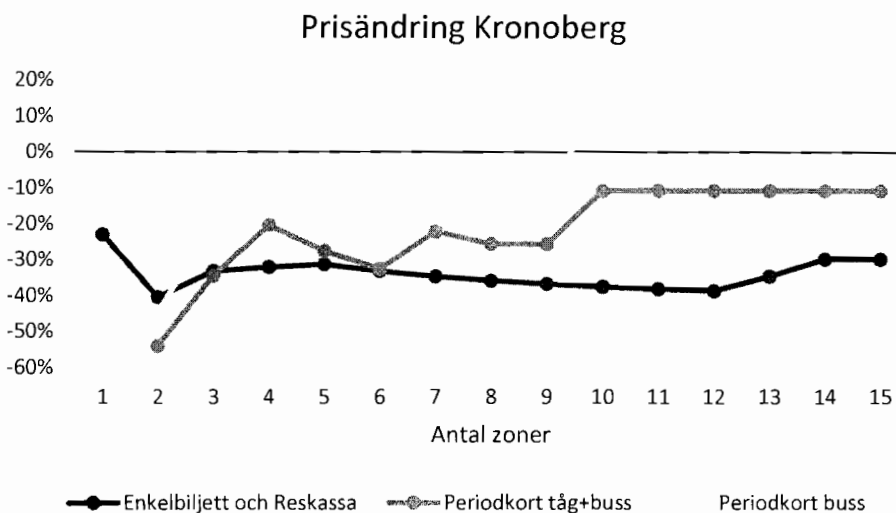
Figur 4-3. Prisförändring per zon vid teoretiskt införande av Skånes zontaxa på dagens zonindelning i Kalmar län.

Resor med stadstrafik skulle bli 5 kr billigare med enkelbiljett och motsvarande periodkort skulle få sänkt pris med 185 kr.

Priset för periodkort för 5–6 zoner skulle nästan halveras. Detta inkluderar t.ex. resor Kalmar–Emmaboda, där periodkortspriset skulle sjunka från 1440 kr till 795 kr.

4.4 Kronoberg

Vid ett teoretiskt införande av Skånes zontaxa i Kronobergs län skulle biljettpriset reduceras i de allra flesta resrelationerna. För periodkort buss blir prissänkningen dock tämligen liten (bortsett från resor i 1–2 zoner) och för sådana periodkort som omfattar tio eller fler zoner skulle förändringen till och med innebära en prishöjning på 10 %, 115 kr.



Figur 4-4. Prisförändring per zon vid teoretiskt införande av Skånes zontaxa på dagens zonindelning i Kronobergs län.

Resor med stadstrafik skulle bli 6 kr billigare med enkelbiljett och motsvarande periodkort skulle bli 155 kr billigare.

Den relativt största förändringen sker för tvåzonsresorna, t.ex. Lessebo–Hovmantorp och Gemla–Växjö. En enkelbiljett skulle där kosta 22 kr i stället för dagens 37 kr. För periodkortet (tåg+buss) skulle priset mer än halveras, 385 kr i stället för 840 kr.

Även resor Alvesta–Växjö skulle bli väsentligt billigare än idag – en enkelbiljett skulle kosta 32 kr i stället för 48 kr och periodkortet skulle kosta 615 kr i stället för 940 kr.

4.5 Skåne

I utredningsalternativet är Skåne referenslän. Detta innebär att pris för resor inom Skåne inte påverkas.

4.6 Länsöverskridande resor

För de länsöverskridande resorna är det svårt att ge en generell bild av hur priserna skulle påverkas i utredningsalternativet. I stället redovisas förändringen här för de exempelresor som valts ut i avsnitt 2.6.

Tabell 4-1. Prisförändring för ett antal länsöverskridande exempelresor vid teoretiskt införande av Skånes zontaxa. Upp till och med 10 zoner beräknas priset på samma sätt som för resor inom respektive län. För de längre resorna (fler än 10 zoner) tillämpas adderad taxa, som idag fast med Skåne-priser i alla län. För dessa resor förutsätts även nuvarande periodkortsrabatter gälla. UA = Utredningsalternativ.

Länsöverskridande	Avstånd		Enkelbiljett			Periodkort		
	km	zoner	Nu	UA	%	Nu	UA	%
Bromölla-Sölvesborg	10	2	44 kr	22 kr	-50 %	645 kr	385 kr	-40 %
Markaryd-Vittsjö	15	2	46 kr	22 kr	-52 %	650 kr	385 kr	-41 %
Laholm-Båstad	17	2	45 kr	22 kr	-51 %	725 kr	385 kr	-47 %
Markaryd-Bjärnum	21	3	48 kr	32 kr	-33 %	650 kr	615 kr	-5 %
Osby-Älmhult	24	3	48 kr	32 kr	-33 %	680 kr	615 kr	-10 %
Markaryd-Hässleholm	38	5	66 kr	48 kr	-27 %	1 060 kr	795 kr	-25 %
Olofström-Älmhult	49	5	82 kr	48 kr	-41 %	1 405 kr	795 kr	-43 %
Karlskrona-Kalmar	89	7	97 kr	60 kr	-38 %	1 640 kr	995 kr	-39 %
Ljungby-Halmstad	73	8	117 kr	66 kr	-44 %	1 625 kr	995 kr	-39 %
Alvesta-Hässleholm	106	11	124 kr	102 kr	-18 %	1 830 kr	1 525 kr	-17 %
Halmstad-Helsingborg	80	13	130 kr	112 kr	-14 %	1 735 kr	1 625 kr	-6 %
Lund-Halmstad	128	23	161 kr	143 kr	-11 %	1 935 kr	1 730 kr	-11 %
Malmö-Älmhult	138	23	129 kr	123 kr	-5 %	1 555 kr	1 290 kr	-17 %

Utredningsalternativet skulle innebära billigare resor i samtliga exempel, dels eftersom taxan sänks i de delar som ligger utanför Skåne och dels eftersom de resor som går genom tio eller färre zoner inte drabbas av dubbla ”förstazoner”.

Prissänkningen är störst för de kortaste resorna, där priserna i princip halveras. I övrigt ligger prissänkningarna mellan 5 % och 45 %.

5. Ekonomisk analys

I detta kapitel analyseras de ekonomiska konsekvenserna av utredningsalternativet, för respektive län. Analysen visar hur de totala biljettintäkterna skulle förändras med en ny prismodell enligt utredningsalternativet. Analysen tar hänsyn till den resandeökning som kan förväntas vid en prissänkning, med hjälp av så kallad priselasticitet⁵.

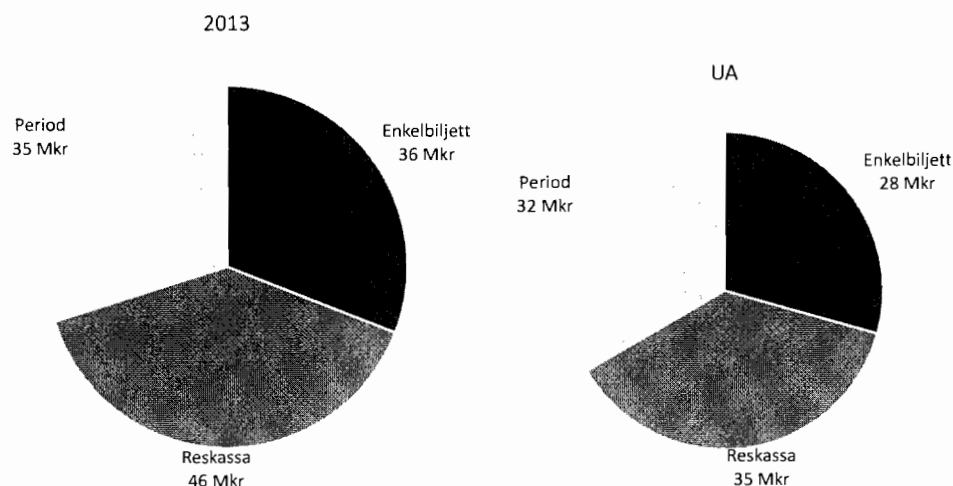
I analysen ingår endast den del av intäkterna som direkt påverkas av Sydntaxans biljettyper, d.v.s. i första hand enkelbiljetter, Reskassa och Period. Mer fristående biljettyper som skolkort, sommarkort o.s.v. ingår alltså inte i redovisningen nedan.

Beräkningarna baseras på uppgifter om intäkter 2013.

5.1 Blekinge

I Blekinge skulle intäkten per resa sjunka med i genomsnitt ca 25 %. Detta kompenseras i kalkylen i viss mån av ökat resande, ca 400 000 resor per år. Den sammanlagda effekten blir att intäkterna från de aktuella biljettyperna sjunker med nästan en femtedel, ca 23 miljoner kr per år.

För enkelbiljetter⁶ och Reskassa blir intäktsbortfallet större än för periodkort.



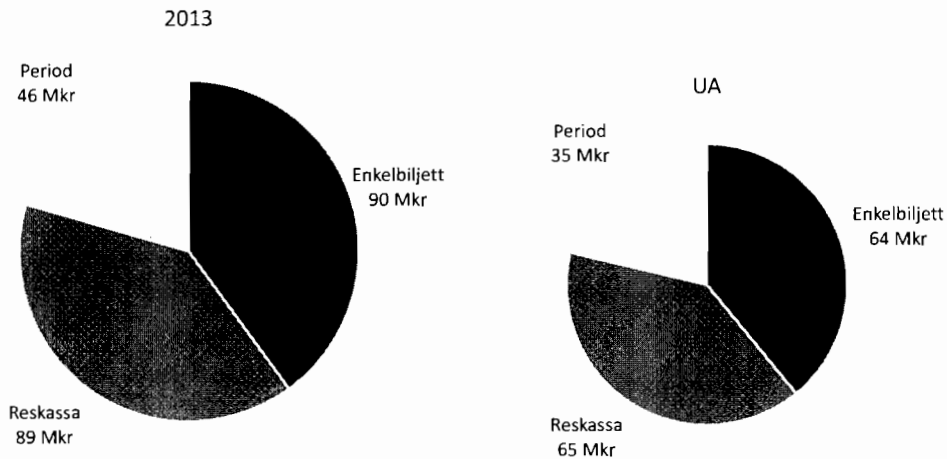
Figur 5-1. Blekingetrafikens intäkter från enkelbiljetter, Reskassa och Period 2013 respektive i utredningsalternativet. Sammanlagt beräknas intäkterna sjunka med 23 miljoner kr per år.

⁵ Här antas priselasticitet -0,4 oavsett biljettyp, d.v.s. en prissänkning med 10 % ger 4 % ökat resande.

⁶ Resplusbiljetter ingår i siffrorna för enkelbiljetter och utgör i Blekinge knappt en tredjedel av intäkter från dessa.

5.2 Halland

I Halland beräknas intäktsbortfallet i utredningsalternativet bli ca 60 miljoner kr per år, vilket innebär att intäkterna från de aktuella biljettyperna sjunker med 27 %. Resandeökningen beräknas bli knappt 800 000 resor per år. Samtidigt sjunker intäkten per resa med ca 35 %.

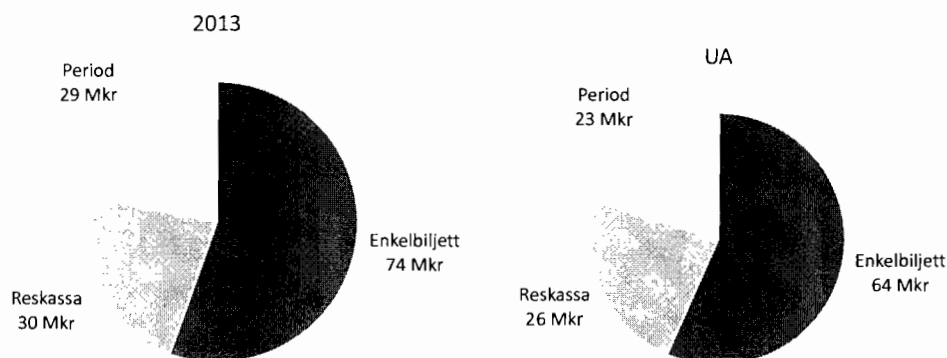


Figur 5-2. Hallandstrafikens intäkter från enkelbiljetter⁷, Reskassa och Period 2013 respektive i utredningsalternativet. Sammanlagt beräknas intäkterna sjunka med 60 miljoner kr per år.

5.3 Kalmar

I Kalmar blir den största relativa förändringen för periodkort (se avsnitt 4.3), men eftersom mer än hälften av intäkterna kommer från enkelbiljetter⁸ har dessa ändå störst inverkan på totalen.

Den genomsnittliga intäkten per resa beräknas sjunka med 23 %⁹. Detta kompenseras i kalkylen i viss mån av ökat resande, ca 400 000 resor per år, men sammanlagt sjunker intäkterna ändå med ca 15 %. Detta motsvarar ca 21 miljoner kr per år.



Figur 5-3. Kalmar Länstrafiks intäkter från enkelbiljetter, Reskassa och Period 2013 respektive i utredningsalternativet. Sammanlagt beräknas intäkterna sjunka med 21 miljoner kr per år.

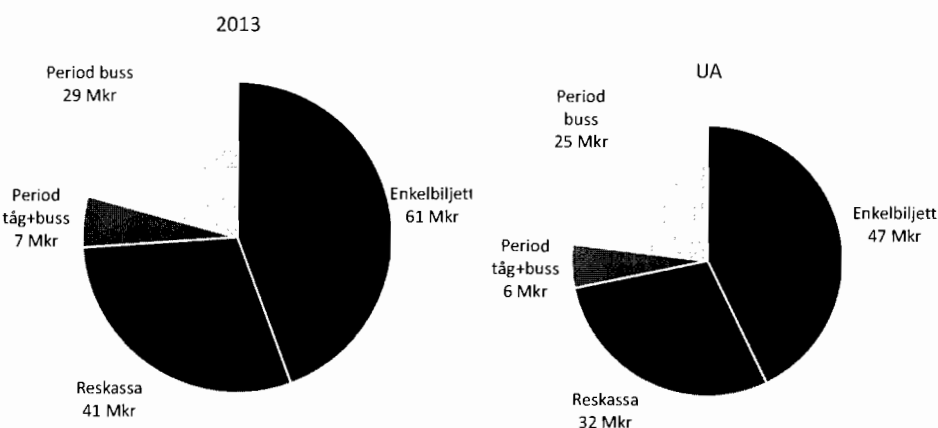
⁷ Resplusbiljetter utgör i Halland mer än hälften av intäkterna i kategorin enkelbiljetter.

⁸ Inom kategorin Enkelbiljett utgörs ungefär hälften av intäkterna i Kalmar län av Resplusbiljetter.

⁹ Indelning i antal zoner saknas i underlaget, och därför har genomsnittsvärden skattats utifrån Figur 4-3.

5.4 Kronoberg

Det genomsnittliga priset per resa beräknas i Kronoberg sänkas med 28 %. Detta ger en resandeökning på drygt 500 000 resor per år och ett intäktsbortfall på ca 29 miljoner kr per år. Det motsvarar ungefär en femtedel av de totala intäkterna från aktuella biljettyper.

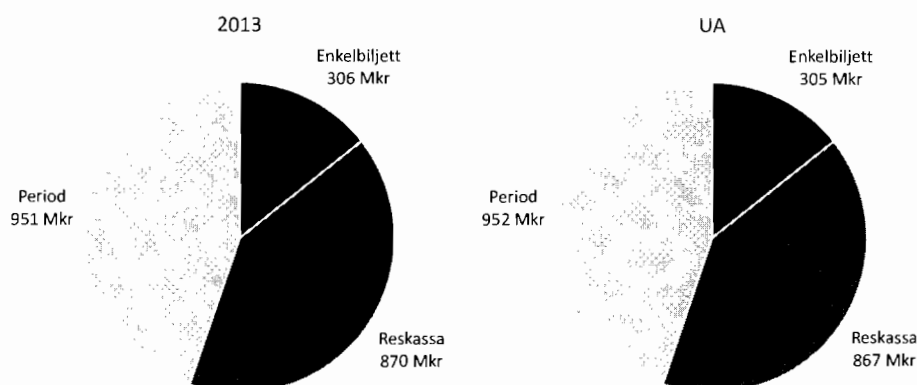


Figur 5-4. Länstrafiken Kronobergs intäkter från enkelbiljetter¹⁰, Reskassa och Period 2013 respektive i utredningsalternativet. Sammanlagt beräknas intäkterna sjunka med 29 miljoner kr per år.

5.5 Skåne

I Skåne påverkas endast intäkter från de länsöverskridande resorna.

Den genomsnittliga prissänkningen på dessa resor (baserat på exemplen i avsnitt 4.6) är ca 25–30 %, men en stor del av denna prissänkning är tack vare justerade taxor i angränsande län och därför påverkas Skånetrafikens ekonomi i relativt liten utsträckning. Intäktsbortfallet beräknas bli i storleksordningen 4 miljoner kr per år¹¹.



Figur 5-5. Skånetrafikens intäkter från enkelbiljetter, Reskassa och Period, exklusive resor till och från Danmark, 2013 respektive i utredningsalternativet. Sammanlagt beräknas intäkterna sjunka med i storleksordningen 4 miljoner kr per år.

¹⁰ Resplusbiljetter ingår i siffrorna för enkelbiljetter och utgör i Kronoberg ca 40 % av intäkter från dessa.

¹¹ Detta baseras på exempelresorna i avsnitt 4.6 och att de länsöverskridande resorna beräknas stå för ca 10 % av de totala intäkterna i Skåne från aktuella biljettyper (exklusive resor till och från Danmark).

6. Slutsatser

Utifrån genomgången av nuvarande prismodeller och konsekvensbeskrivningen av en modell med gemensam zontaxa, dras följande slutsatser.

- ▶ **Sydtaxan i grunden för biljettfloran.** De biljettyper och rabatter som är gemensamma inom Sydtaxan utgör ramarna för en övervägande del av kollektivresorna i Sydsverige. Tack vare det är det enkelt att resa över länsgränserna. Det finns dock smärre skillnader i vokabulär (jojo i Skåne, Resekortet i övriga fem län) och det finns också ett stort antal länspecifika rabatter och biljettformer, till exempel speciallösningar för olika målgrupper.
- ▶ **Stora skillnader i zonstruktur.** Alla sex länen använder taxesystem med ytzoner. Zonstrukturen har emellertid helt olika uppbyggnad i de olika länen. Som ett tecken på detta är den genomsnittliga zonytan 24 gånger större i Jönköpings län än i Skåne.
- ▶ **Olika prisfilosfier.** Priset för en enkelbiljett i stadstrafiken varierar från 20–22 kr i Skåne till 30 kr i Jönköping. Länstaxan, pristaket för enkelbiljetter, varierar från 100 kr i Jönköping till 208 kr i Halland. Prisskillnaderna är väl så stora när det gäller periodkort, och dessutom med olika varianter på prissteg från förstazon upp till pristaket.
- ▶ **Dyrt att resa mellan län om resan är kort.** Resor upp till ca 15–20 km (genom enstaka zoner i respektive län) är klart dyrare än motsvarande resor inom länen, om man reser med enkelbiljett eller Reskassa. För periodkort finns ett system med länsgränsrabatter, som ser ut att eliminera denna effekt.
- ▶ **Dyrare att pendla mellan län än inom län om resan är lång.** Periodkort för länsöverskridande resor över ca 50 km är dyrare än motsvarande periodkort för resor inom länen. Detta beror på att alla de aktuella länen har ett pristak som får effekt ungefär vid 50–70 km. Något pristak finns inte för de länsöverskridande periodkorterna, som därför är dyrare. Systemet med länsgränsrabatter fungerar dessutom så, att flera län bara ger rabatt för periodkort som omfattar upp till 3–4 zoner i länet. Periodkort för längre resor ges därmed ingen rabatt i dessa län. Det bör dock noteras att sett till pris per kilometer är de länsöverskridande periodkorterna inte anmärkningsvärt dyra.
- ▶ **Ett enhetligt prissystem med oförändrad zonstruktur skulle skapa nya orättvisor.** De länsöverskridande resorna skulle i detta alternativ prissättas på samma sätt som resor inom länen (bortsett från de allra längsta resorna). Åtgärden skulle därför få avsedd effekt, men samtidigt skulle det uppstå nya orättvisor när resor genom stora zoner, som t.ex. i Blekinge, prissätts på samma sätt som resor genom mindre zoner, som i Skåne. Skåne har dessutom ett system där tvåzonsresor bara är marginellt

dyrare än enzonsresor¹², vilket i övriga län skulle innebära särskilt stora prissänkningar för resor genom två zoner.

- ▶ **Ett enhetligt prissystem med oförändrad zonstruktur får stora ekonomiska konsekvenser.** Det alternativ som analyserats medför intäktsbortfall på uppemot 30 % i Halland och 15–20 % i Blekinge, Kalmar och Kronoberg.

¹² Syftet är att korta resor som råkar passera en zongräns inte ska bli orimligt dyra. Enzonsresor kostar 20 kr och tvåzonsresor kostar 22 kr med enkelbiljett. I Malmö, Lund och Helsingborg taxeras alla resor inom respektive stad som tvåzonsresor.

7. Utgångspunkter för fortsatt diskussion

I detta kapitel beskrivs tänkbara modeller för utveckling av taxepriinciperna inom Sydntaxan. Först görs en allmän genomgång av vilka taxemodeller som är möjliga, och därefter beskrivs hur dessa skulle kunna tillämpas i Sydtaxeområdet. Slutligen ges några rekommendationer för inriktning på den fortsatta diskussionen om hur taxesamarbetet i Sydlänen bör utvecklas.

7.1 Principiell uppbyggnad av taxesystem

I detta avsnitt finns en genomgång av taxepriinciper. De kan tillämpas för såväl enstaka resor (kontantresor eller förköpsresor) som periodkortsresor. Vilken taxenivå som väljs är oberoende av taxepriinciper.

A. Enhetstaxa

Alla resor kostar lika mycket, oavsett längd. Enhetstaxa är vanlig i stadstrafik. Den fungerar sämre vid långa avstånd eftersom långa resor då ofta blir väldigt billiga (låg intäkt för trafikföretaget), ibland blir också korta resor dyra. Nolltaxa kan ses som en variant av enhetstaxa där priset sätts till noll.

B. Kilometertaxa

Priset är avståndsbaserat och högre ju längre resan är. Priset bestäms oftast av den närmaste linjesträckningen mellan två orter, men kan även beräknas efter bilkörvägen eller fågelvägen. Kilometertaxa fungerar bäst där linjenätet är glesat och där alternativa resvägar saknas¹³. I den enklaste formen kostar varje kilometer lika mycket. Men ofta är prissättningen degressiv, d.v.s. att varje tillkommande kilometer kostar mindre ju längre resan är. Ibland tillämpas även takpris. SJ använde tidigare kilometertaxa och fortfarande förekommer kilometertaxa i exempelvis länstrafiken i Norrbotten och Västerbotten.

C. Zontaxa

Nuvarande system i de aktuella länen. Zontaxa innebär att ett område, t.ex. län, delas in i taxezoner, där priset är beroende av i hur många zoner resan sker. Ibland är det istället antalet passerade zongränser som avgör priset. Ju finare zonindelningen är, desto mindre prissteg. Zonerna kan göras olika stora så att det t.ex. är större zoner där trafikstandarden är lägre¹⁴. Det är även möjligt att ge olika zoner olika pris. Liksom för kilometertaxa kan takpris tillämpas.

¹³ En reserelation från X till Y prissätts normalt den närmaste vägen. Om en resa i vissa tidslägen går snabbare med en alternativ resväg som är längre (via Z), bör biljetten gälla även denna väg. Ibland kan delresor på den längre resvägen (A-Z-Y) vara längre än den närmaste vägen (X-Y). Då kan resenären köpa en biljett X-Y och bara utnyttjad den på en delresa som är längre (A-Z). Därmed går det att kringgå kilometertaxan och resa för lägre pris på vissa delsträckor.

¹⁴ Med ett givet pris per zon blir det billigare att resa om zonernas storlek ökas. Däremot löser det inte problemet med korta resor över en zongrän, som fortfarande blir lika dyra. Där kan en lösning vara att såväl 1- som 2-zonsresor taxeras för 2 zoner.

D. Separat prissättning av resrelationer

Varje resrelation prissätts separat med utgångspunkt från exempelvis konkurrenssituation och resavstånd. Separat prissättning tillämpas inom flyget och numer av SJ (i kombination med efterfrågestyrning av priset). Förutsätter att antalet taxepunkter inte är alltför stort. Svåröverblickbart för kunden, men kan underlätta för trafikföretaget att maximera intäkterna, i alla fall på längre resavstånd.

Kombinationstaxor

Det går även att kombinera taxepinciperna. I Stockholms län används kombinationen AC, genom att månadskortet har ett enhetspris medan kontantbiljetter har en zontaxa. På motsvarande sätt kan AB kombineras så att kontantpriset är kilometerbaserat och månadskortet har enhetspris.

Kombinationen CD kan innebära att prissättningen sker separat mellan olika till- och från-zoner. Det kan gälla såväl kontantbiljetter som månadskort.

För alla taxepinciper kan tidsdifferentiering användas, t.ex. genom att det är billigare att resa under lågtrafiktid än i rusningstrafiken.

7.2 Resor genom flera taxeområden

När resor sker genom flera taxeområden (t.ex. län) finns två principiellt olika modeller; gemensam taxa eller sammanfogning av lokala taxor.

Gemensam taxa för flera taxeområden (alt 1a)

En gemensam taxa för två eller flera län kan skapas enligt någon av de ovan beskrivna principerna. Om zontaxa används kan zonstorlekarna behöva stämmas av mellan länen.

Det är en fördel om det finnas en gemensam beslutande församling för taxan. Om varje område (län) separat ska fatta beslut om en gemensam taxa finns stora risker för låsningar. Även om det finns eller bildas en gemensam organisation är denna lösning problematisk om det är flera ägarorganisationer, eftersom varje enskild organisation därmed inte får kontroll över sin egen ekonomi. Bäst fungerar modellen med ny gemensam taxa om det skapas en ny ägare, t.ex. genom att en ny region (ett nytt landsting) bildas i samband med en länsammanslagning.

Sammanfogning av lokala taxor (alt 2a)

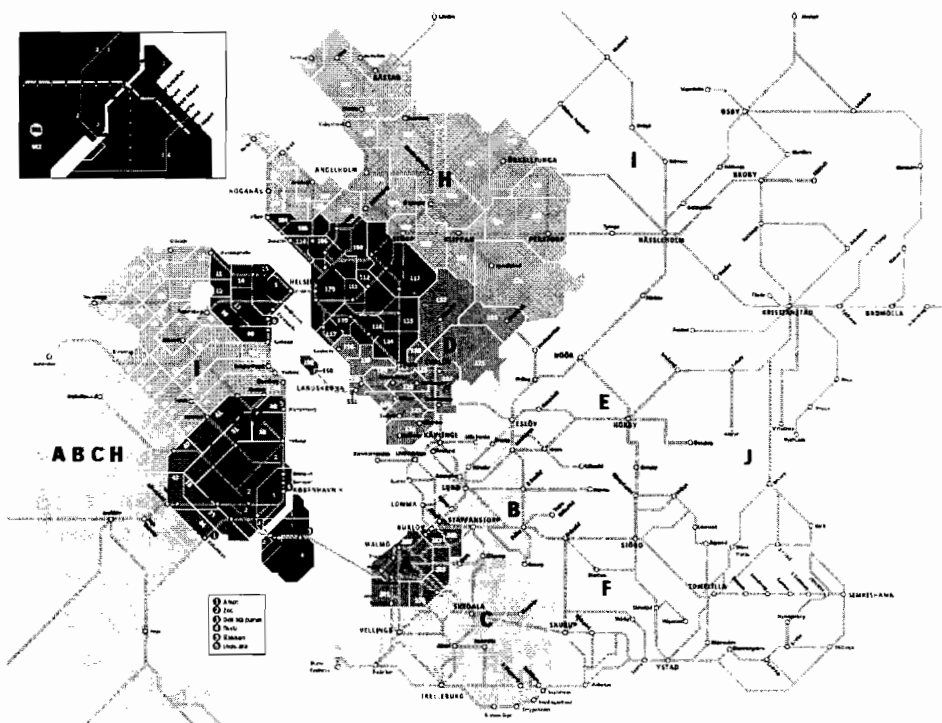
Den andra modellen går ut på att man sammanfogar befintliga taxor i olika områden (län). I princip kan alla de fyra ovan beskrivna taxetyperna användas (enhetstaxa, kilometertaxa, zontaxa eller separat prissättning av resrelationer) och det måste inte vara samma taxetyper på olika sidor om en gräns, även om det underlättar. En administrativ fördel med denna modell är att varje län självständigt kan välja taxenivån inom sitt län och det blir enkelt att fördela intäkterna mellan länen.

Eftersom en kort resa nästan alltid är dyrare per kilometer än en lång, blir det ett prissprång när länsgränser passerar. Ett sätt att lindra den effekten är att

respektive län kan rabattera länsgränsresor (kan avse både kort och kontantbiljetter)¹⁵. Så sker idag inom Sydntaxan, för periodkort.

Överlagrad taxa (alt 1b och 2b)

En variant av båda modellerna är att det inom varje taxezon bildas storzoner (t.ex. aggregering av flera mindre zoner), vilka då kan bli någorlunda jämnstora. Det kan vara en gemensam prissättning av storzonerna (alt 1b) eller så kan varje län själv bestämma priset för de egna storzonerna eller kombinationer av egna storzoner (alt 2b). Prissättningen kan sedan ske efter antalet zoner som passeras, t.ex. genom att de olika zonpriserna adderas. Storzonerna används bara för resor över taxezonsgrenser. Öresundstaxan, som omfattar Skåne och Hovedstadsområdet på Själland, är uppbyggd på detta sätt.



Figur 7-1. Taxezoner kring Öresund. De mindre zonerna (markerade med vita linjer) gäller vid resor inom Hovedstadsområdet respektive Skåne. De färgade områdena markerar storzonerna i det överlagrade systemet, Öresundstaxan, och gäller vid resor mellan Hovedstadsområdet och Skåne.

7.3 Tillämpning i Sydntaxeområdet

Trafiksystemet i Sydlänen är komplext av flera skäl. Sex län är inblandade och många resor passerar upp till tre län. I vissa tunga resrelationer finns alternativa resvägar med likvärdiga restider. Exempelvis kan en resa Kalmar-Karlskrona företas via Emmaboda (tåg) eller Torsås (buss), vilket i båda fallen innebär restider på knappt 1½ timme. På motsvarande sätt har Kristianstad-Älmhult alternativa resvägar med tåg eller buss.

¹⁵ Varje län kan självständigt bestämma hur mycket man vill rabattera länsgränsresor. Exempel: Inomlänsbiljetter i två angränsande län prissätts till A och B och rabatteras med Ax och Bx. Priset för en länsgränsresa blir då $A + B - Ax - Bx$. Modellen fungerar även om ett av länen avstår från rabatterning ($Ax = 0$ eller $Bx = 0$).

Alternativ 1: Gemensam taxa i Sydlänen

En ny gemensam taxa kan ersätta de befintliga länstaxorna (alt 1a) eller vara en ny taxekonstruktion som överlagrar befintliga länstaxor¹⁶ (alt 1b). I det första fallet kommer den nya taxan att gälla såväl inom som mellan länen medan den i det andra fallet endast kommer att gälla mellan länen.

En gemensam taxa kan inte rimligen vara en **enhetstaxa**, eftersom resavstånden varierar från någon enstaka mil till över 30 mil.

En **kilometerbaserad taxa** är möjlig, men förutsätter svårhanterliga undantag och specialregler där det finns alternativa resvägar¹⁷. Intäktsfördelningen mellan länen är inte självklar. Intäkterna kan fördelas per kilometer i respektive län, men det missgynnar länen i ändpunkterna som har många bytesresor vidare och då inte får någon ersättning för dessa. Med t.ex. resvaneundersökningar som grund kan en viss del av biljettintäkterna avdelas till de län där start- och slutorterna ligger för respektive biljetter. För att undvika alltför många prisnivåer på kort och kontantbiljetter kan avstånden intervallindelas så att det t ex är ett pris för resor som är 100-119 km och ett högre pris för 120-139 km o.s.v.

Zontaxa kan vara ett intressant alternativ, men kräver då en mer enhetlig zonstruktur än den som finns i de olika länen idag (i enlighet med slutsatserna i kapitel 6). Den nya strukturen kan vara uppbyggd av småzoner (som i Skåne) eller av stora zoner (som i Jönköpings län). I det senare fallet kan varje län förslagsvis delas in i 4-13 storzoner. Liksom för kilometerbaserad taxa kan specialregler behövas¹⁸. Varje taxezon kan ges ett pris. Eventuellt kan taxezoner, där det görs många byten för vidare resor (t.ex. i Malmö, Kalmar, Karlskrona och Växjö), prissättas högre. Priserna för de zoner som passerar kan adderas, vilket dock ger dyra resor på långa resavstånd. För att minska prisstegen och medverka till att göra regionen ”rundare” kan en rabattering införas. Exempelvis skulle en 2-zonsresa över länsgräns kunna prissättas till 80 % av summan för de två taxezonerna, en 3-zonsresa kostar 70 % av summan av de tre zonerna, 4-zonsresa kostar 60 % av summan av de fyra zonerna o.s.v. Intäktsfördelningen mellan länen kan göras enkel genom att intäkterna från taxezonerna tillfaller de län där zonerna ligger.

Separat prissättning av resrelationer är också möjlig. Även i detta alternativ är det lämpligt att indela varje län i 4-13 storzoner (mindre zoner blir mycket svåröverblickbart p.g.a. den stora mängden resrelationer). Likväl blir antalet kombinationsmöjligheter mycket stort (i storleksordningen 1000 resrelationer mellan zoner i olika län). Några specialregler för alternativa resvägar behövs inte, eftersom giltigheten definieras i varje enskild resrelation (zonrelation). För att undvika godtycklighet i prissättningen är det lämpligt att följa på förhand bestämda principer, där t.ex. storstadsszoner kan prissättas högre än småstadsszoner och där en hög resstandard (t.ex. kort restid, hög turtäthet eller direktresa med tåg) i relationen kan motivera ett högre pris. Intäktsfördelningen mellan länen är inte lika enkel som med zontaxa, men följer man ett begränsat

¹⁶ Exempel: Öresundstaxan överlagrar Skånetaxan och Hovedstadsområdets taxa.

¹⁷ Exempel på svårhanterligt fall med kilometertaxa: Avståndet mellan Växjö och Karlshamn är 9 mil. Ibland är den bästa resvägen via Karlskrona, vilket gör att biljetten bör vara giltig den vägen. Avståndet Växjö-Karlskrona är 11 mil. Det innebär att en resenär som ska åka Växjö-Karlskrona kan lösa en biljett till Karlshamn, men stiga av i Karlskrona. Då har hen rest 11 mil men bara betalat för 9 mil.

¹⁸ Om zonindelningen görs så att det är samma antal zoner oavsett resväg så räcker det med att tillåta att biljetten används även för zonerna längs de alternativa resvägarna.

antal principer för prissättningen bör det vara möjligt att låta intäkterna för respektive zoner tillfalla berörda län.

Alternativ 2: Sammanfogning av lokala taxor i Sydlänen

Samtliga sex berörda län har i nuläget zontaxor. Därmed är det enkelt att **sammanfoga de befintliga taxorna** och prissätta resor över en eller flera länsgränser (alternativ 2a). Så sker redan idag för länsöverskridande periodkort inom ramen för Sydntaxan. Eftersom korta resor är dyrare, per kilometer, än långa resor i de sex länen behövs en rabattering av länsgränsresor för att undvika prissprång. Varje län kan själv bestämma hur stor denna rabattering ska vara. Det är dock lämpligt med en gemensam rekommendation så att inte priset varierar alltför mycket för resor som är lika långa och där resstandarden är likartad. Denna lösning är administrativt lätthanterlig. Varje län får intäkterna från resandet i de egna zonerna och får också full rådighet över sina intäkter. En olägenhet är dock att det riskerar att bli olika priser där det finns alternativa resvägar. För att komma tillrätta med detta kan det behövas ett antal undantag och specialregler. Ju större zonerna är, desto mindre blir problemen med specialregler.

Alternativet med **överlagrade storzoner i varje län** finns också, **där varje län självständigt prissätter** sina storzoner (alternativ 2b). Det begränsar antalet zoner och därmed mängden undantag och specialregler. Liksom när de befintliga taxorna sammanfogas så är systemet administrativt lätthanterligt, eftersom varje län får intäkterna från de egna taxezonerna. Varje län behåller den fulla rådigheten över sina intäkter. Men även här kan uppstå problem med olika priser vid alternativa resvägar.

Om en överlagrad taxa väljs bör den prissättas tillräckligt lågt för att det aldrig ska bli billigare att köpa två lokala biljetter enligt respektive länstaxa jämfört med att köpa en genomgående biljett. Blir två lokala biljetter billigare tappar man vitsen med en överlagrad taxa. Å andra sidan måste priset på den överlagrade biljetten vara tillräckligt högt för att en biljett över länsgränsen aldrig blir billigare än att resa lokalt inom ett av länen.

7.4 Rekommendation

Det finns flera tänkbara lösningar för en ny Sydntaxa. De möjligheter som vi bedömer som intressantast att studera vidare är:

- ▶ Ny gemensam taxa, som gäller såväl för inomlänsresor som mellan länen (alt 1a). Ny zonstruktur uppbyggd efter samma principer i hela området, alternativt ett system baserat på kilometertaxa. Fungerar bäst vid en eventuell länsammanslagning, d.v.s. med en gemensam beslutsinstans.
- ▶ Sammanfogning av lokala taxesystem (alt 2a), vilket är en utveckling av nuvarande Sydntaxan-lösning. Varje län prissätter de egna zonerna¹⁹, och för att undvika prissprång vid länsgränserna används ett system med länsgränsrabatter. För dessa rabatter skulle gemensamma riktlinjer kunna utvecklas, som även bör inkludera enkelbiljetter och Reskassa (idag rabatteras endast periodkort).

¹⁹ Denna lösning fungerar även om något län skulle välja att ersätta det zonbaserade taxesystemet med någon annan taxepincip.

- ▶ Zontaxa med överlagrade storzoner, med gemensam prissättning i hela området (alt 1b) eller där varje län prissätter de egna zonerna (alt 2b). Resor inom respektive län prissätts i separata taxesystem.

Det bör framhållas att en ny gemensam taxa (alt 1a och 1b) utan en ägare kan skapa svåra beslutslägen. I ett län kan det finnas politiska intentioner eller budgetkrav på höjda biljettpriser, medan det i ett annat län kan finnas en vilja att sänka priserna. Alla organisationer brukar ha en önskan att skaffa sig full rådgivning över sin ekonomi, vilket innebär att man även behöver kunna besluta om taxenivån. Det kommer man inte att kunna med en taxa som beslutas gemensamt av sex län. Endast med en gemensam huvudman för all kollektivtrafik i området kan problemen lösas helt. En gemensam taxa med flera ägare bedöms dock som möjlig om alla ägare är införstådda med de begränsningar av den egna ekonomiska friheten detta innebär²⁰.

Enhetstaxa fungerar inte när det är så stor spridning av resavstånden som i Sydsverige. Intäkterna blir låga, samtidigt som långa resor kommer att upplevas som extremt billiga. Alternativt blir korta resor extremt dyra (eller både och).

Separat prissättning förutsätter att det rör sig om ett hanterligt antal resrelationer. Med 4-13 storzoner i varje län skulle det bli i storleksordningen 1000 mellanlänsrelationer som ska prissättas i de sex länen, vilket inte är praktiskt hanterbart.

²⁰ En möjlighet kan vara att Öresundståg AB får i uppdrag att fatta beslut om en gemensam taxa. Öresundståg AB har emellertid flera delägare.

Bilaga 1) Exempelresor

Här redovisas priser för ett antal utvalda resrelationer i respektive län, samt länsöverskridande. Pris per kilometer för periodkort baseras på ett antagande om 40 resor per månad.

Blekinge	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Lyckeby-Karlskrona	6	1	24 kr	425 kr	4,14 kr/km	1,83 kr/km
Mörrum-Karlshamn	11	2	34 kr	645 kr	3,21 kr/km	1,52 kr/km
Rödeby-Karlskrona	13	2	34 kr	645 kr	2,70 kr/km	1,28 kr/km
Bräkne Hoby-Karlshamn	21	3	48 kr	860 kr	2,29 kr/km	1,02 kr/km
Ronneby-Karlskrona	27	4	62 kr	860 kr	2,34 kr/km	0,81 kr/km
Svängsta-Sölvesborg	28	4	62 kr	860 kr	2,22 kr/km	0,77 kr/km
Olofström-Karlshamn	31	4	62 kr	860 kr	1,99 kr/km	0,69 kr/km
Ronneby-Olofström	58	6	90 kr	995 kr	1,54 kr/km	0,43 kr/km
Sölvesborg-Karlskrona	81	8	124 kr	995 kr	1,54 kr/km	0,31 kr/km

Halland	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Kungsbacka-Åsa	19	2	38 kr	705 kr	2,05 kr/km	0,95 kr/km
Varberg-Veddige	19	3	48 kr	805 kr	2,59 kr/km	1,09 kr/km
Halmstad-Laholm	24	4	58 kr	905 kr	2,42 kr/km	0,94 kr/km
Falkenberg-Ullared	31	4	58 kr	905 kr	1,87 kr/km	0,73 kr/km
Falkenberg-Halmstad	40	7	88 kr	1 205 kr	2,20 kr/km	0,75 kr/km
Halmstad-Hyltebruk	49	6	78 kr	1 105 kr	1,59 kr/km	0,56 kr/km
Falkenberg-Kungsbacka	73	10	118 kr	1 505 kr	1,62 kr/km	0,52 kr/km
Kungsbacka-Halmstad	112	16	178 kr	1 605 kr	1,59 kr/km	0,36 kr/km
Kungsbacka-Laholm	133	19	208 kr	1 605 kr	1,56 kr/km	0,30 kr/km

Jönköping	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Jönköping-Tenhult	15	1	30 kr	600 kr	2,00 kr/km	1,00 kr/km
Eksjö-Nässjö	20	1	30 kr	600 kr	1,50 kr/km	0,75 kr/km
Mullsjö-Jönköping	27	2	50 kr	700 kr	1,85 kr/km	0,65 kr/km
Vetlanda-Sävsjö	28	1	30 kr	600 kr	1,07 kr/km	0,54 kr/km
Gislaved-Värnamo	41	1	30 kr	600 kr	0,73 kr/km	0,37 kr/km
Nässjö-Tranås	53	2	50 kr	700 kr	0,94 kr/km	0,33 kr/km
Gränna-Habo	53	3	100 kr	1 000 kr	1,89 kr/km	0,47 kr/km
Värnamo-Jönköping	69	3	100 kr	1 000 kr	1,45 kr/km	0,36 kr/km
Tranås-Sävsjö	84	3	100 kr	1 000 kr	1,19 kr/km	0,30 kr/km
Smålandsstenar-Nässjö	123	3	100 kr	1 000 kr	0,81 kr/km	0,20 kr/km

Kalmar	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Hultsfred-Vimmerby	24	3	45 kr	1 030 kr	1,88 kr/km	1,07 kr/km
Oskarshamn-Mönsterås	29	4	54 kr	1 235 kr	1,84 kr/km	1,05 kr/km
Kalmar-Nybro	30	4	54 kr	1 235 kr	1,81 kr/km	1,03 kr/km
Nybro-Torsås	45	7	81 kr	1 440 kr	1,79 kr/km	0,79 kr/km
Oskarshamn-Hultsfred	54	5	63 kr	1 440 kr	1,17 kr/km	0,67 kr/km
Vimmerby-Västervik	56	6	72 kr	1 440 kr	1,29 kr/km	0,65 kr/km
Kalmar-Emmaboda	58	6	72 kr	1 440 kr	1,24 kr/km	0,62 kr/km
Oskarshamn-Kalmar	73	8	90 kr	1 440 kr	1,23 kr/km	0,49 kr/km
Västervik-Mönsterås	97	10	108 kr	1 440 kr	1,11 kr/km	0,37 kr/km
Kalmar-Vimmerby	133	13	108 kr	1 440 kr	0,81 kr/km	0,27 kr/km

Kronoberg	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
<i>b = periodkort buss, t = tåg</i>						
Lessebo-Hovmantorp (t)	10	2	37 kr	840 kr	3,70 kr/km	2,10 kr/km
Alvesta-Växjö (t)	19	3	48 kr	940 kr	2,53 kr/km	1,24 kr/km
Växjö-Lessebo (t)	33	5	70 kr	1 100 kr	2,12 kr/km	0,83 kr/km
Alvesta-Ljungby (b)	41	4	70 kr	820 kr	1,73 kr/km	0,51 kr/km
Växjö-Tingsryd (b)	43	5	59 kr	880 kr	1,37 kr/km	0,51 kr/km
Växjö-Åseda (b)	48	5	70 kr	880 kr	1,45 kr/km	0,46 kr/km
Ljungby-Markaryd (b)	49	5	70 kr	880 kr	1,43 kr/km	0,45 kr/km
Alvesta-Älmhult (t)	50	5	70 kr	1 100 kr	1,40 kr/km	0,55 kr/km
Älmhult-Växjö (t)	61	7	92 kr	1 280 kr	1,51 kr/km	0,52 kr/km
Markaryd-Växjö (b)	109	10	125 kr	1 080 kr	1,15 kr/km	0,25 kr/km
Markaryd-Åseda (b)	148	14	147 kr	1 080 kr	0,99 kr/km	0,18 kr/km

Skåne	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Åstorp-Bjuv	8	2	22 kr	385 kr	2,75 kr/km	1,20 kr/km
Malmö-Lund	19	5	48 kr	795 kr	2,57 kr/km	1,06 kr/km
Simrishamn-Kivik	20	2	22 kr	385 kr	1,10 kr/km	0,48 kr/km
Eslöv-Höör	23	5	48 kr	795 kr	2,13 kr/km	0,88 kr/km
Kristianstad-Hässleholm	31	5	48 kr	795 kr	1,53 kr/km	0,63 kr/km
Ystad-Simrishamn	39	6	54 kr	795 kr	1,39 kr/km	0,51 kr/km
Kristianstad-Osby	46	7	60 kr	995 kr	1,31 kr/km	0,54 kr/km
Helsingborg-Lund	55	11	84 kr	1 195 kr	1,54 kr/km	0,55 kr/km
Helsingborg-Hässleholm	75	12	90 kr	1 195 kr	1,20 kr/km	0,40 kr/km
Malmö-Hässleholm	86	17	103 kr	1 195 kr	1,20 kr/km	0,35 kr/km
Malmö-Osby	118	22	103 kr	1 195 kr	0,87 kr/km	0,25 kr/km

Länsöverskridande	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Bromölla-Sölvesborg	10	2	44 kr	645 kr	4,40 kr/km	1,61 kr/km
Markaryd-Vittsjö	15	2	46 kr	650 kr	3,07 kr/km	1,08 kr/km
Laholm-Båstad	17	2	45 kr	725 kr	2,65 kr/km	1,07 kr/km
Markaryd-Bjärnum	21	3	48 kr	650 kr	2,29 kr/km	0,77 kr/km
Osby-Älmhult	24	3	48 kr	680 kr	2,00 kr/km	0,71 kr/km
Markaryd-Hässleholm	38	5	66 kr	1 060 kr	1,74 kr/km	0,70 kr/km
Olofström-Älmhult	49	5	82 kr	1 405 kr	1,67 kr/km	0,72 kr/km
Värnamo-Växjö	68	4	78 kr	1 000 kr	1,15 kr/km	0,37 kr/km
Ljungby-Halmstad	73	8	117 kr	1 625 kr	1,60 kr/km	0,56 kr/km
Halmstad-Helsingborg	80	13	130 kr	1 735 kr	1,63 kr/km	0,54 kr/km
Karlskrona-Kalmar	89	7	97 kr	1 640 kr	1,09 kr/km	0,46 kr/km
Alvesta-Hässleholm	106	11	124 kr	1 830 kr	1,17 kr/km	0,43 kr/km
Lund-Halmstad	128	23	161 kr	1 935 kr	1,26 kr/km	0,38 kr/km
Malmö-Älmhult	138	23	129 kr	1 555 kr	0,93 kr/km	0,28 kr/km