

Aktualisering av trafikförsörjningsprogram

Kalmar län, 2025-2033

Nåbarhet och ekonomi, 2023-03-17

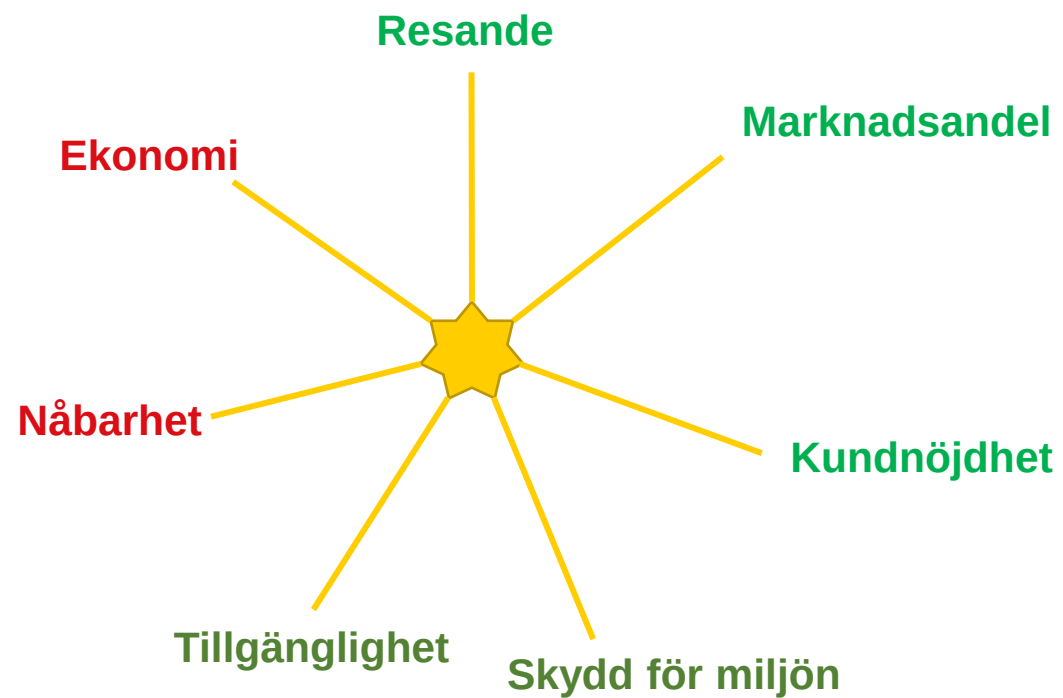
Agenda

- Utbud och användning av trafiken
- Kostnader och intäkter för trafiken

Medverkande

- Yvonne Aldentun - Utredare
- Daniel Andersson - Trafikutvecklare
- Jan Hägersand - Ekonomichef
- Linus Öjebrink Åsberg - Kommunikatör

Det är målen om Nåbarhet & Ekonomi som ska revideras



Fem mål reviderades i TFP 2021-2029, nu är det dags att se över de andra två målen!

Utbud och användning av trafiken

KALMAR LÄN



Storregional trafik med buss och tåg

- Ingen regional kollektivtrafik mot Norrköping
- Tågtrafik varannan timme Västervik-Linköping och Kalmar-Linköping
- Tågtrafik varje timma Kalmar-Malmö/Köpenhamn, med viss förtätning Kalmar-Emmaboda
- Busstrafik varannan timme Kalmar-Karlskrona
- Tågtrafik mellan Kalmar-Karlskrona varje timme via Emmaboda.
- Busstrafik Västervik/Vimmerby-Jönköping varje timme
- Gles busstrafik Hultsfred-Växjö och Högsby-Växjö

I vissa stråk finns parallell trafik med buss och tåg.



Kalmar länstrafik
REGION KALMAR LÄN



Storregionala och regionala stråk.
Orter fler än 500 invånare.

Regiontrafik med buss och tåg

- Grönt är "halvtimmesstrafik", 25+ avgångar
- Gult är "timmesstrafik", 16-24 avgångar
- Gul-grönt är timmesstrafik med viss förtätning
- Rött är "varannantimmesstrafik", 8-15 avgångar

Heldragna linjer är busstrafik. Prickade linjer är tågtrafik. I vissa stråk finns parallell trafik med buss och tåg.

KALMAR LÄN

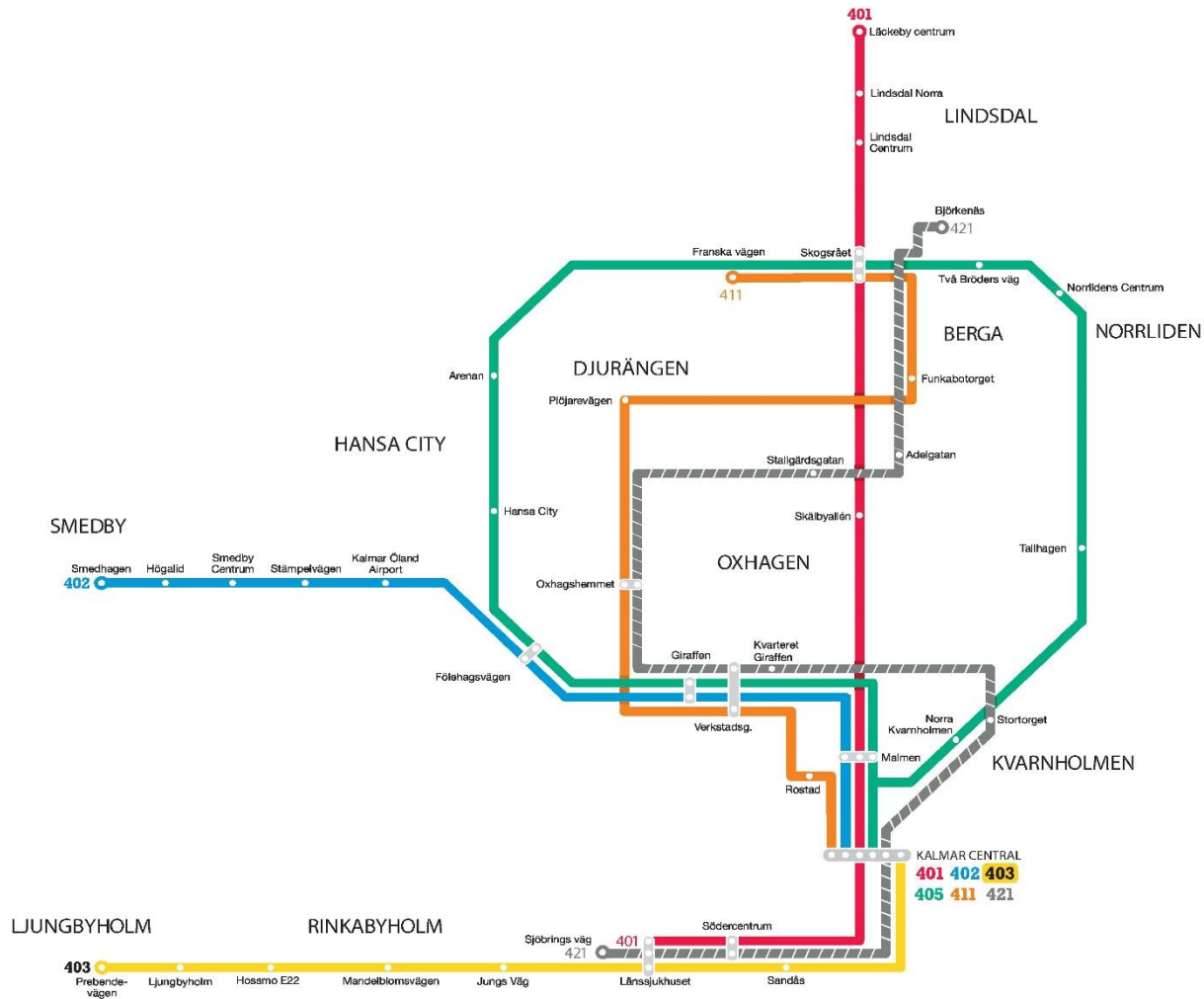


All trafik med buss och tåg i och utanför storregionala stråk (exklusive skoltrafik)

- 12 linjer med "halvtimmastrafik"
- 10 linjer med "timmastrafik"
- 13 linjer med "varannantimmastrafik"
- 50 linjer med glesare trafik (regionala)



Kalmar länstrafik
REGION KALMAR LÄN



Lokal trafik med buss – i stad

- 7 linjer i Kalmar stadstrafik
- 2 linjer i Västerviks stadstrafik
- 2 linjer i Oskarshamns stadstrafik

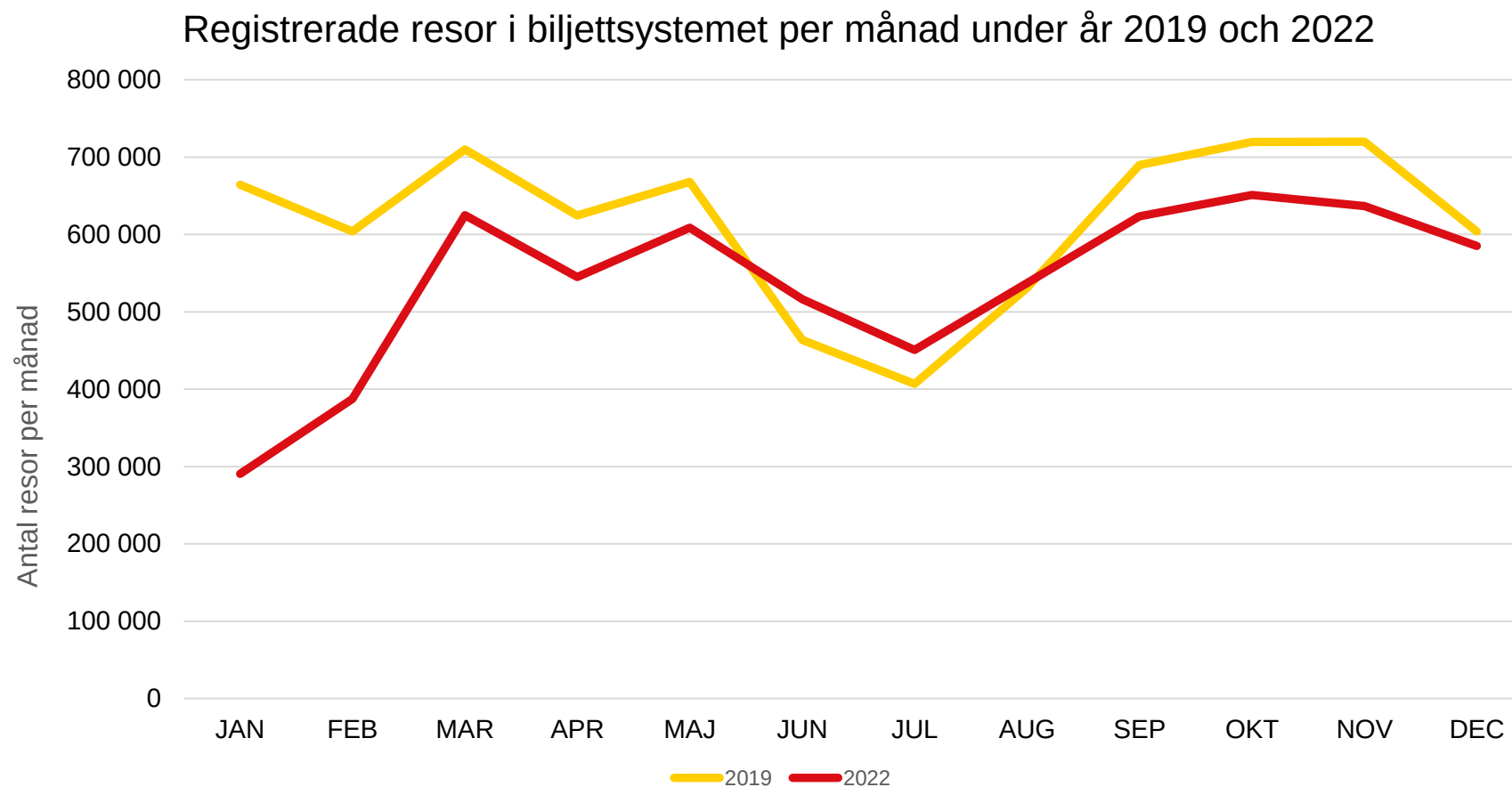
Lokal trafik – närtrafik i landsbygd

Anropsstyrd, följer tidtabell

Skärgårdstrafik

Följer tidtabell. Bekostas av berörda kommuner

Resandet återhämtar sig efter pandemin

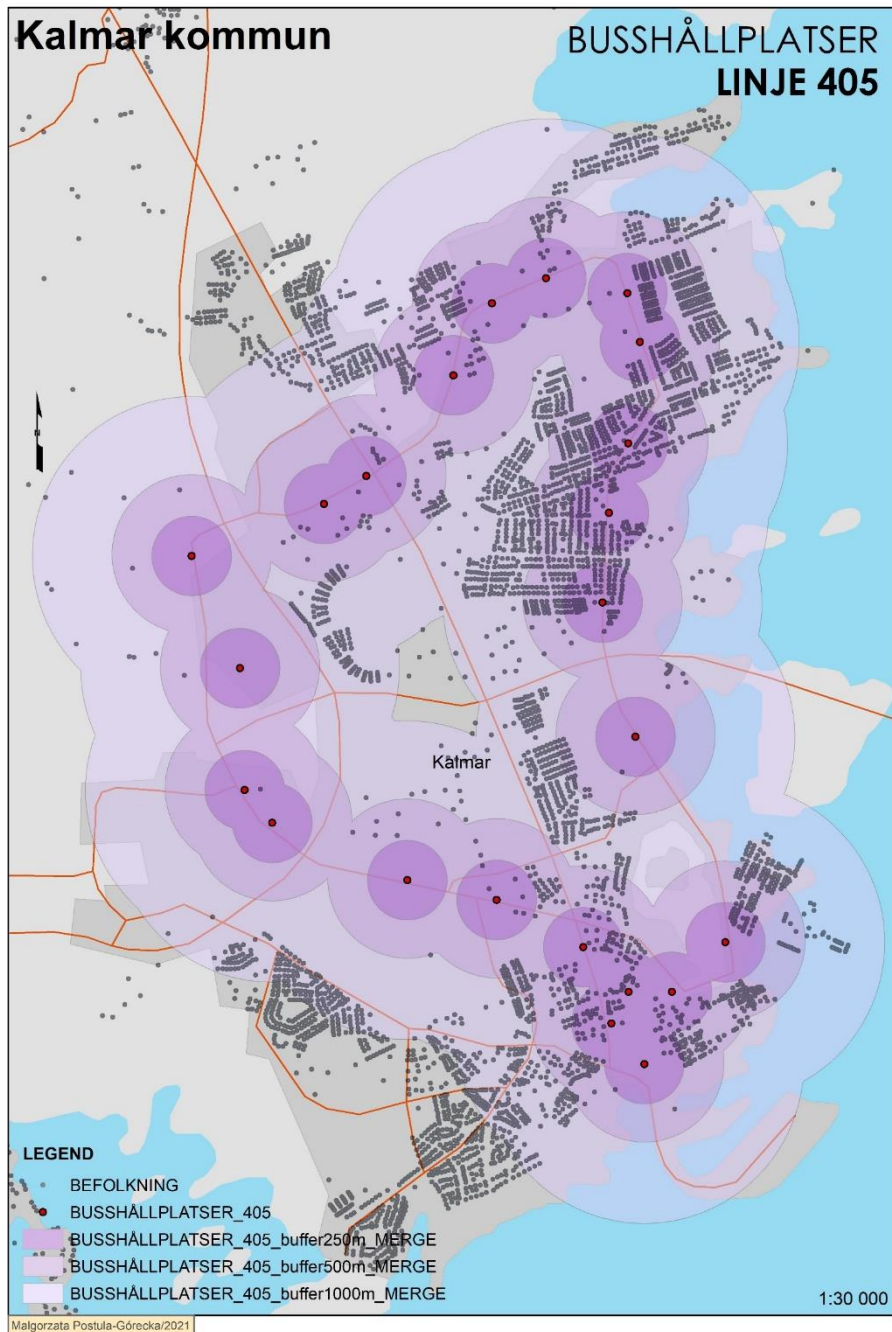


Resandet i olika typer av trafik

År	2019	2020	2021	2022
Serviceresor	668 339	504 919	564 190	613 000
Tåg	1 996 500	1 386 005	1 145 300	1 900 000
Linjetrafik buss och skärgårdstrafik	8 634 830	6 709 122	5 151 500	7 243 000
Totalt	11 299 669	8 600 046	6 860 990	9 756 000

2022 jämfört med 2021 = ca 28 % ökat resande

2022 jämfört med 2019 = ca 14 % minskat resande



Ett län med skilda förutsättningar

Ringlinje 405 i Kalmar har 23 hållplatser. År 2021 bodde det:

9 789 personer inom **250** m från hållplatserna

21 221 personer inom **500** m från hållplatserna

33 718 personer inom **1000** m från hållplatserna.

Samma år bodde det i:

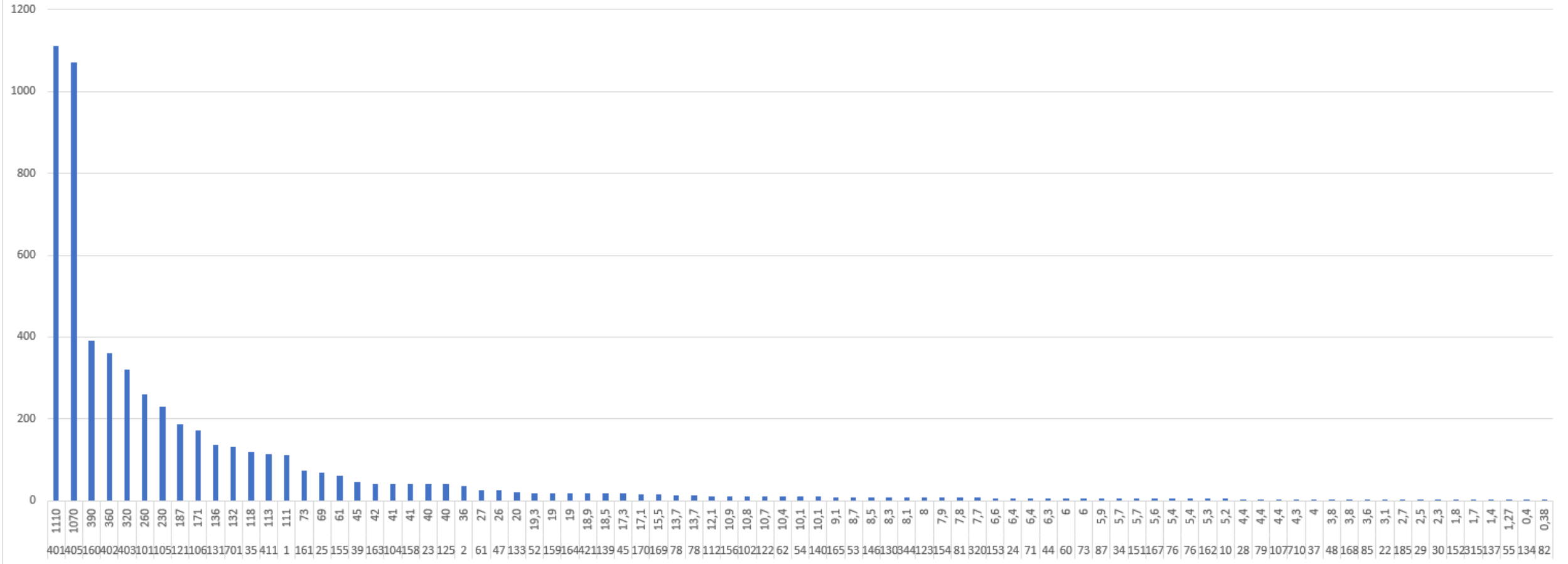
Vimmerby kommun 15 578 personer

Hultsfreds kommun 14 056 personer

Högsby kommun 5 645 personer

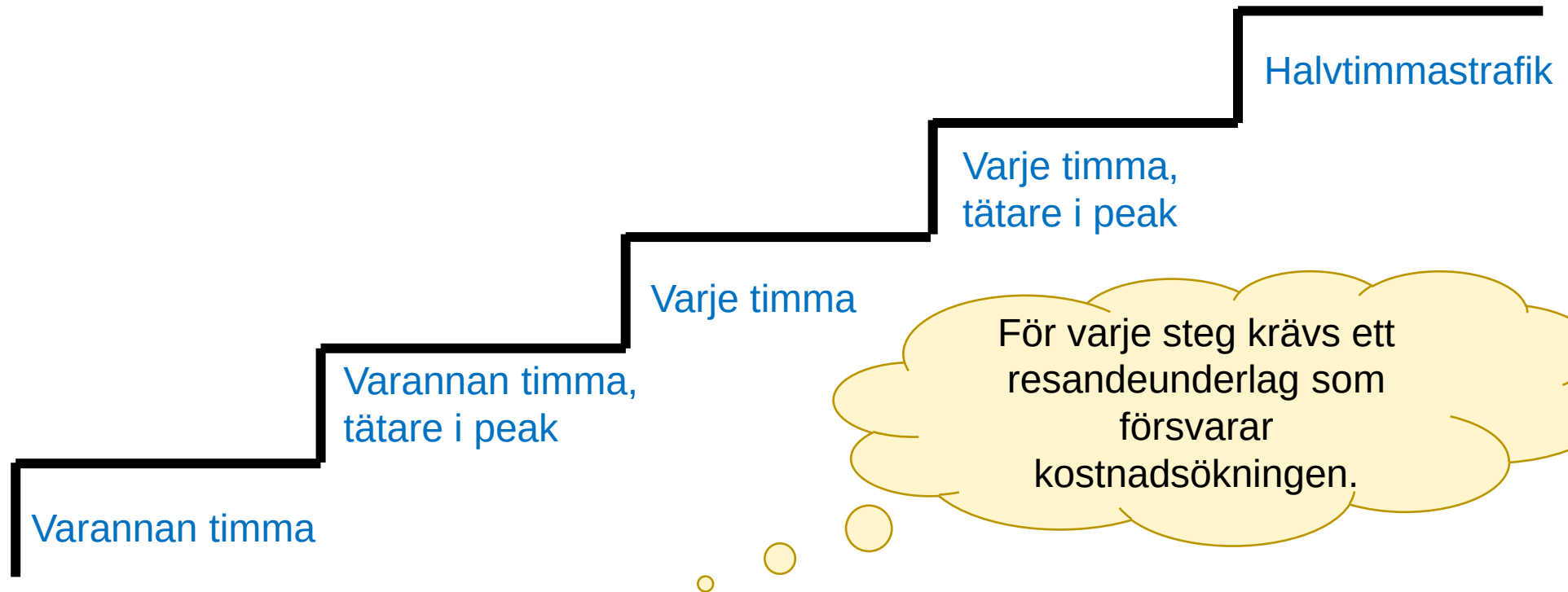
35 279 personer

Resande i tusental

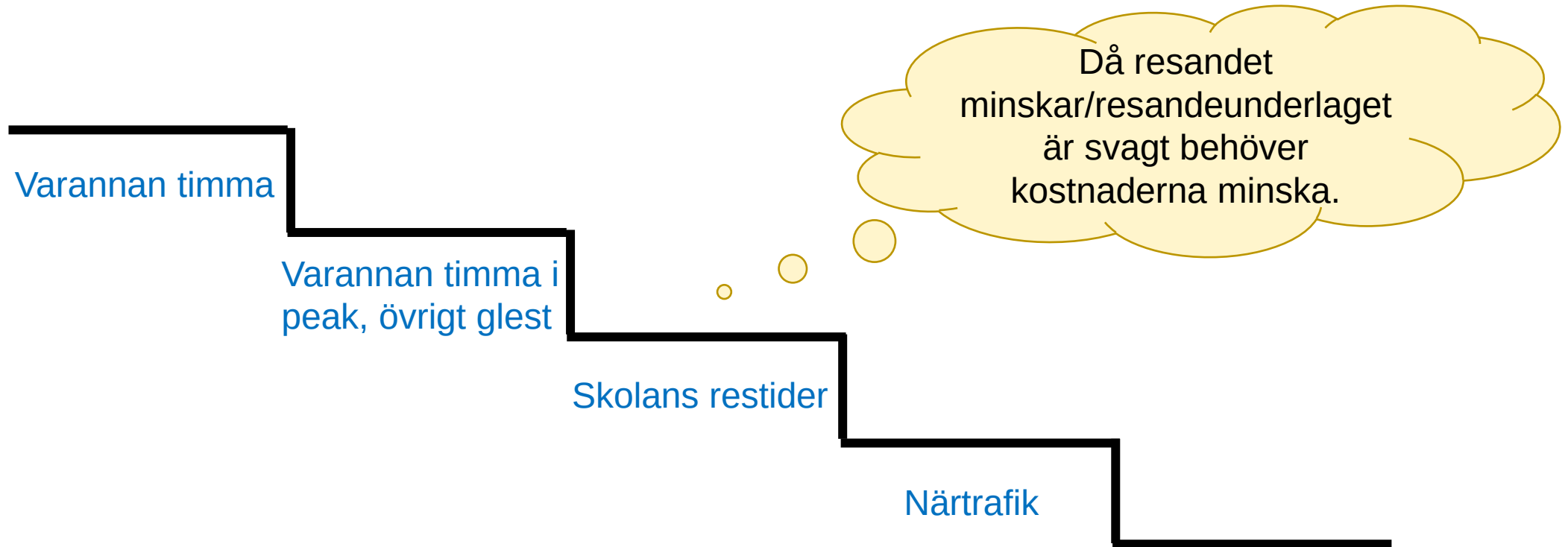


Resande på olika busslinjer

Vi trappar UPP... utifrån användningen av trafiken



Vi trappar NER... utifrån användningen av trafiken



Drivmedelsförbrukning i några olika fordon

- Krösatåg (oelektrifierade) ~ 10 liter fossil diesel/mil (20 % biodrivmedelsinblandning sedan december 2021)
- Buss ~ 3,5 liter HVO100/mil (alt. biogas)
- Vanlig personbil ~ 0,6 liter fossil diesel (30 % biodrivmedelsinblandning), HVO100



Antalet passagerare avgör
vad som är bästa miljöval!

Vi behöver beakta både miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter

- Rättighet till särskilda persontransporter efter prövning
- Nå studier, arbete, vardagliga resor.
- Regional nytta (bl.a. förbättrad pendling, omvärldskontakt, grundläggande tillgänglighet)

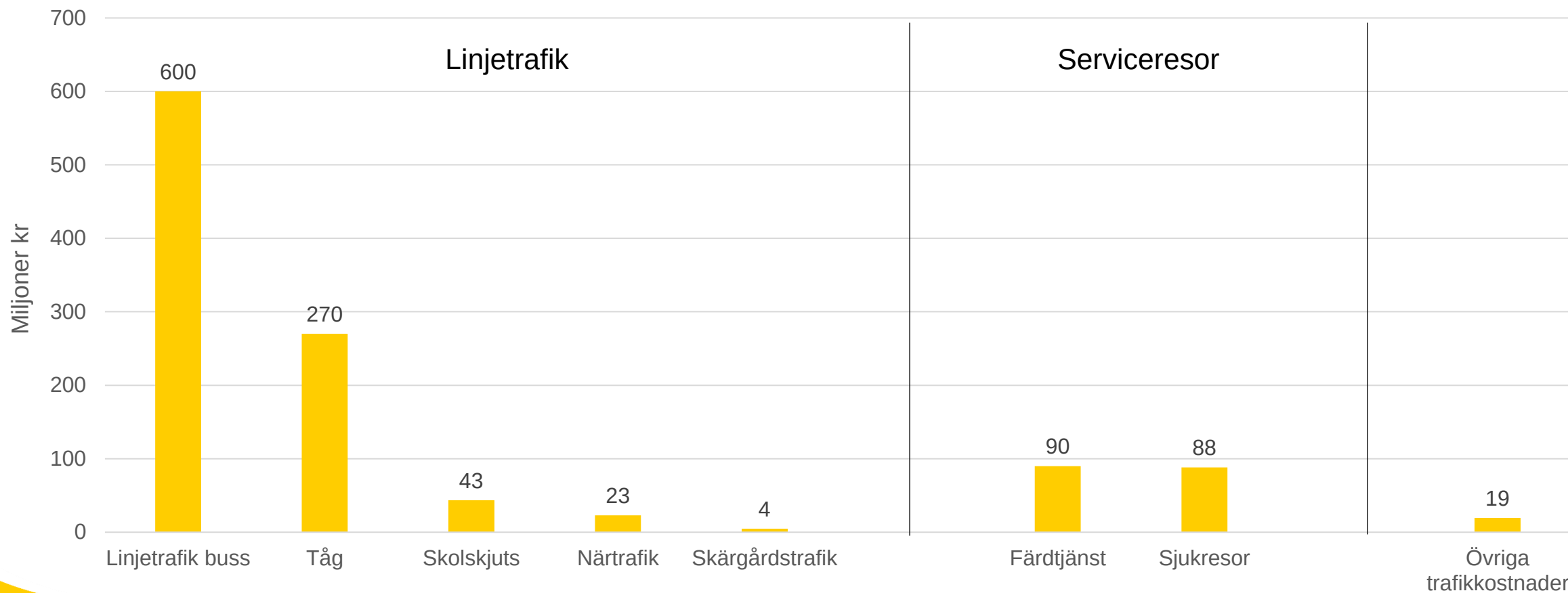


- Miljömässigt bra och energieffektiva driftsätt
- Ökad andel "utsläppsfri trafik" (el, vätgas)
- Ekonomisk effektivitet utifrån politiskt beslutat mål om biljettintäkternas andel av trafik kostnaderna (självfinansieringsgrad).

Kostnader och intäkter för trafiken

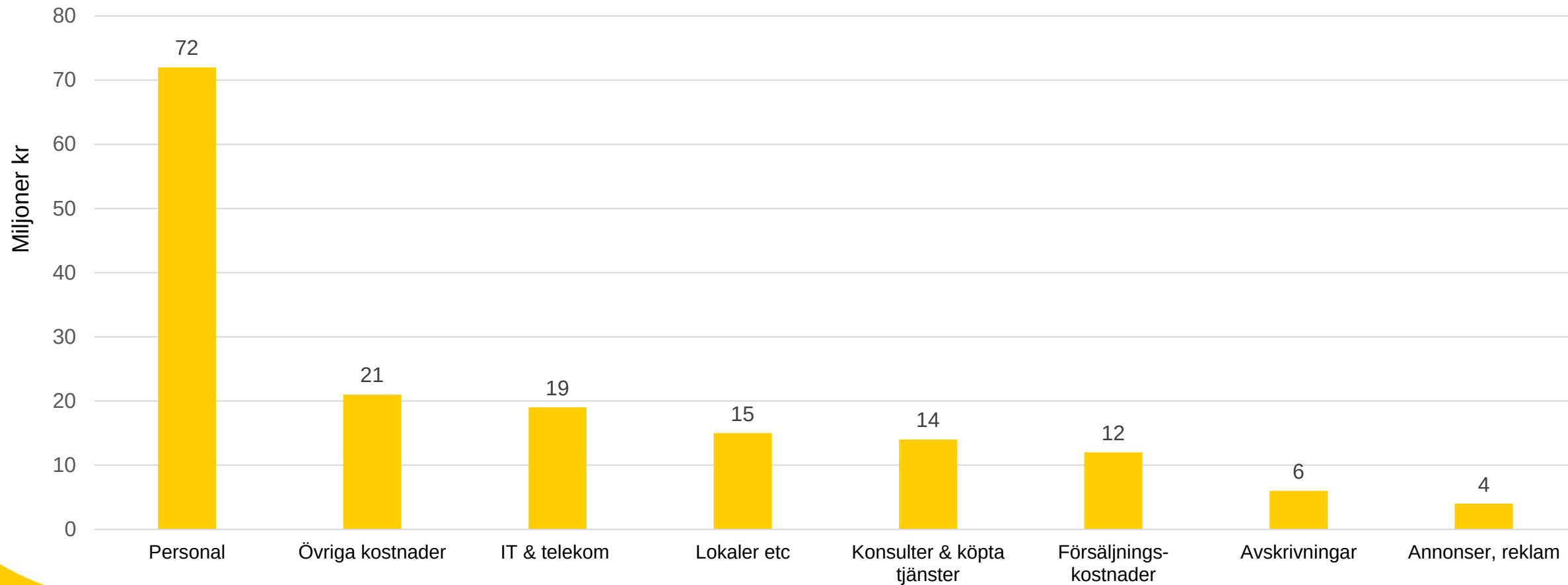
Allmän kollektivtrafik och Särskilda persontransporter

Utfall trafikkostnader 2022



Övriga kostnader

Interna kostnader för Kalmar länstrafik 2022

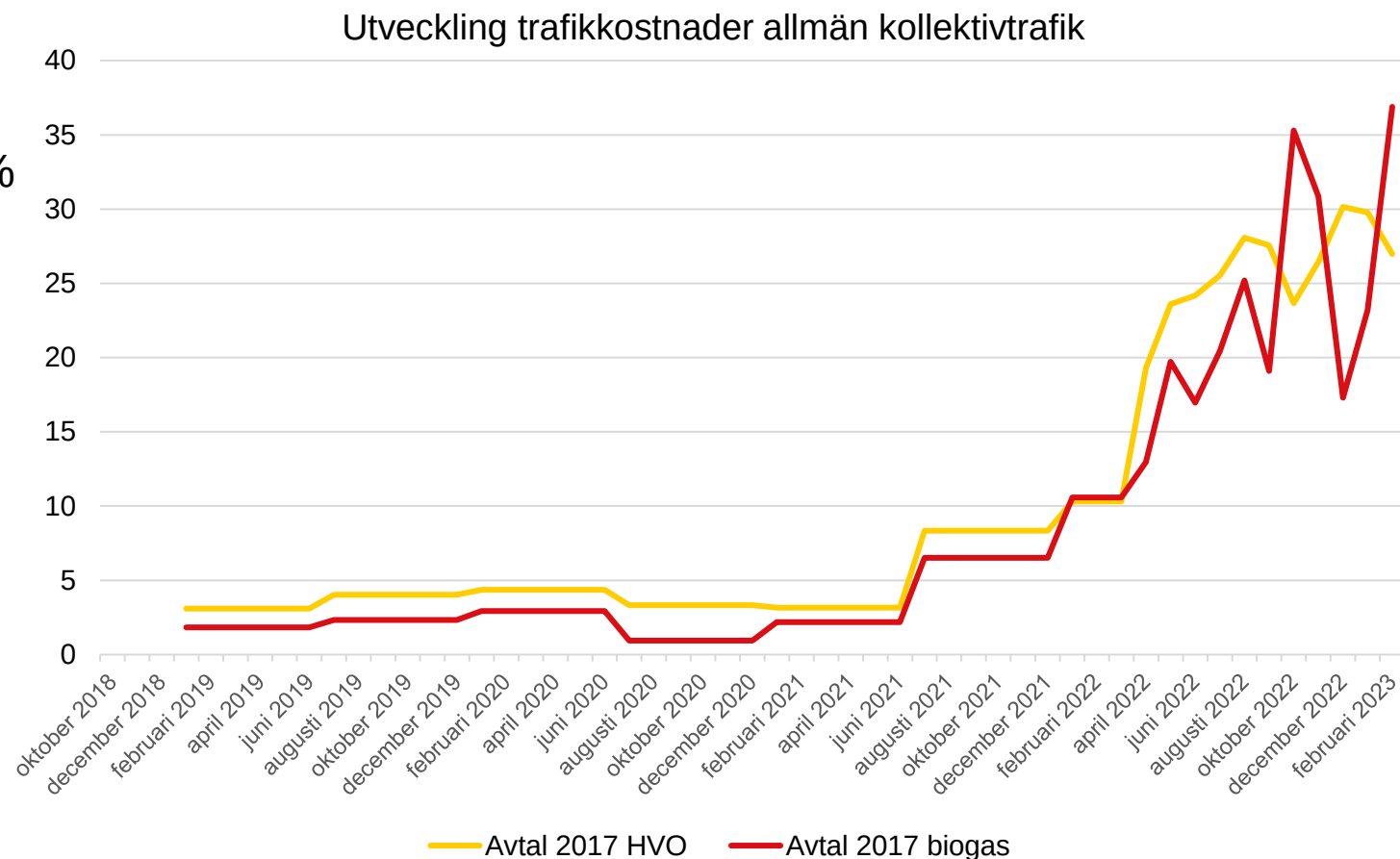


Kollektivtrafikens kostnadsutveckling

- Under överskådlig tid bakåt ökade trafikkostnaderna med 2-3 % per år
- Kostnadsökning fr.o.m. mars 2022 10-25%
- På en kostnadsmassa om cirka 700 mnkr blir kostnadsökningen 70-175 mnkr
- Början av 2023 ligger i det högre intervallet

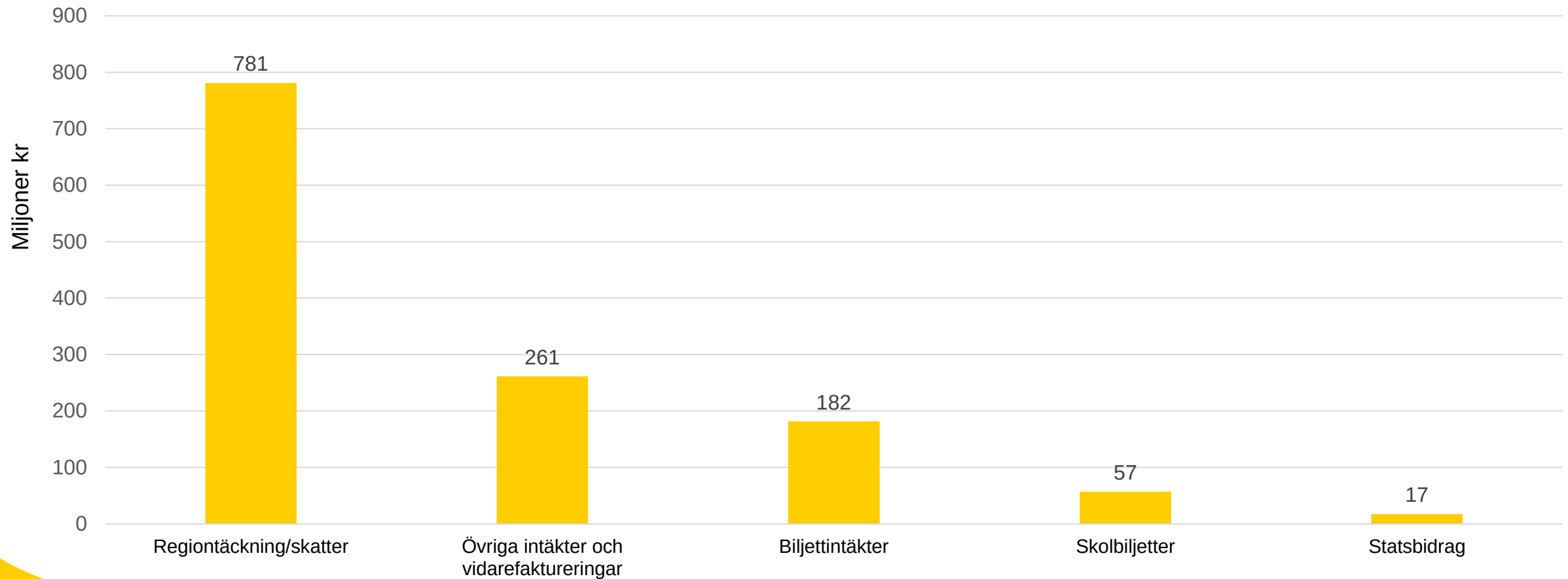
Kan man inte höja biljettpriserna?

- 2023 budget inkluderar en höjning
- Ökning av biljettpriser med 5% ger 10-15 mnkr

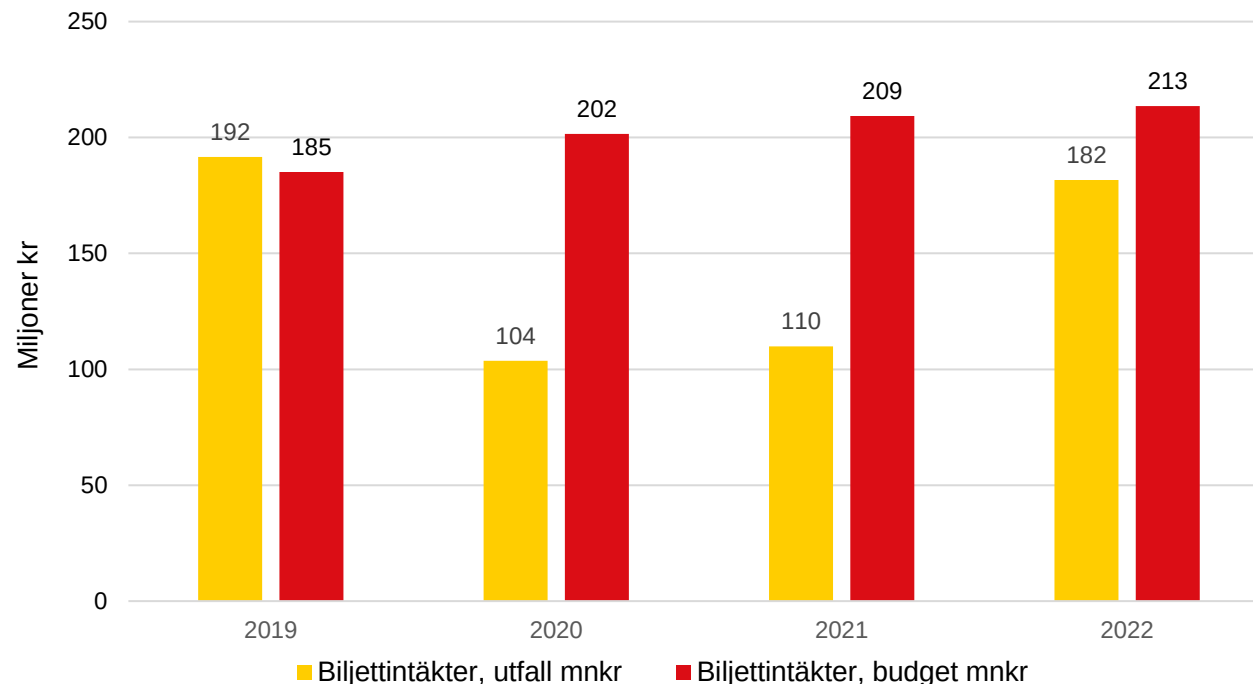


Vad finns det för intäkter?

Intäkter Kalmar länstrafik 2022

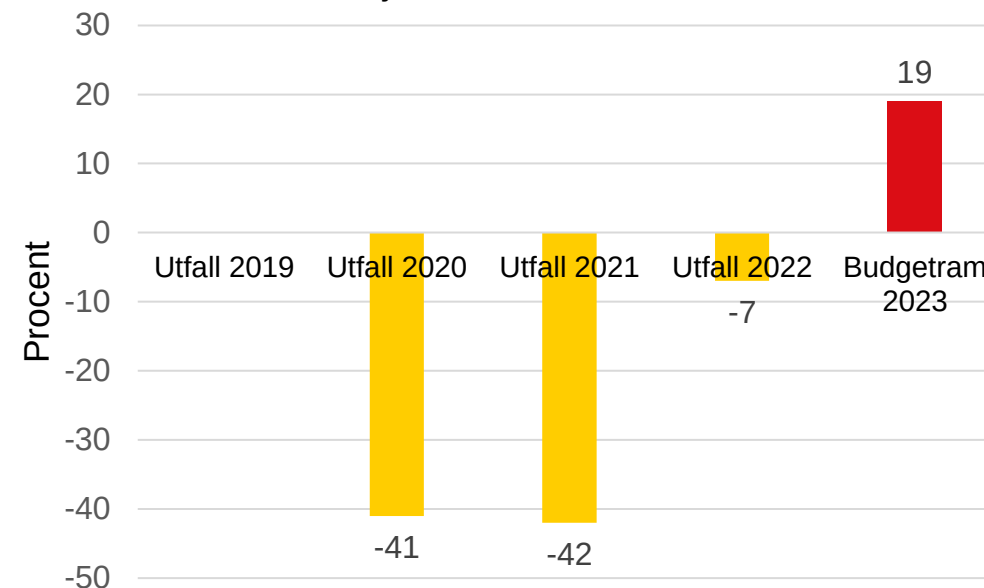


Biljettintäkter 2019-2022, mnkr



Avser biljettintäkter allmän kollektivtrafik; terminskort ingår ej.

Biljettförsäljning i procentuell förändring jämfört med 2019



- Biljettpriserna ökat 2,5% varje år – 5% 2023.
- Försäljningen påverkas av priset – elasticitet.

Pandemins effekter på biljettintäkterna

Sammanfattning ekonomi

Tidigare bilder visade utfall för 2022.

- Underskottet mot budget blev totalt nära 100 mnkr – På grund av Covid och kostnadsutvecklingen
- Prognos för 2023 är ca 90 mnkr underskott mot ram – Anledning är ökade kostnader för trafiken.
- Skattepengar finansierar en stor andel av den allmänna kollektivtrafiken och största delen utav de särskilda persontransporterna.

Finansiella mål:

Självfinansieringsgrad på 50% för allmän kollektivtrafik

Självfinansieringsgraden styr hur mycket pengar vi har att köpa trafik för

Självfinansieringsgrad – ett ekonomiskt mått.

Självfinansieringsgrad ska vara ett mått som säger hur stor del av trafik kostnaderna som ska täckas av biljettintäkter eller egenavgifter.

- Det långsiktiga målet är 50 procent.
- I Kalmar länstrafiks verksamhetsplan för år 2023 är målet 45 procent.
- För år 2022 redovisades en självfinansieringsgrad på 45,3 %.

Nuvarande beräkning av självfinansieringsgraden följer inte till fullo den ovanstående definitionen.

Följer man definitionen blir självfinansieringsgraden lägre.



Självfinansieringsgrad utifrån definition i Trafikförsörjningsprogrammet

"Den del av den totala kostnaden för trafiken som täcks av biljettintäkter."

Utfall 2022

Biljettintäkter inkl. skolbiljetter, mnkr	250 013 mnkr
Trafikkostnader, mnkr	774 110 mnkr
Självfinansieringsgrad, snitt	32,3 %

En stor del av dagens trafik har en låg självfinansieringsgrad.

För att vi ska nå målet på 45 % krävs exempelvis:

- Ökade biljettintäkter på cirka 80 mnkr, eller
- Minskade trafikkostnader på 180 mnkr, eller
- En kombination av båda...

Självfinansieringsgrad i Trafikförsörjningsprogrammet

Skattemedel	Biljettintäkter	Självfinansieringsgrad	Effekt
 100 milj.	 100 milj.	50 %	Mest trafik för insatta skattemedel. Där resenärerna är många blir biljettintäkterna stora.
 100 milj.	 10 milj.	9 %	Mindre trafik för insatta skattemedel. Där resenärerna är få blir biljettintäkterna mindre.
 100 milj.	0 milj.	0 %	Minst trafik för insatta skattemedel. Vid kostnadsfri kollektivtrafik uteblir biljettintäkterna.

Självfinansieringsgraden styr hur mycket pengar vi har att köpa trafik för

Självfinansieringsgraden skiljer mellan olika typer av trafik

	Typ av trafik	Syfte
50 %	Kommersiell trafik	Masstransport: - trängsel - klimat - folkhälsa
	Stark trafik	
	Stark trafik	- regionsammanbindande, - vidgade arbetsmarknader
	Medelstark trafik	
	Svag trafik	Övriga transporter
	Särskilda persontransporter	

SJ, Silverlinjen, Flixbuss

Öresundstågen, viss stadstrafik, viss regionbusstrafik i storregionala stråk

Annan stadstrafik samt buss- och tågtrafik i storregionala stråk

Landsbygdstrafik, matartrafik

Färdtjänst, sjukresa

Närtrafik, skoltrafik

Exempel: Tio mil med buss respektive tåg

Självfinansieringsgrad = Den del av den totala kostnaden för trafiken som täcks av biljettintäkter

Kalmar - Misterhult, buss - 109 km



Direkt kostnad: cirka 2 300 kr

- Krävs 12 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.

Kalmar - Hultsfred, tåg - 110 km (vägavstånd)



Direkt kostnad: cirka 7 400 kr

- Krävs 37 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.
- Statsbidrag erhålls för trafik på Stångådalsbanan, inräknat i direkt kostnad ovan. Statsbidraget för år 2023 är 14,57 kr/km.

Beräkning av biljettpris

- Rabatter/biljettyper gör att en biljett i snitt inte ger fullpris. Nuvarande beräkning ger snitt på ca 80% av fullpris.
- Biljettintäkten används för att beräkna hur många betalande resenärer som krävs att uppnå 50% självfinansieringsgrad på turen.

Exempel: Stark och svag trafik

Självfinansieringsgrad = Den del av den totala kostnaden för trafiken som täcks av biljettintäkter

Linje 160: Kalmar – Kåremo, ca 23 km



Direkt kostnad: cirka 550 kr

- Krävs 7 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.

Linje 156: Högsby – Fliseryd, ca 20 km



Direkt kostnad: cirka 780 kr

- Krävs 10 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.

Beräkning av biljettpris

- Rabatter/biljettyper gör att en biljett i snitt inte ger fullpris. Nuvarande beräkning ger snitt på ca 80% av fullpris.
- Biljettintäkten används för att beräkna hur många betalande resenärer som krävs att uppnå 50% självfinansieringsgrad på turen.

Exempel: Tio mil på Tjustbanan

Självfinansieringsgrad = Den del av den totala kostnaden för trafiken som täcks av biljettintäkter

Västervik – Linköping, 105 km

Buss



Direkt kostnad: cirka 2 500 kr

- Krävs 13 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.

Befintliga tåg



Direkt kostnad: cirka 10 500 kr

- Krävs 46 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.

Nya tåg, ny depå



Direkt kostnad: cirka 12 500 kr

- Krävs 55 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.

Beräkning av biljettpris

- Rabatter/biljettyper gör att en biljett i snitt inte ger fullpris. Nuvarande beräkning ger snitt på ca 80% av fullpris.
- Biljettintäkten används för att beräkna hur många betalande resenärer som krävs att uppnå 50% självfinansieringsgrad på turen.

De viktigaste frågorna inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet...



- Hur ska den regionala kollektivtrafiken i länet se ut framöver?
- Hur stor del av reskostnaden ska resenären betala och hur stor del ska finansieras av skattemedel?

Frågorna hänger samman.



Tillsammans
för ett **friskare**
tryggare och
rikare liv