

Föreläsning 3, Nåbarhet & Ekonomi - Frågor och svar

Nedan finns svar på de frågor som inkom under föreläsningen den 17 mars 2023.

- 1. I Kalmar handlar det inte bara om miljöbästa val utan även om platsbrist. Vi växer och oavsett hur miljövänliga bilarna är får vi inte plats med dem i våra offentliga rum. Också därför kollektivtrafiken behöver ta större andel av resorna.**

Kalmar länstrafik håller med om att det är av vikt att även väga in kollektivtrafikens nytta i att minska trängseln i städer. Kollektivtrafiken kan bidra till att minska trängseln på vägarna inom samt till och från städer.

Det är av stor vikt att kommunen och Kalmar länstrafik jobbar tillsammans för att säkerställa att kollektivtrafiken blir ett attraktivt val jämfört med exempelvis bilen.

- 2. Hur ser era avtal ut med biogasen. ST1 har gjort sig kända för att pressa priset till högsta nivåerna för biogas medan More Biogas ligger lägst i hela landet. Kan man skriva avtal direkt med dem istället?**

Trafiken är upphandlad och Kalmar länstrafik köper in tjänsterna från trafikföretag. I upphandlingen står trafikföretagen för personal, fordon, reparationer och drivmedel. I detta fall är det upp till trafikföretagen att köpa in/upphandla drivmedel till bästa pris. De trafikföretag som vann har upphandlat helhetslösningar där både inköp av Biogas och tankinfrastrukturen ingår på depåerna.

- 3. Hur mycket höjs kostnaden för biogas nu när skattebefrielse” tagits bort från den 1:a mars...**

För tillfället vet vi inte hur mycket kostnaden för biogas kommer öka i och med att skattebefrielsen slopats.

En förändring i EU:s allmänna gruppundantagsförordning som gjordes den 9 mars kan öppna för en ny väg att erhålla skatteundantag. Då kanske frågan kan få en lösning redan under våren. På nationell nivå arbetar bl.a. Energigas Sverige och Svensk Kollektivtrafik med frågan och vi hoppas på en snar lösning.

Kort historia:

År 2020 – EU-kommissionen beslutar att godkänna skattebefrielse för svensk biogas.

Sommar 2020 – Ett tyskt företag, Landwärme, överklagar EU-kommissionens beslut.

December 2022 – Tribunalen vid EU-domstolen ogiltigförklarar EU-kommissionens beslut från 2020.

7 mars 2023 – Skattebefrielsen på biogas i Sverige försvinner.

4. Får Regionen ökat statsbidrag efter omständigheterna

För tillfället vet vi inte hur detta kommer hanteras. Än så länge har regeringen/riksdagen inte beslutat om några ökade statsbidrag.

5. Hur ofta indexregleras biogas/HVO till entreprenörerna

Sedan våren 2022 sker indexreglering varje månad.

**6. Hur mycket reducerade kostnader tillåter de befintliga trafikavtal?
Det finns väl gränser för hur mycket som får slopas?**

I våra avtal finns en så kallad frivolyms där trafiken kan regleras upp och ner i omfattning. Frivolyms är knuten till respektive trafikföretag. Den ger möjlighet att öka med 30 procent och minska med 20 procent för hela avtalsperioden satt från upphandlingsvolym år 2017.

Det är möjligt att göra maximalt 10 procent justeringar i trafikvolymen årligen, upp eller ner.

7. Uppnår Öresundstågen målet om självfinansieringsgrad 50%?

Ja, i stort sett ligger hela Öresundstågssystemet på en självfinansieringsgrad som överstiger 50%.

8. Finns det något som kan sägas idag om hur förslaget om ett stopp i Tannefors istället för Linköping C skulle påverka resandet på Tjust/Stångådal? Påverkar både ekonomi och närheten.

För tillfället finns inga studier på detta. Vad vi dock vet är att detta skulle få en stor inverkan på möjligheten för Kalmar länstrafik att bedriva tågtrafik till och från Linköping.

Om Trafikverkets förslag går igenom behöver hela Kalmar län ta ställning till om förutsättningar tillåter fortsatt tågtrafik utifrån nya förutsättningar, både utifrån ett närbarhets- och ekonomiskt perspektiv.

9. Avståndstaxa på biljetter kan vara en lösning?

Dagens system för att prissätta biljetter bygger på en zonstruktur som ursprungligen togs fram på 80-talet, strukturen har uppdaterats ett antal gånger på vägen. Kalmar länstrafik håller med om att en uppdatering är önskvärd. Zonstrukturen hänger för tillfället ihop med frågan om vilket biljettsystem som Kalmar länstrafik får tillåtelse att använda framöver. De olika systemen har olika tekniska förutsättningar vilket gör att val av system avgör hur man kan jobba med detta på längre sikt.

Kort sagt ett nytt system för biljettpriser kan göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

10. Elasticiteten i resande på kort och lång sikt kan väl vara värt att hålla koll på. På kort sikt väljer man mellan olika färdstätt beroende på turtäthet, pris mm, på lång sikt kanske man väljer ny boende- eller arbetsort?

Det är många olika faktorer som spelar in när man väljer var man vill bo och arbeta och hur pass priskänslig man är i valet mellan kollektivtrafik och egen bil. Vi har inga studier på detta. Men mera generellt vet vi att benägenheten att pendla sjunker snabbt då restiden överstiger 40 minuter.

11. Statistiken visar att det finns många linjer inom Kalmar län med svagt resande. Hur många resenärer krävs per tur för att det ska vara miljömässigt och ekonomiskt.

Om vi ser enbart till mängden drivmedel så behövs det runt 5 passagerare, hela resan, i en buss för att bära miljökostnaden. För dieseltågen är motsvarande siffra runt 18 passagerare hela resan. Ur ett rent ekonomiskt perspektiv behövs betydligt fler passagerare.

I presentationen gavs några exempel på hur många passagerare som behövs för att nå 50 procents självfinansieringsgrad.