

Kalmar LT -

PRISPROJEKT 2015/16

PRESENTATION / REV. 2017-03-03

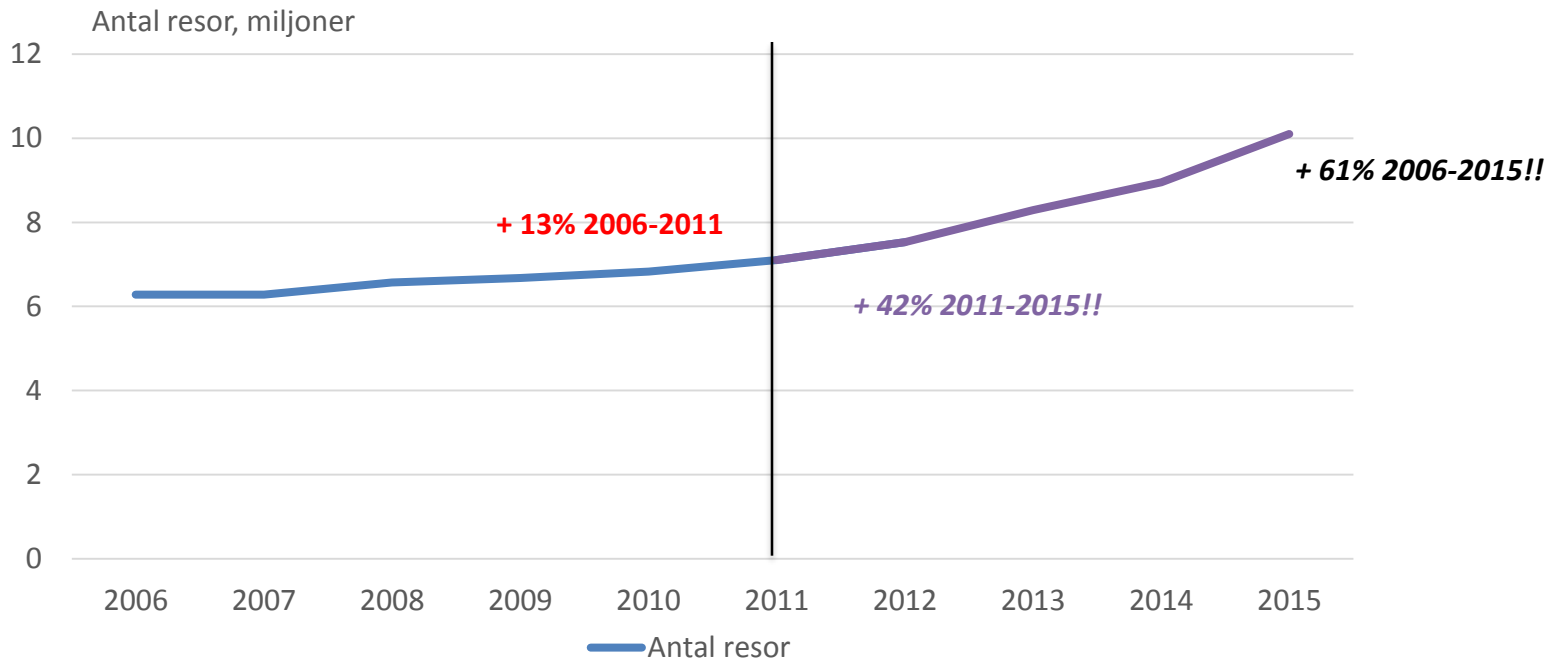
En ny prisstruktur bidrar till en ekonomi i balans genom att öka intäkterna (utan att tappa resenärer)

- ✓ Fler resor
- ✓ Ökad intäkt
- ✓ Förbättrat ekonomiskt resultat → Minskat underskott

Dagens prispolitik - nationellt perspektiv (problem & möjligheter)

- SL s "50-kort" (1972),
 - Period-/länskort - rabatterades kraftigt
 - Sällanköpsbiljetter - enkel biljett/ reskassa/ 10-klipp (etc.) fick ett högre pris, 50-100 % dyrare/ resa.
- Dagens prisstruktur finansierar många gånger inte ett ökat resande, utan bidrar till ökade underskott för Landsting/ kommuner när resandet ökar.
- Rabattstrukturer har inte uppdaterats i takt med konsumenternas förändrade rese-och pendlingsmönster.
- Pris-gapet ökar succesivt mellan periodkort och sällanköpsbiljetter
- Negativ trend – om dagens inriktning bibehålls – visar prognosen att underskottet ökar kraftigt
 - *Satsningar underfinansieras*

Positiv - Resandeutveckling Kalmar Länstrafik 2006-2015



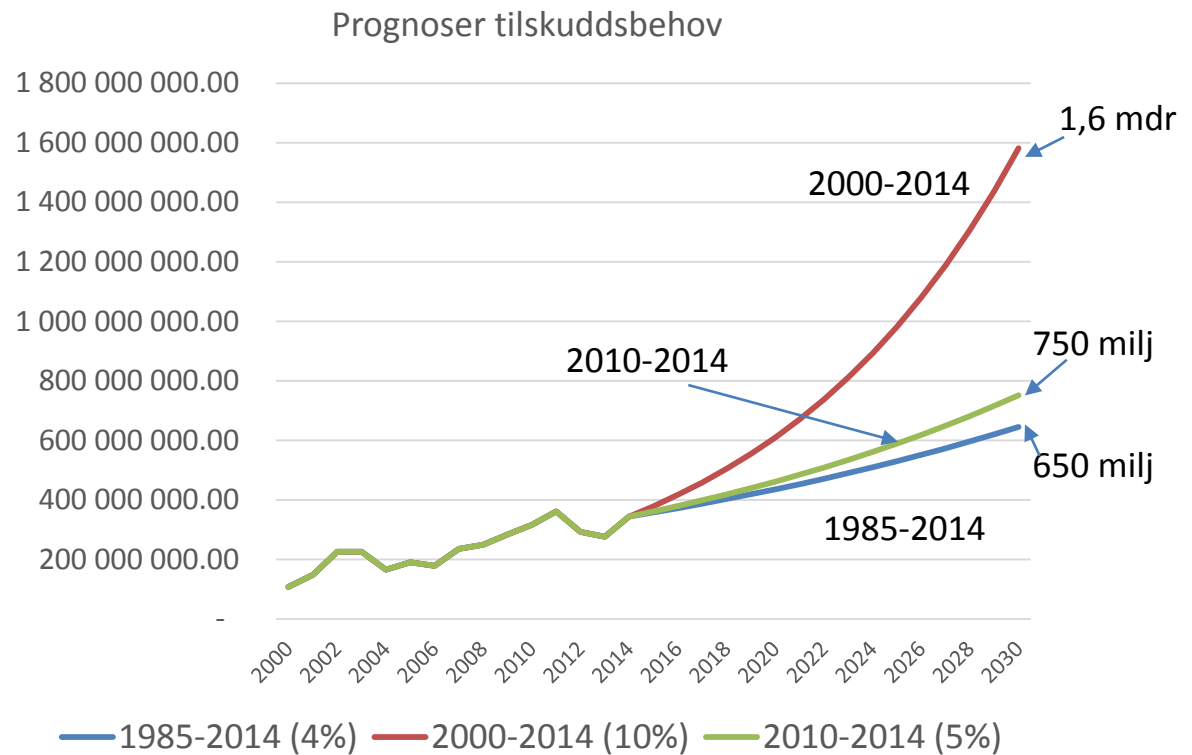
Inför 2012 togs LT-beslut om ett 100 milj-program avseende kollektivtrafiken

Tre scenarier med utgångspunkt i olika tidsintervaller

Prognoserna baserat på Trafikanalys (historisk data) – totala KLT (buss + tåg)

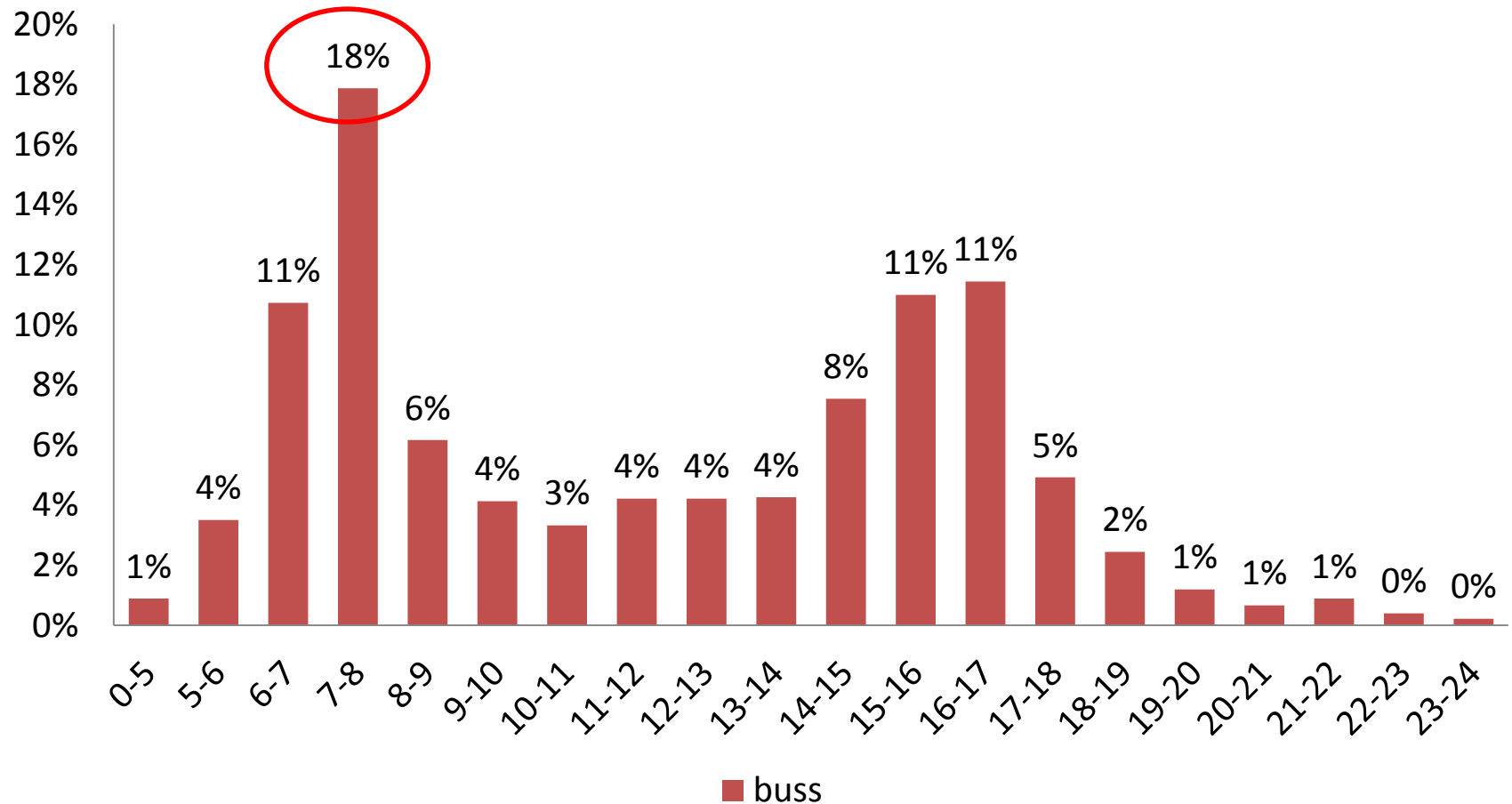
Fakta:

- Under året 2009 – 2014 ökade skattebidraget med 74 milj.



Kollektivtrafikresor (buss) /timme

18 % av dygnets resor görs under en timme –
100 % av alla fordon används under denna timme



Nå Målet = 50 % TB

→ Kräver 40 % Prishöjning

(BUSS-resandet)

- Utifrån dagens priser och priselasticitet (känslighet) -0,2 krävs prishöjningar på 40 % → mål 50 % .
- Med långtidseffekt kan målet nås med 30 % prishöjning.

	Intäkter (milj kr)	Täckningsbidrag	Skattebidrag (milj kr)	Antal resor (milj)	
Dagens priser	140	38 %	-230	6,2	
10 %	151 (7,9%)	41 %	-218	6,1 (-1,9 %)	
20 %	162 (+15,7%)	44 %	-208	6,0 (-3,6%)	-200 000
30 %	172,7 (+23,4%)	47 %	-197	5,9 (-5,1%)	-300 000
40 %	183,3 (+30,9%)	50 %	-187	5,8 (-6,5%)	-400 000 st

LÖSNING –

RIKTA RABATTEN TILL DE MEST PRISKÄNSLIGA GRUPPERNA

Uppgift:

Minska gapet mellan sällan- och frekventa kunder

Lösning – tvådelade tariffer



En fast + rörlig del

(precis som i många andra branscher)

Förslag

- **Inför tidsdifferentierade priser**
 - Större rabatt utanför peak
 - *Gratis for pensionärer (?) – ej peak*
- **Inför ”100-lappen”**
 - Ta bort/ utveckla 30-dagarskortet och reskassa
 - Ett fast 30-dagers belopp – tillgång till fast rabatt/ fast pris per resa
- Generell prishöjning 10 %

Prisdifferentiering ger effekt

Låg diff:

+20% i peak

+10% övr. morgon + em

-20% i lågtrafik

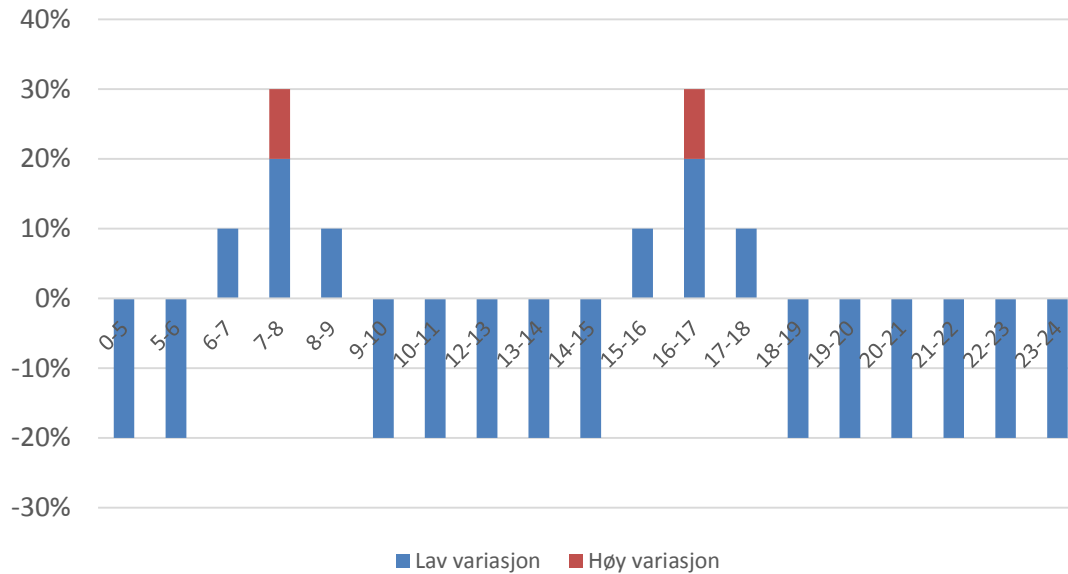
Hög diff:

+30% i peak

+10% övr. morgon + em

-20% i lågtrafik

Differentiering



	10% ökning	Låg diff	Hög diff
Resor	-1,9 %	1,3 %	1,0 %
Intäkt	7,9 %	2,3 %	4,8 %
Kostnader	0 %	-2,5 %	-3,6 %

4. RESULTAT

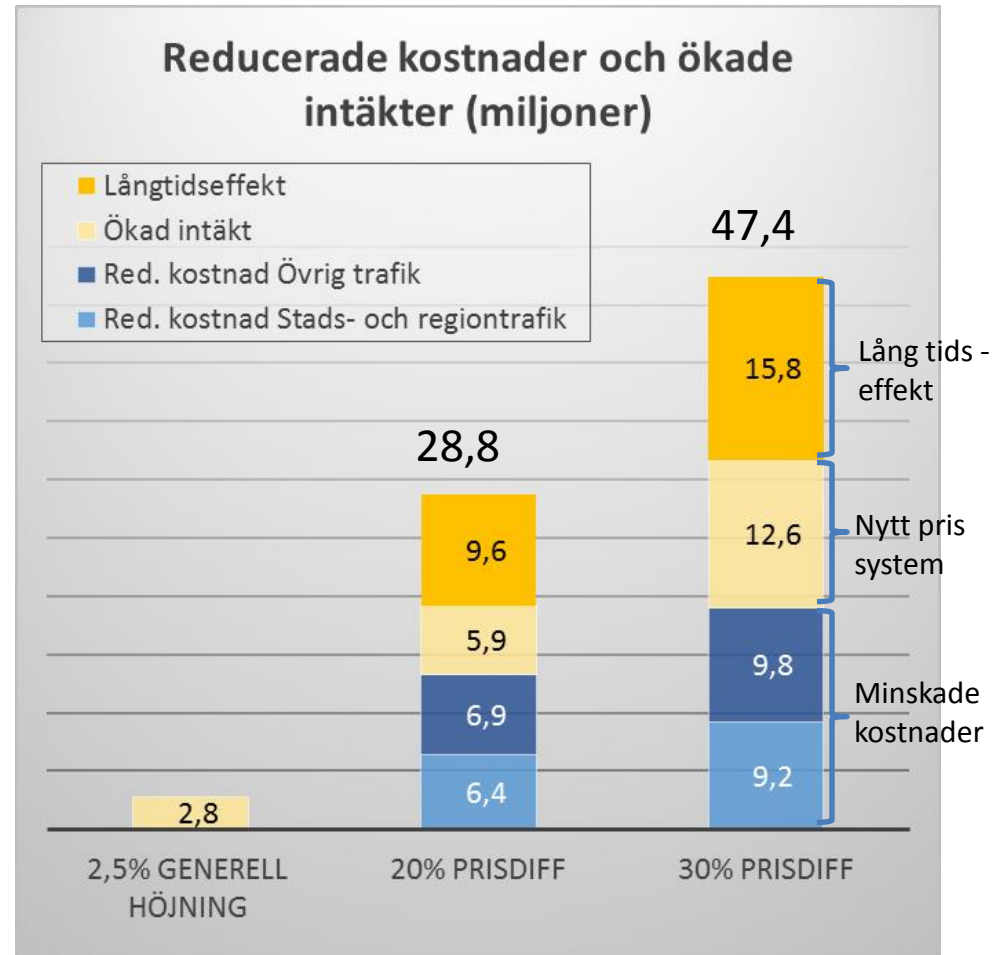
Totala ekonomiska konsekvenser –

resultatförbättring låg diff = ca 28 milj (20 % diff)

resultatförbättring hög diff = ca 47 milj (30 % diff)

Prisdifferentiering innebär –

- färre resor i Peak
- fler resor Off-peak
- Minskar produktionskostnader
 - effektivisera fordonsanvändning
- Långtidseffekt infaller ca 3 år efter att systemet "satt sig"
 - När informationen nått ut till konsumenter och marknaden har mognat.

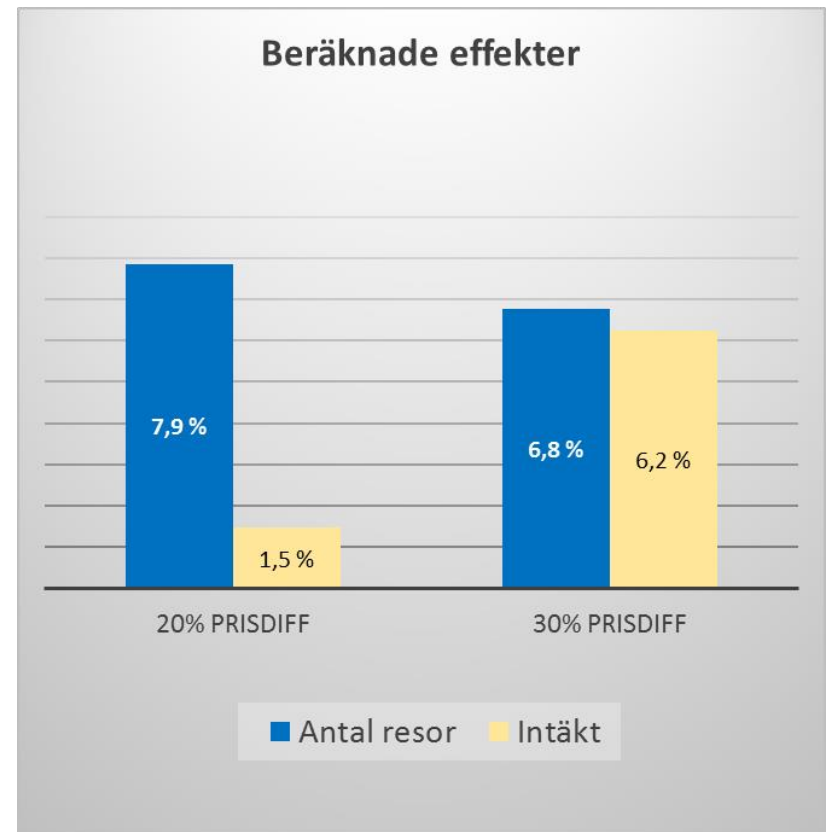


Beräkning av passagerar- och intäktseffekter av den nya prisstrukturen (utifrån SP spel)

Ny prisstruktur och biljetthylla

- Ta bort resperiod
- Dagens Reskassa tas bort/ ersätts av **Reskassa Plus** (100-lappen) med 50% rabatt på enkelbiljettpriset
- Tidsdifferentiering av priset
 - 20/30% höjning i peak (7-8,16-17)
 - 10/20% höjning nära peak (6-7,8-10 och 15-16, 17-18)
 - 20% sänkning övriga tider

Effekter på resor och intäkter



2016-08-24

RESULTAT 2 – KONCEPTTEST OCH BERÄKNINGAR - NYTT PRISSYSTEM

Metod - SP studie juni/juli 2016

Webbenkäten innehöll demografiska frågor, frågor om hur man reser och attitydfrågor kring kollektivtrafik och biljetter.

Utöver detta fick varje respondent besvara Stated Preference spel (3 spel med 6 val) ...

Välj mellan att resa i eller utanför rusningstrafik, val 2 av 6:

Vilket av de två alternativen skulle du välja?
Välj genom att klicka på en av "knapparna" här under.

Kort för att resa i rusningstrafik

Gäller: **Hela dagen**

Minuter mellan avgångar: **10 min**

Totalpris per månad: **714 kr**

Skulle välja

Kort för att resa utanför rusningstrafik

Gäller: **Inte mellan 07.30 till 08.30**

Gäller: **Inte mellan 16.00 till 17.00**

Minuter mellan avgångar: **20 min**

Totalpris per månad: **446 kr**

Skulle välja



Nästa

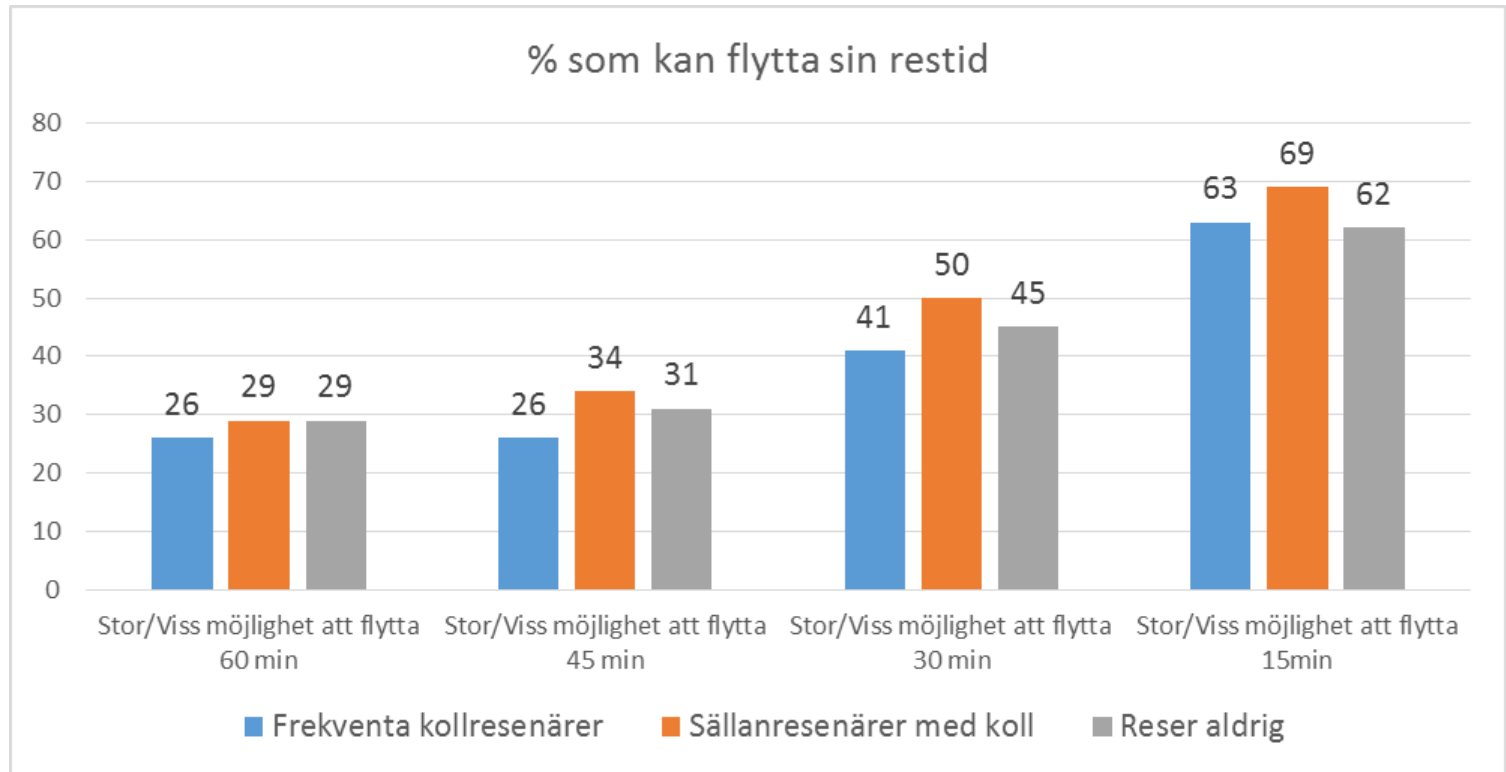
Analyser om nuläget angående resor och starttider

TEST - PRISDIFFERENTIERING

Möjlighet att flytta sin restid på återkommande resor (morgon/eftermiddag)

På direkt fråga -

Drygt 25 % har möjlighet att flytta sin starttid upp till 60 minuter.
Drygt 40% kan flytta sin starttid upp till 30 minuter

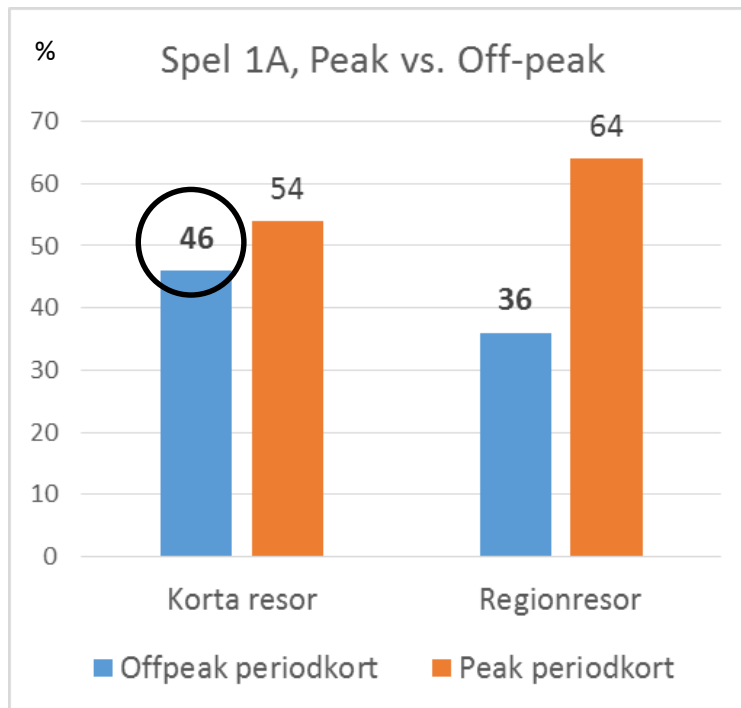


Val i SP-spelen, andel som väljer att resa billigare utanför Peak.

Under "spelet" ökar andelen som kan flytta resa när personen inser att det påverkar priset (lägre): 45 – 50 % flyttar resan, speciellt sällankunderna

Frekventa

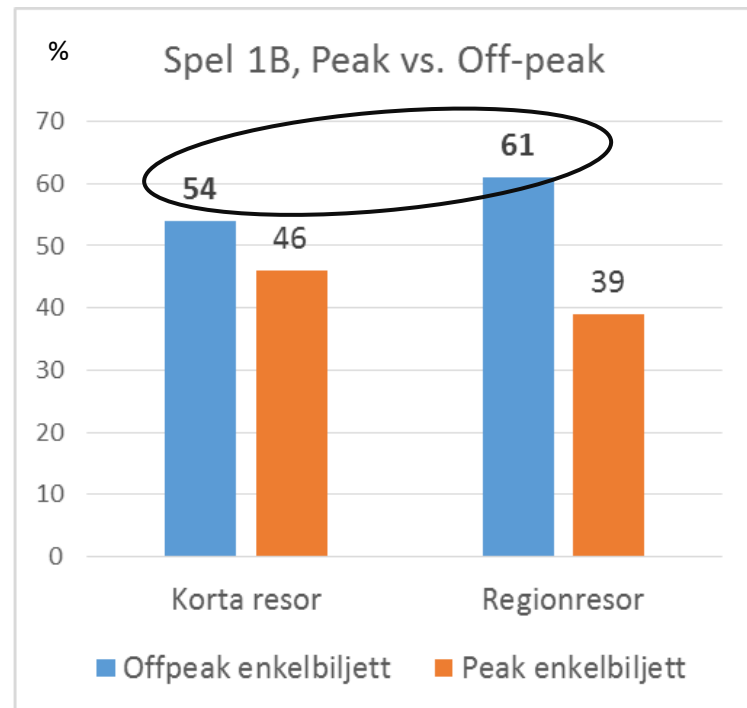
Många kan tänka sig att välja en resa med periodkort Off-peak



Bas: 232 personer som reser ofta kollektivt och inte reste senast med enkelbiljett . Webbenkät juni/juli 2016.

Sällan

En majoritet väljer en resa Off-peak när det gäller resor med enkelbiljett



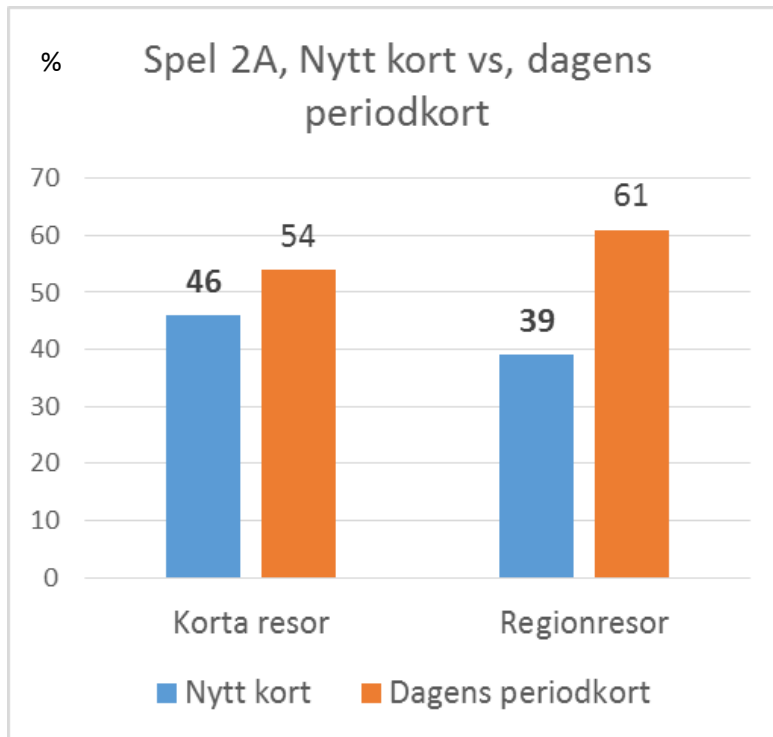
Bas: 1060 personer som reser sällan kollektivt och/eller reste senast med enkelbiljett . Webbenkät juni/juli 2016.

TEST - NYTT PRISSYSTEM ELLER DAGENS ?

Val i SP-spelen, andelar som väljer en resa med nytt kortkoncept framför dagens periodkort/enkelbiljett.

Av **frekventa kunderna väljer 4 av 10** det nya systemet (de som idag, mest troligt upplever periodkort som dyrt eftersom de gör färre resor)

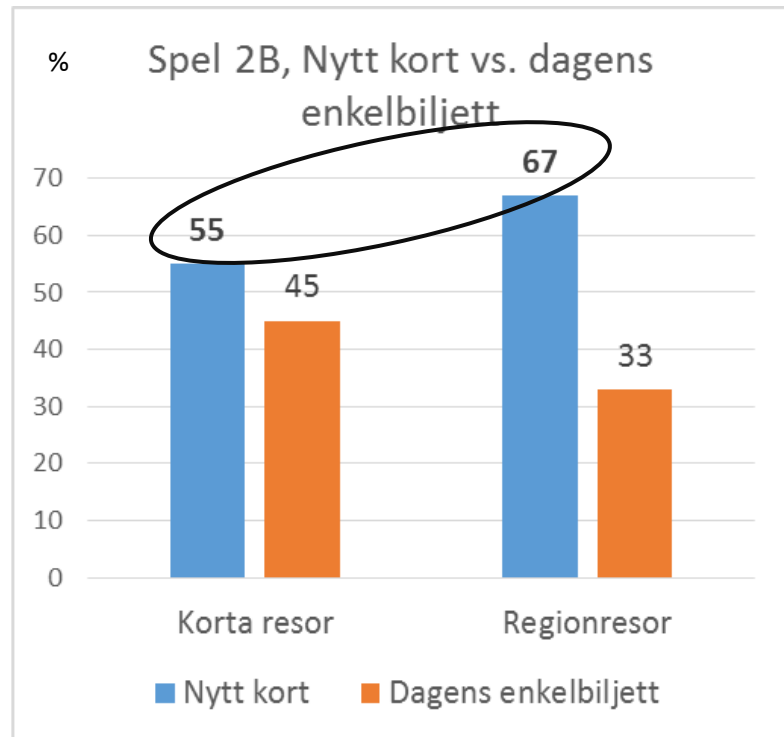
Fler väljer en resa med dagens periodkort framför nya kortkonceptet



Bas: 232 personer som reser ofta kollektivt och inte reste senast med enkelbiljett . Webbenkät juni/juli 2016.

Sällan kunderna föredrar nya prissystemet, notera 2 av tre, av regionala resor (där enkelbiljetter upplevs dyra i relation till periodkort)

En majoritet väljer en resa med nya kortkonceptet framför dagens enkelbiljett



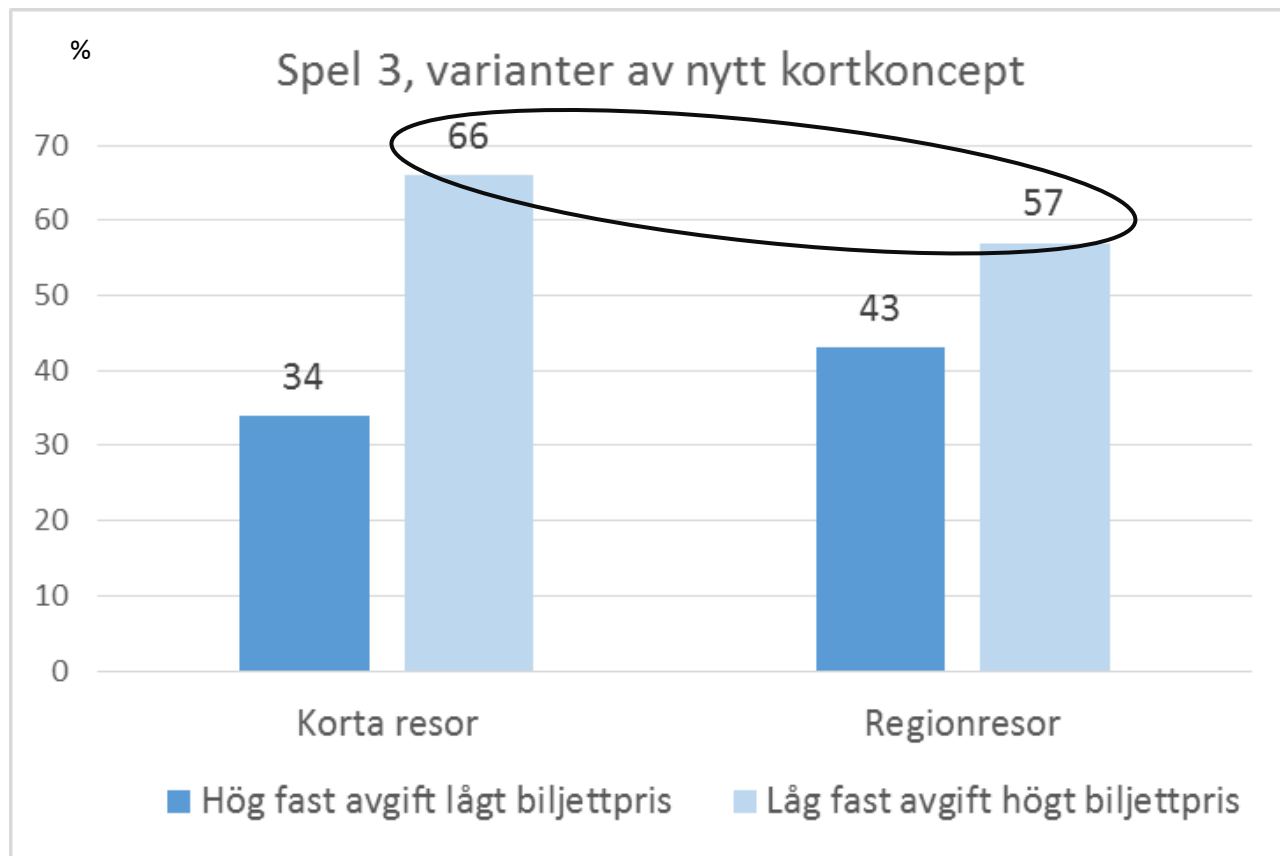
Bas: 1060 personer som reser sällan kollektivt och/eller reste senast med enkelbiljett . Webbenkät juni/juli 2016.

**TEST –
HÖG ELLER LÅG KORT AVGIFT ?
HÖG ELLER LÅG BILJETTPRIS ?**

Val i SP-spelet 3

Andel som när det gäller nya konceptet väljer att resa med ”Hög månadsavgift och lågt enskilt pris” eller ”Låg månadsavgift och högt enskilt pris”

En majoritet väljer resa med låg månadsavgift och högre pris per resa



Bas: Samtliga 1292 personer. Webbenkät juni/juli 2016.

Sammanfattning av resultat

SP-studien ger stöd åt slutsatserna från prisstudien 2015/16:

1) Prisdifferentiering



En stor andel säger att de kan flytta sin starttid, av de som reser i peak säger var tredje att de kan flytta sin start minst 45 minuter.

I SP-spelet om att resa Peak eller Offpeak anger ca 50 % av sällanresenärer att de skulle resa Offpeak och 40 % av frekventa resenärer.

2) Inför nytt kortkoncept



När det gäller att välja nytt kort eller dagens biljetter anger 60 % av sällan-resenärerna att de skulle välja det nya kortet och ca 50% av de frekventa resenärerna.

Var tredje sällanresenär anger att det nya kortet skulle få dem att resa mer med kollektivtrafiken.

3) Generell prishöjning



Vid ett nytt prissystem och ny biljettflora kan generell prishöjning göras för resor i peak och för alla enkelbiljetter, vilket ger mer intäkter.

Det nya kortet med bra rabatt och låg instegs-tröskel är lätt att marknadsföra!

Stor potential att spara kostnader i peak

Stor potential att öka resandet

Potential att öka intäkterna