

Rapport

Hantering av Göteborgs Subvention

2017-12-07

Innehållsförteckning

Inledning	3
Bakgrund	3
Mål och uppdrag	3
Förutsättningar – LP 2019-2021	4
Bedömningskriterier	4
Förslag	5
Komponenter i förslagen	5
A Ökat Driftbidrag	5
B Höjda priser	5
C Minskning av icke-trafikala satsningar	6
D Trafikeffektiviseringar	6
E Framflyttade trafiksatsningar	6
Balans mellan måluppfyllnad och kostnader	7
Förslagens uppbyggnad	7
Förslag 1: Subventionen övergår helt till ökat driftbidrag	8
Förslag 2: Minsta möjlig ökning av driftbidrag på 1år	8
Förslag 3: Håll ner prishöjning	10
Förslag 4: Fortsatt utveckling av trafik	11
Förslag 5: Medelväg	12
Bilaga 1: LP 2019-2021	

Inledning

Bakgrund

Sedan 2007 subventionerar Göteborgs stad periodkorten för Göteborg. Subventioneringen har förändrats över tid, men har sedan skatteväxlingen 2012 frysts på en rabatt på 135 kr, från priset 745kr till 610kr. Göteborgs kommun betalar årligen ett rörligt belopp till Västtrafik för att täcka intäktsbortfallet som uppkommer i och med denna rabatt. Diagrammet nedan visar ersättning för intäktsbortfall till Västtrafik från Göteborg Stad. Utfallet baseras enligt avtal på antalet sålda periodkort två år tillbaka i tiden, till exempel baserar sig fakturan för år 2018 på sålda periodkort under helåret 2016 osv. Ur diagrammet kan därför utläsas att intäkten för Göteborg Stads subvention har minskat de två senaste åren.

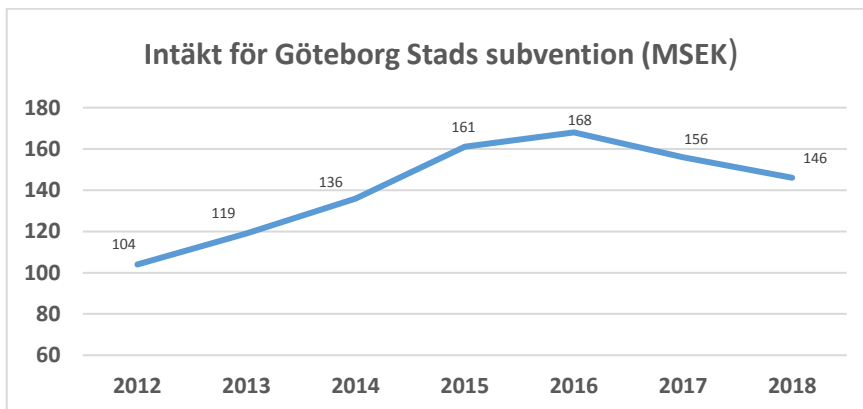


Diagram 1: Intäkt till Västtrafik från Göteborgs Stad gällande subventionen på periodkort.

Göteborgs subventionering har en kraftig påverkan på hela prisbilden i Västtrafiks område. En borttagning av subventioneringen innebär att Västtrafik måste höja alla periodkort (det vill säga inte bara Göteborgs periodkort) och även alla enkelbiljetter för att bibehålla intäkterna på samma nivå som idag för Västtrafik.

Mål och uppdrag

Uppdraget från kollektivtrafiknämnden lyder:

”Kollektivtrafiknämnden uppdrar åt Västtrafik att utreda olika alternativ för att helt eller delvis fasa ut Göteborgs subvention av månadskorten med hänsyn taget till priselasticitetens påverkan på resandet. Uppdraget ska redovisas för nämnden den 7 dec.”

Västtrafik har i sitt arbete tolkat uppdraget genom att ta fram 5 alternativ för att avsluta Göteborgs subvention med olika konsekvenser inklusive resandepåverkan vid prisförändringar. Västtrafik har också i alla fem alternativ arbetat med en fullständigt borttagen subvention. Bedömningen är att delvis minskad subvention inte är önskvärd eftersom det innebär minskat handlingsutrymme för prisförändringar, exempelvis vid införande av ny zonstruktur.

Förutsättningar – Långtidsprognos (LP) 2019-2021

Uppdraget har utförts med en preliminär långtidsprognos för perioden 2019-2021 som bas. Det medför att alla värden samt bedömningar som anges i denna rapport förhåller sig till utvecklingen i långtidsprognosen.

Långtidsprognosen beslutas av Västtrafiks styrelse den 8 december 2017 vilket medför att underlaget ännu är preliminärt. Den preliminära långtidsprognosen 2019-2021 visar att för befintlig trafik beräknas driftsbidraget för 2021 att behövas ökas med 415 mnkr eller med genomsnittlig ökning på 2,9% per år i jämförelse med budget 2018. Västtrafiks driftsbidrag (inkluderat satsningar under åren 2019-2021) beräknas öka med 845 mnkr eller genomsnittligt med cirka 5,8 % per år.

	2019	2020	2021
Kostnadsutveckling dagens verksamhet	-145	-110	-155
Satsningar i trafik och övrigt	-100	-160	-180
Behov ökat driftsbidrag	-245	-270	-335

Tabell 1: Preliminär långtidsprognos 2019-2021.

Långtidsprognosen 2019-2021 kommer så snart den är beslutad av Västtrafiks styrelse tillfogas denna rapport som bilaga 1.

Bedömningskriterier

I arbetet har följande kriterier tagits fram för att bedöma framtagna förslag:

- **Kundnöjdhet.** Hur höljt pris och förändrat kunderbjudande påverkar våra kunder och kommuner?
- **Resande.** Hur påverkas resandet med högre pris för kunden och möjligheten att uppnå våra beslutade målbilder för trafik?
- **Påverkan på verksamhet.** Hur påverkas Västtrafiks- och våra partners verksamhet?

- **Självfinansieringsgraden.** Hur påverkas självfinansieringsgraden för respektive alternativ?
- **Övergångsfrågor.** Hur påverkas införandet- och införandetiden av nya zonstrukturen?
- **Påverkan på Västtrafik varumärke.**

Förslag

I detta kapitel beskrivs fem olika möjliga förslag hur Göteborgs subvention kan finansieras. Alla förslagen är möjliga att genomföra, men alla förslag har olika inriktningar och får då olika konsekvenser.

Komponenter i förslagen

Förslagen är uppbyggda av nedanstående komponenter. Det är dock viktigt att påpeka att alla dessa komponenter är krävande och smärtsamma att genomföra för Västra Götalandsregionen, Västtrafiks verksamhet, partners och kunder.

A Ökat Driftbidrag

Regionen ökar driftbidraget för att täcka underskotten för en borttagen subventionering. Detta leder till en förändring av självfinansieringsgraden. Samtidigt är skattefinansieringen av Västtrafik oförändrad, då den del av Västtrafiks intäkter som tidigare varit skattefinansierade via en kommun nu finansieras via Västra Götalandsregionen.

B Höjda priser

De senaste två åren har Västtrafiks genomsnittliga prishöjning varit 2,5% av föregående års priser. Före 2016 var den genomsnittliga prishöjningen mellan 5 till 6% under några år.

Komponenten höjda priser innebär att Västtrafik höjer mer än planerat i samband med kommande prisjusteringar för att öka intäkterna. Bedömningen är att den högsta möjliga prisjusteringen är 4% per år istället för de senaste årens prisjusteringar på 2,5%.

C Minskning av icke-trafikala satsningar

Denna komponent innebär besparingar i driftsbudgeten med fokus på icke-trafikala utvecklingsaktiviteter. Bedömningen är att en besparing på 1% av driftsbudgeten är krävande men möjlig (I denna budget ingår främst löpande driftskostnader som inte är möjliga att spara in på utan att minska underhåll, säkerhet och erbjudandet till kund). Vissa utvecklingsaktiviteter kommer inte heller att vara möjliga att spara in på. Denna komponent är, trots att det är utmanande att genomföra, den komponent som totalt sett kommer att möta minst motstånd.

D Trafikeffektiviseringar

Avser besparingar genom att minska trafik med låg utnyttjandegrad. I samband med trafikomläggningen 2013/2014 sparades 40 mnkr på trafikeffektivisering, en besparing som blev mycket kännbar och väckte stora protester hos kunder, partners och kommuner – vilket fortfarande påverkar relationen idag fyra år senare. Sedan dess har Västtrafik förändrat sitt arbetssätt med trafikplanering, och lagt ett större ansvar på respektive trafikföretag att ständigt utveckla trafiken vilket lett till ytterligare minskning av trafik med låg nyttjandegrad.

Kombinationen av stor negativ påverkan på kunder, partners och kommuner och att trafiken idag är mycket mer effektiv än tidigare gör att denna komponent anses var den som totalt sett är mest kännbar att genomföra.

Vid utnyttjande av denna komponent så behöver nivån på framflyttade trafiksatsningar beaktas, då dessa komponenter påverkar varandra.

E Framflyttade trafiksatsningar

I Västtrafiks långtidsprognos ingår en ramökning varje år reserverad för satsningar på ny trafik. I denna komponent föreslås dessa trafiksatsningar senareläggas.

Bedömningen är att de ramökningar som avser investeringar, t.ex. nya fordon inte kommer att vara möjliga. Utan detta avser poster som exempelvis Koll2035, strategier för tåg och andra satsningar enligt Trafikförsörjningsprogrammet. Exakt hur framflyttade satsningar kommer att hanteras arbetas fram av Västtrafik när nivåer på eventuella besparingar beslutats.

Balans mellan måluppfyllnad och kostnader

Nedanstående förslag innebär alla en avvägning för Västtrafiks ägare mellan sämre måluppfyllnad av de mål och satsningar som redan beslutats och mellan ökade kostnader för kollektivtrafiken, se bild nedan:



Bild 1: Motsatsen för Västtrafiks ägare mellan måluppfyllnad och ökade kostnader.

Förslagets uppbyggnad

Förslagen nedan baseras på ett några viktiga antaganden:

- Åtgärder för att hantera Göteborgs subvention kan tidigast påbörjas år 2019. Detta innebär att Göteborgs stad förutsätts subventionera kollektivtrafiken även år 2019 i alla förslag.
- I förslagen antas att införande av ny zonstruktur kan genomföras tidigast till januari 2020. (Observera att en analys för införandetid ännu inte är gjord, så detta antagande kan komma att behöva justeras.)
- I de alternativ där utfasningen av subventionen görs över tre år så kan ett införande av ny zonstruktur antingen göras 2020 eller 2021.
- Påverkan på resandet är enbart bedömt på den extra delen av prisjusteringen som görs för att höja intäkterna ytterligare än planerat
- Exakt hur genomförandet blir i form av ekonomiska transaktioner och förändringar i ramen är inte beskrivet i denna rapport, utan hanteras när inriktning har valts. De belopp som beskrivs är alla i form av förändringar i ramen, dvs såväl intäkter som besparingar gäller innevarande år och fortsätter att gälla i ramen för alla kommande år. Detta innebär att

genomförande av ett förslag leder till en viss förändring av Västtrafiks långtidsprognos.

Förslag 1: Subventionen övergår helt till ökat driftbidrag

I detta förslag tar Västra Götalandsregionen över hela subventionen genom att öka driftbidraget med motsvarande belopp. Förändringen kan genomföras senast i samband med införande av ny zonstruktur, men kan också genomföras tidigare.

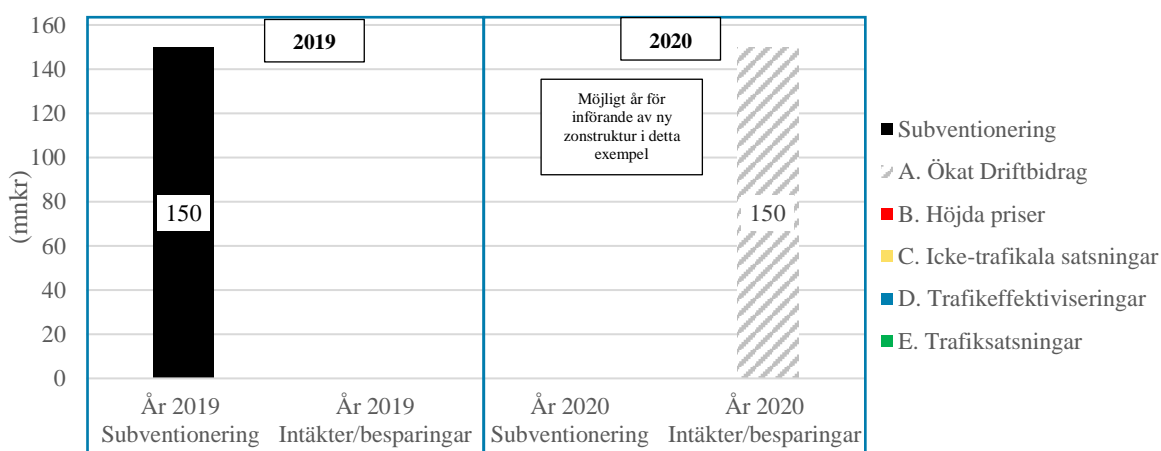


Diagram 2: Förslag 1 där subventionen övergår helt till ökat driftbidrag.

Konsekvenserna av detta blir en förändring av självfinansieringsgraden (även om graden av skattefinansiering av Västtrafik kvarstår på samma nivå, eftersom Göteborgs subvention också är en skattefinansiering av Västtrafik). Samtidigt kan alla satsningar och målbilder kvarstå oförändrade, ingen extra prishöjning behöver genomföras och inte heller någon effektivisering av trafiken.

Detta förslag är mest gynnsamt för alla utvärderingskriterier förutom just kriteriet för självfinansieringsgraden. Varken resandet, trafiken eller satsningar på målbilder påverkas.

Förslag 2: Minsta möjlig ökning av driftbidrag på 1 år

Detta förslag beskriver hur ett snabbt borttagande av subventionen, från ett år till ett annat, skulle kunna hanteras med minimal ökning av driftbidraget. Alla satsningar minskas så mycket som möjligt under ett år, liksom en maximal

effektivisering av trafiken under ett år och även maximal prishöjning på ett enda år. Behovet av ökat driftbidrag blir 80 mnkr.

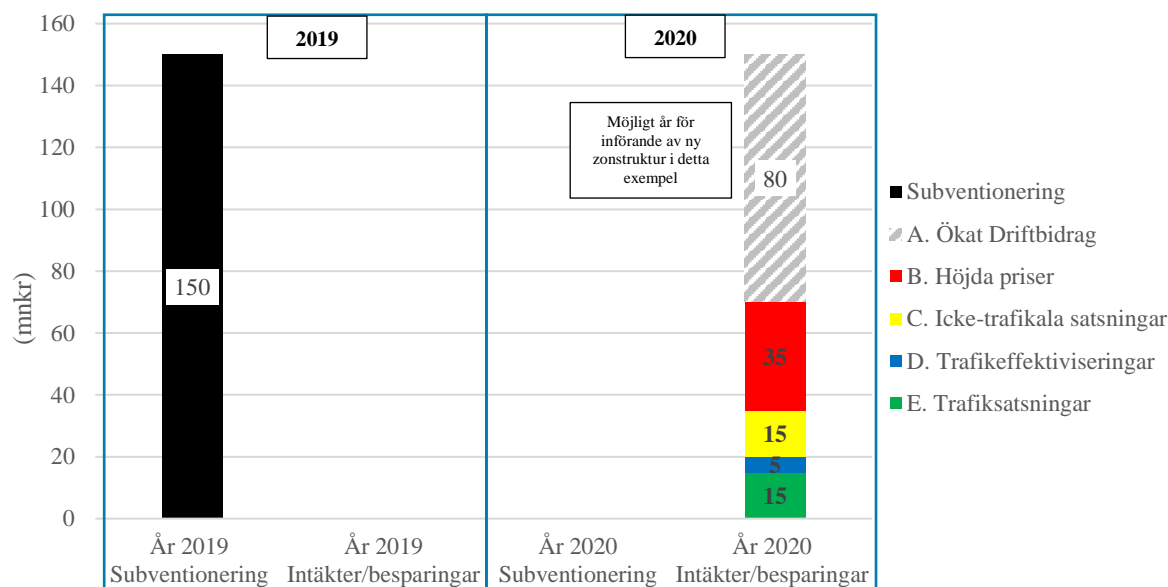


Diagram 3: Förslag 2 där förslaget utgår från minsta möjlig ökning av driftbidrag på 1 år.

Konsekvenserna av detta förslag blir:

- En prishöjning görs på ca. 1,5% utöver den årliga ordinarie höjningen. Denna ytterligare prisökning bedöms motsvara en resandeminskning¹ i det korta perspektivet på ca. 1% av det totala resandet. Därutöver innebär införandet av nya zonstruktur ytterligare prisförändringar, vilket både är prissänkning och prishöjning för våra kunder.
- Minskning av icke-trafikala satsningar innebär att Västtrafiks utvecklingsarbete med tjänster och kunderbudanden kommer att minska.
- Trafikeffektiviseringar genomförs, vilket ger utmaningar- för de trafikföretag som återigen behöver ta bort trafik med lågt resande och med berörda kommunerna vars trafik minskar utan någon positiv förändring.
- Vissa trafiksatsningar kommer att behöva senareläggas, vilket innebär att möjligheten att uppnå beslutade målbilder kommer att påverkas negativt. Det påverkar möjligheten till ökat resande.
- Ändrad självfinansieringsgrad.

¹ Den stora resandeminskningen beror på att priselasticiteten baseras på den totala prishöjningen på 4%.

Förslag 3: Håll ner prishöjning

I detta förslag sker ingen prishöjning vid kommande prisjustering utöver ordinarie redan planerad prishöjning. Förslaget baseras istället på minskade icke-trafikala satsningar, framflyttade trafiksatsningar och ökat driftbidrag.

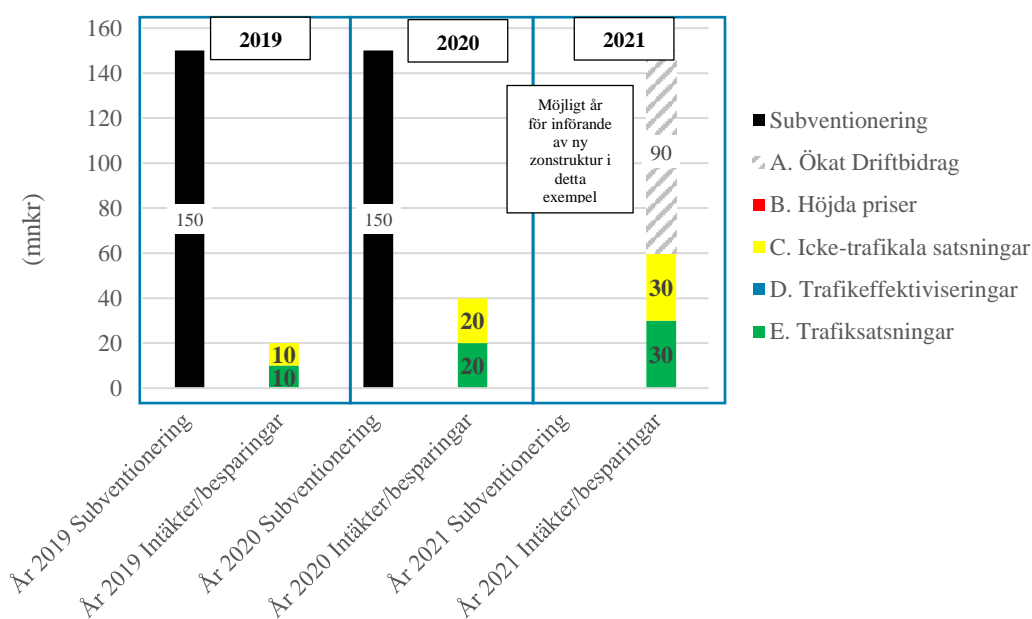


Diagram 4: Förslag 3 med en inriktning på att hålla nere kommande prisjusteringar.

Konsekvenserna för detta förslag är:

- Ingen ytterligare prishöjning utöver den ordinarie prisjusteringen.
- Minskning av icke-trafikala satsningar innebär att Västtrafiks utvecklingsarbete med tjänster och kunderbjudanden kommer att minska.
- Inga trafikeffektiviseringar.
- Vissa trafiksatsningar kommer att behöva senareläggas, vilket innebär att möjligheten att uppnå beslutade målbilder kommer att påverkas negativt. Det påverkar möjligheten till ökat resande.
- Ökade driftbidrag efter 3 år.

Förslag 4: Fortsatt utveckling av trafik

Inriktningen på detta förslag är att Västtrafik fortsätter att utveckla trafik enligt framtagna målbilder samt att ingen trafikeffektivisering sker. Ökade intäkter skapas genom att höja priset och besparing på icke-trafikala delar i Västtrafiks verksamhet.

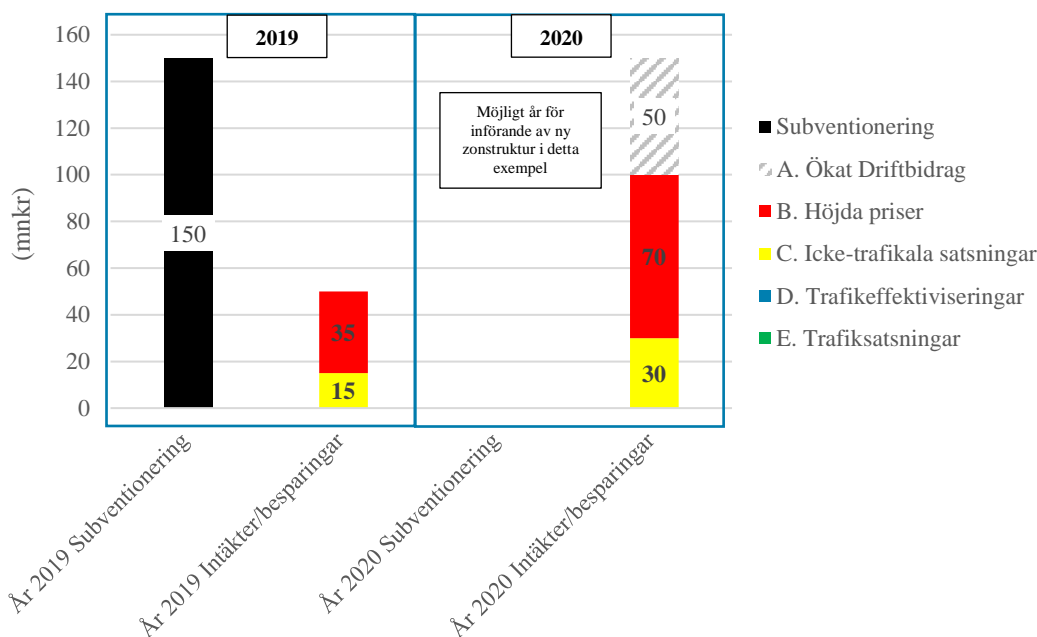


Diagram 5: Förslag 4 med en inriktning på att hålla nere kommande prisjusteringar.

Konsekvenserna för detta förslag är:

- En prishöjning görs på ca. 3% över 2år utöver den årliga ordinarie höjningen. Denna ytterligare prisökning bedöms motsvara en slutlig resandeminskning² i det korta perspektivet på ca. 2% av det totala resandet. Därutöver innebär införandet av nya zonstruktur ytterligare prissänkningar, vilket både är prissänkning och prishöjning för våra kunder.
- Minskning av icke-trafikala satsningar innebär att Västtrafiks utvecklingsarbete med tjänster och kunderbjudanden kommer att minska.
- Inga trafikeffektiviseringar.
- Ökat driftbidrag (detta förslag är det med lägst ökning av driftbidraget).

² Den stora resandeminskningen beror på att priselasticiteten baseras på den totala prishöjningen på 8% under 2år.

Förslag 5: Medelväg

Detta förslag innebär ett försök att sprida ut effekterna av förändringar på olika komponenter över tre år. Posterna för höjda priser och minskade trafiksatsningar är något lägre än i Förslag 3 och 4.

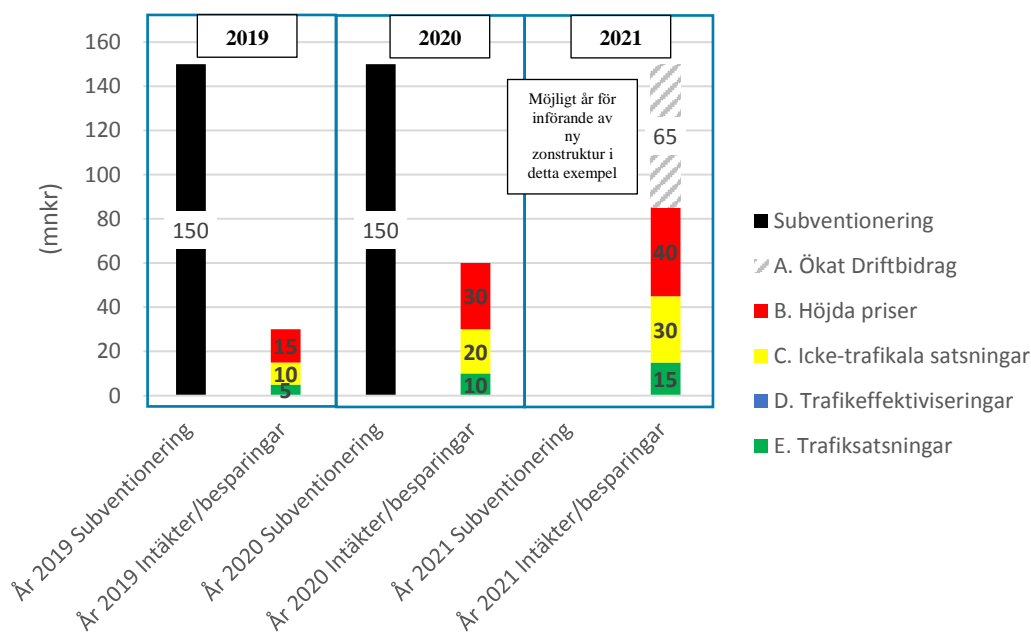


Diagram 6: Förslag 5 med en inriktning på en medelväg utan trafikeffektivisering.

Konsekvenserna för detta förslag är:

- En prishöjning görs på ca. 1,5% över 3år utöver den årliga ordinarie höjningen. Denna ytterligare prisökning bedöms motsvara en slutlig resandeminskning³ i det korta perspektivet på ca. 1% av det totala resandet. Därutöver innebär införandet av nya zonstruktur ytterligare prisförändringar, vilket både är prissänkning och prishöjning för våra kunder.
- Minskning av icke-trafikala satsningar innebär att Västtrafiks utvecklingsarbete med tjänster och kunderbjudanden kommer att minska.
- Inga trafikeffektiviseringar.

³ Den stora resandeminskningen beror på att priselasticiteten baseras på den totala prishöjningen på 9% över 3år.

- Vissa trafiksatsningar kommer att behöva senareläggas, vilket innebär att möjligheten att uppnå beslutade målbilder kommer att påverkas negativt. Det påverkar möjligheten till ökat resande.
- Ökat driftbidrag efter 3år.