

Styrelsen	2024-04-17
Handling nr	8.2
Handläggare	Sara Rosenqvist
Daterad	2024-03-27
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Inför inriktningsbeslut om prisjustering 2025

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Maria Björner Brauer

Inför inriktningsbeslut prisjustering 2025

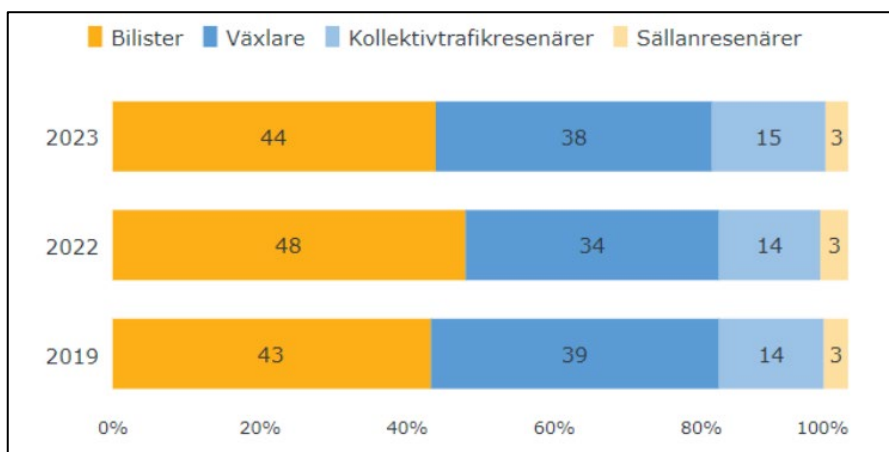
Underlag

2024-03-20

Återhämtning i resandet efter pandemin

Bilister utgör den största gruppen av resenärstyper i samtliga regioner med undantag för de tre storstadsregionerna. Sedan 2022 har andelen bilister minskat över hela landet och den största förändringen har skett i Västra Götalandsregionen. Här har andelen bilister minskat med sex procentenheter och ersatts av så kallade växlare, en resenär som använder både bil och kollektivtrafik. Dessa trender framgår tydligt i Kollektivtrafikbarometern för 2023.¹

Figur 1. Förändringar bland resenärstyper

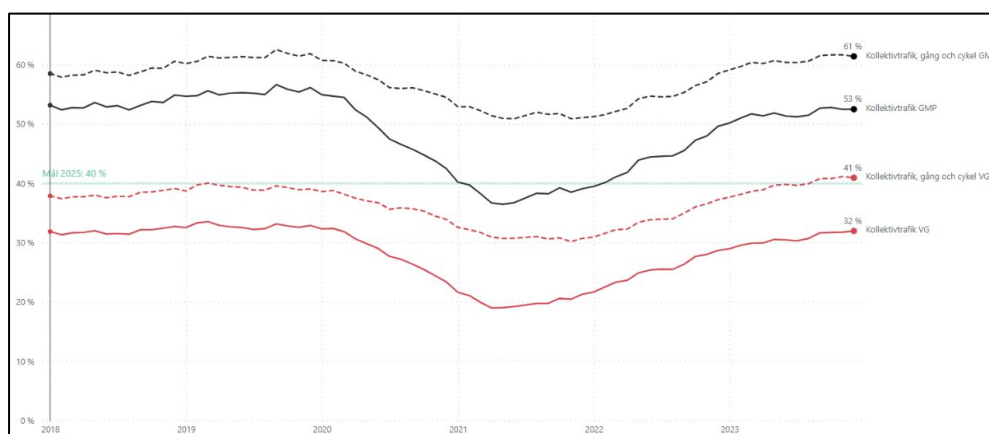


Andel av svarande i hela riket som tillhör olika resenärstyper 2019, 2022 och 2023.

Källa: Kollektivtrafikbarometern, 2023

Fördelningen i resenärstyper per region återspeglar överlag kollektivtrafikens marknadsandel. Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet har tidigare legat stabilt på 32–33 procent men under pandemin sjönk marknadsandelen. Från våren 2021 har marknadsandelen återigen ökat.

Figur 2. Marknadsandelar kollektivtrafik/hållbart resande
Årsvärde i Göteborg-Mölndal-Partille (GMP) respektive Västra Götalands län (VG)



Kollektivtrafikens marknadsandel Göteborg-Mölndal-Partille (svart linje) respektive Västra Götalands län (röd linje), 2018–2023. Källa: Kollektivtrafikbarometern, 2023

¹ Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik.

Marknadsandelen i den streckade kurvan i diagrammet beräknas genom att summan av alla kollektivtrafikresor (buss, tåg, spårvagn, båt, taxi) delas med summan av alla motoriserade resor (bil och motorcykel + buss, tåg, spårvagn, båt, taxi). I diagrammet ingår också gång- och cykelresor i värdet för hållbart resande.

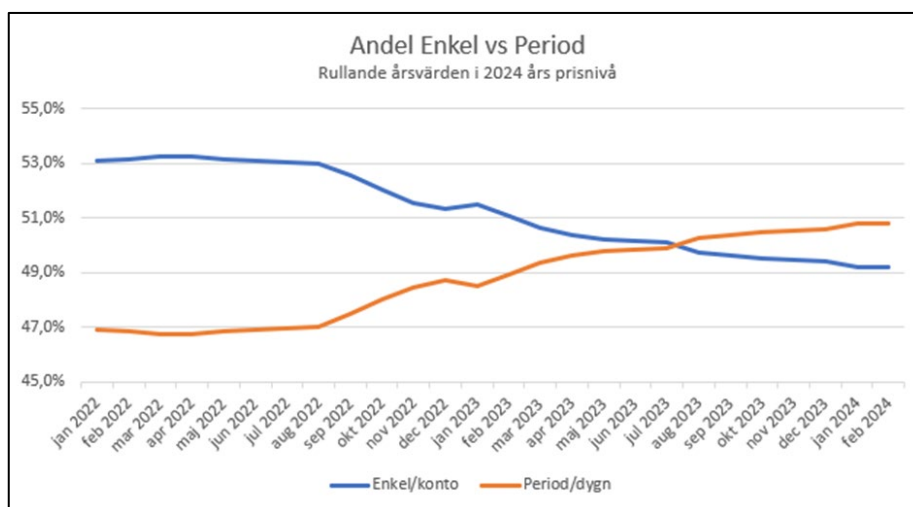
Västtrafiks resande och intäkter

Resandet har återhämtat sig till en nivå som nu bedöms vara det ”nya normala”. Under 2023 uppgick Västtrafiks resande till ca 91% av 2019 års nivåer. Utifrån studier som gjorts avseende nya vanor med distansarbete stärks bilden av att det är så här resebehoven ser ut och återhämtningen är gjord. Andelen personer som arbetar på distans minst en dag i veckan har minskat under det senaste året. I stället har det blivit vanligare att arbeta på distans enstaka dagar i månaden eller ännu mer sällan. Denna förändring visas i Kollektivtrafikbarometerns årliga rapport för 2023.

Effekterna av förändrade resvanor återspeglas i Västtrafiks biljettmix, där försäljningsandelen för periodbiljetter successivt har ökat de senaste åren (se figur 3).

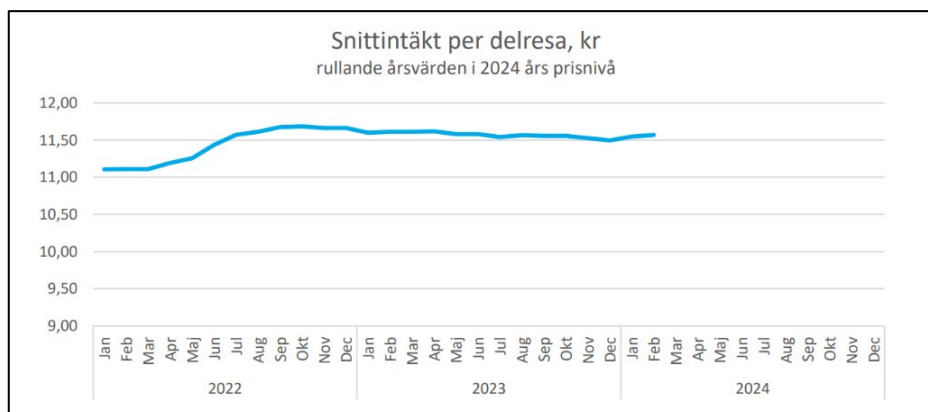
För 2023 var fördelningen av biljetter 50,6 procent periodbiljetter och 49,4 procent enkelbiljetter (rullande årsvärde). Västtrafik förutspår att fördelningen kommer att stabilisera sig kring 48 procent enkelbiljetter och 52 procent periodbiljetter, vilket liknar fördelningen före pandemin.

Figur 3. Andel av biljettmix för biljettintäkter



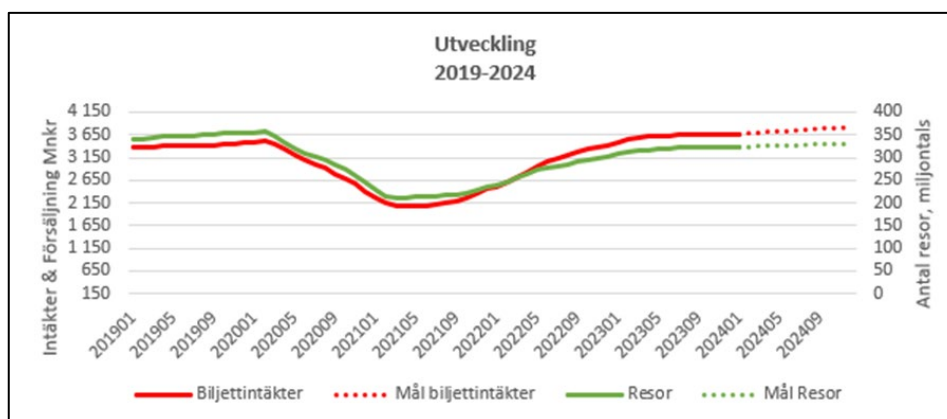
Biljettmix för biljettintäkter (enkel inkl. kontoladdning vs periodbiljetter inkl. dygnsbiljetter 202201–202402, Källa: Västtrafik)

Diagrammet (figur 3) visar fördelningen av biljettintäkter mellan enkelbiljetter inklusive kontoladdning kontra periodbiljetter inklusive dygnsbiljetter under de senaste åren. I juni 2023 korsades kurvorna och andelarna skiftade, vilket innebär att intäktsandelen för period/dygn gick om enkel/konto. Båda kurvorna visar rullande årsvärden.

Figur 4. Snittintäkt per delresa

Snittintäkt per delresa i kronor, rullande årsvärden i 2024 års prisnivå. Källa: Västtrafik

Västtrafiks biljettintäkter har återhämtat sig mer än resandet, vilket beror på Västtrafiks fortsatta arbete med åtgärder för intäktssäkring. Det är ett omfattande arbete i nära samarbete med Västtrafiks trafikföretag och biljettkontrollen. Detta har resulterat i en positiv utveckling av intäkt per resa, vilket nu ligger strax över 11,50 kr per delresa (se figur 4).

Figur 5. Västtrafiks utveckling i biljettintäkt och resande

Utveckling av biljettintäkt och resande med utdragen målkurva tom december 2024. Källa: Västtrafik

Diagrammet (figur 5) visar utvecklingen av biljettintäkter och resande sedan januari 2019 med fyramånadersintervaller. Prickade kurvorna illustrerar målkurva fram till december 2024 för varje område. Samtliga kurvor är rullande årsvärden.

Kurvorna visar att sedan maj 2021, då Västtrafiks biljettintäkter befann sig på mycket låga nivåer, har trenden vänt om och utvecklingen inom samtliga områden pekar uppåt. Dagens nivåer i biljettintäkter överstiger till och med de nivåer som var före pandemin. Däremot har antalet resor ännu inte återhämtat sig helt till tidigare nivåer, men trenden är positiv och pekar uppåt.

Framöver kommer Västtrafik använda närmast föregående år som referensår för att jämföra resultat och utfall.

Effekter av nya omlottzoner

Den 14 augusti 2023 utökade Västtrafik zon A med tre nya omlottzoner; Ale Södra, Kungälvvs tätort och Mölnlycke tätort, vilket resulterar i att 133 hållplatser efter införandet omfattas av både zon A och B.²

I en första indikativ utvärdering efter införandet av omlottzonerna märks en ökning av antalet påstigande på busslinje X4 i Kungälv med 10 procent och i Mölnlycke med 6 procent. Det är svårt att fastställa om resandeökningen i Kungälv och Mölnlycke beror på införandet av omlottzoner, i och med resandeutvecklingen efter pandemin samt utökat utbud av X4 med tätare turer. I Ale ökar resandet marginellt till Göteborg efter införandet av omlottzonerna. Andelen invånare är inte lika hög som i de andra två kommunerna.

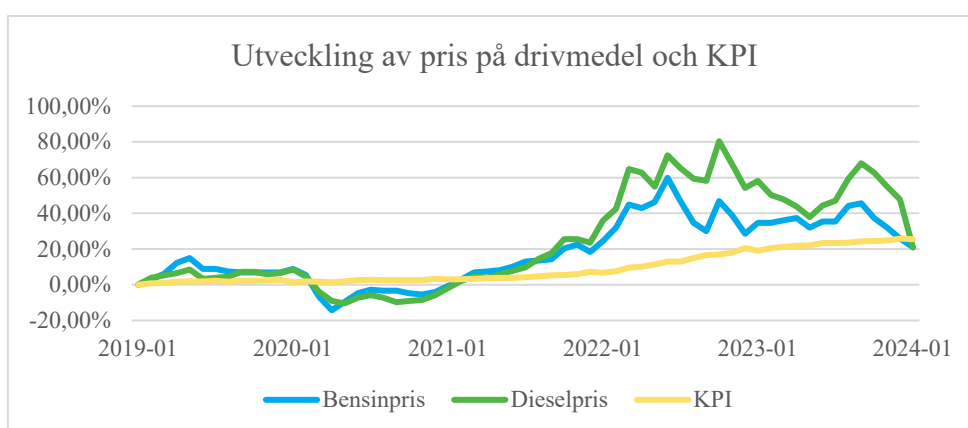
När det gäller pendelparkeringar är beläggningsgraden mycket hög på samtliga, och så var fallet redan innan införandet av omlottzonerna. Enda undantaget är Delsjömotets pendelparkering, där beläggningen minskat sedan den blev avgiftsbelagd. Det kan också bero på att buss X4 täcker stora delar av Mölnlycke vilket innebär att de som reser, sannolikt gör det hela sträckan med bussen.

Omvärldsfaktorer

Den situation Sverige befinner sig i med en inflationstakt som minskat efter en topp under 2023, men med stora variationer i drivmedelspriser och det rådande säkerhetsläget i Europa, gör det svårbedömt att förutse utvecklingen under de kommande åren. Grafen nedan visar den procentuella prisförändringen för drivmedel och KPI för perioden 2019–2024, där prisutvecklingen jämförs mot 2019 års priser. Inflationen väntas enligt Konjunkturinstitutet att minska under 2024, men KPI ligger på en fortsatt hög nivå jämfört med föregående år.³

Priset på bensin sjönk 2020 jämfört med 2019 års priser, men har sedan dess stigit och har legat på höga nivåer i samband med Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina. I samband med det införde Sverige tillfälliga åtgärder för att dämpa effekten av höga drivmedelspriser. I dagsläget har drivmedelspriserna minskat till en nivå motsvarande januari 2022, men anses fortfarande vara volatila.⁴

Figur 6. Utveckling av priser på drivmedel och KPI



Utveckling av priser på drivmedel 2019–2024, samt KPI. Källor: Svenska Petroleum, Biodrivmedel Institutet och SCB

² Införandet medförde inga förändringar i befintligt zonsystemet eller i Västtrafiks biljettstruktur.

³ Konjunkturinstitutet (2023). *Konjunkturläget december 2023* (KI 2023:544)

⁴ Konjunkturinstitutet (2023). *Drivmedelsprisernas utveckling*

Andelen elbilar ökar i Sverige vilket kan ha en minskad effekt på inverkan av ökade drivmedelskostnader. Elpriserna har under början av året varit lägre än 2023, och prisprognoserna indikerar en stor osäkerhet om fortsatt lägre elpriser. Därefter pekar prognoserna på en något sjunkande prisutveckling. Prisutvecklingen kan komma att avvika från prognosen om förutsättningarna som ligger till grund för prognosen förändras.

Prisjusteringar hos andra trafik huvudmän

Västtrafiks prisjusteringar de senaste åren ligger i linje med andra trafik huvudmäns nivåer. De justeringar som genomförts hos övriga trafik huvudmän är i intervall från 2,0 procent till 3,5 procent.⁵

Under 2023 genomförde Skånetrafiken och Jönköpings Länstrafik (JLT) en betydligt högre prisjustering på 9,0 respektive 8,5 procent. Skånetrafiken valde att inte justera priserna 2021. Ingen av ovannämnda ser någon betydande negativ påverkan till följd av prishöjningen 2023. JLT kan se en något minskad försäljning av enkelbiljetter och Skånetrafiken ser en minskad försäljningen av sin sommarbiljett.

Hallandstrafiken genomförde en omfattande zonförändring i mars 2023, vilket beräknades medföra ett intäktsbortfall motsvarande -1,5 procent.

Priselasticitet

För att beräkna intäktsförändringar kopplat till prisförändringar behöver hänsyn tas till kundernas priskänslighet. Priskänsligheten mäts i priselasticitet och visar att vid en viss nivå av prishöjning kommer en andel av kunderna välja bort kollektivtrafiken.

Flera olika förändringar samverkar kring priselasticiteten och nettoeffekten för efterfrågan på kollektivtrafik samt priskänsligheten är svår att förutspå. Olika typer av stöd för att mildra kostnadsökningen på exempelvis drivmedel kan också påverka utvecklingen.

Med ökade drivmedelspriser blir kollektivtrafiken relativt billigare för de som väljer mellan bil och kollektivtrafik, vilket kan minska priskänsligheten. Med en ökad inflation blir löneökningarna mindre reella och prisökning på andra varor kan bidra till en lägre budget för resor. Detta bidrar i stället till en ökad priskänslighet för vissa grupper i samhället. Till detta kommer en högre andel växlare som väljer mellan bil och kollektivtrafik, vilket minskar efterfrågan samt sällanresenärerna som är mer oförutsägbara kring priskänslighet.

Forskning visar att kunders priskänslighet varierar beroende på vilket tidsspänn som en beräkning avser. Elasticitetstalen är större på lång sikt eftersom resenären då har större möjlighet att anpassa sitt beteende när priserna ökar. Det kan till exempel gälla byte av bostad, arbetsplats eller att skaffa en bil. Det betyder att kunden agerar indirekt även på historiska prisförändringar. Tabellen nedan visar en sammanställning av elasticitetstal vid olika tidsintervall.⁶

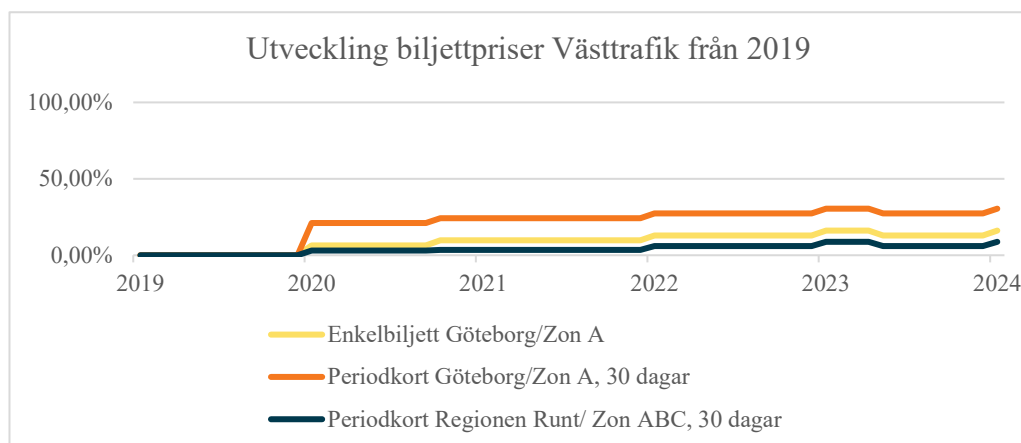
⁵ Tillfråga Hallandstrafiken, Jönköpings Länstrafik och Skånetrafiken

⁶ Holmberg (2013) – ”Ökad andel kollektivtrafik – hur?: en kunskapssammanställning”

Figur 7. Elasticitet vid olika tidsspann

Tidsperiod	År	Elasticitetstal
Kort sikt	1–2 år	-0,42
Medellång	ca 5 år	-0,56
Lång sikt	ca 10 år	-1,01

De senaste prisjusteringarna har Västtrafik utgått ifrån en priselasticitet på -0,4.

Figur 8. Utveckling av biljettpriser 2019–2024

Utveckling av biljettpriser Västtrafik 2019–2024. Källa: Västtrafik

Jämfört med år 2019 har priset på enkelbiljetter (kontoladdning och Västtrafiks app To Go) och periodbiljetter i Göteborg ökat med 16,1 respektive 30,5 procent. De senaste åren har den generella prisjusteringen varit 2,6 procent med undantag för en sänkning mellan april 2023-januari 2024. Utöver de generella prisjusteringarna har Västtrafiks nya zonindelning samt slopande av Göteborgs subvention på periodbiljetter haft påverkan på prisnivåerna. På kort sikt antas kunderna reagera mindre på den årliga prisjusteringen men är mer priskänsliga på längre sikt.

Priskänslighet för prishöjningar i nivå med långtidsprognosen kan delvis förutses genom att studera tidigare års förändringar, men detta kan vara utmanande på grund av andra faktorer som påverkar resandet, såsom pandemi och zonförändringar.

Effekterna på större prisjusteringar är dock svårare att förutsäga. En faktor som påverkar priskänsligheten är kundernas möjliga alternativ. Kunder som saknar alternativ till att resa med annat än kollektivtrafik är mindre priskänsliga, eftersom de inte har något val till annat transportsätt. En högre prishöjning på enkelbiljetter än på periodbiljetter kan leda till ökad priskänslighet, eftersom kunder som inte reser varje dag ställs inför ett val vid varje resa, vilket leder till större osäkerhet. Under hösten 2023 och våren 2024 har kunder signalerat genom kundremisser, sociala medier och pressen att prisnivån för enkelbiljett i en zon upplevs som hög.

Västtrafiks mål är att öka det hållbara resandet. Kunder som köper periodbiljett kommer i första hand att välja kollektivtrafiken för sina resor. De utgör Västtrafiks mest lojala kunder.

Om endast periodbiljetter höjs, eller om periodbiljetter höjs mer än enkelbiljetter kan det leda till att fler kunder väljer enkelbiljetter i stället för periodbiljett, vilket kan innebära en förflyttning i försäljningen. En periodbiljett ska vara det mest lönsamma alternativet för kunderna.

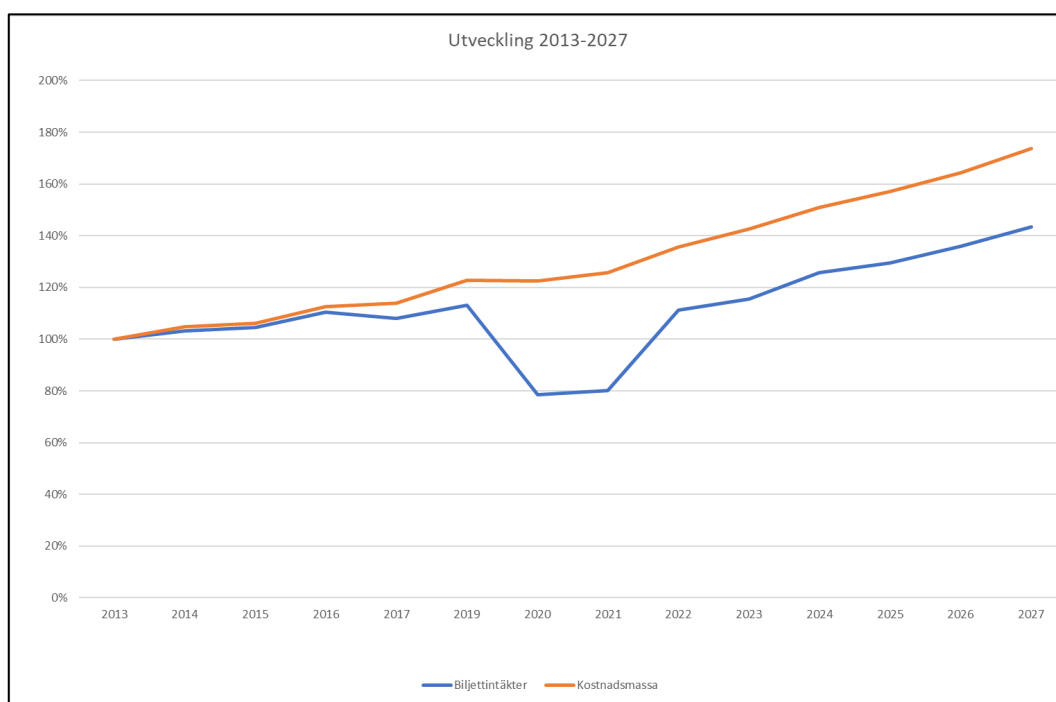
Den största biljettförsäljningen sker i Göteborg, zon A, och som illustrerades ovan har Göteborg också genomgått flera förändringar som ökat priserna mer än indexutvecklingen de senaste åren. Mot bakgrund av ovanstående, samt målet om ökad självfinansiering, bedömer Västtrafik att en generell prishöjning på samtliga publika biljetter vore en effektiv prisstrategi.

Västtrafiks ekonomi

Den ekonomiska långtidsprognosen som Västtrafik har upprättat för åren 2025–2027 baseras på dagens bedömningar och erfarenheter avseende kostnadsutveckling, resandeutveckling, priskänslighet och trafikförändringar samt beslutade investeringar.⁷

Ersättningen till trafikföretagen baseras på en sammanvägning av konsumentprisindex, arbetskostnadsindex och drivmedel inklusive el. Det sammanvägda kostandsprisindexet för den nuvarande trafiken beräknas till 2,48 - 2,28 procent under åren 2025–2027. Den generella prisutvecklingen tillsammans med satsningar och investeringar medför ett ökat behov av driftsbidrag med drygt 5,7 procent per år under åren 2025–2027 enligt långtidsprognosen.

Pandemin medförde sänkta intäkter för Västtrafik medan kostnaderna fortsatte att öka vilket har påverkat Västtrafiks självfinansieringsgrad negativt.



Utveckling av biljettintäkter och kostnadsmassa 2013 – prognos 2027. Källa: Västtrafik

⁷ Långtidsprognos 2025–2027, Handling nr 7.3 Källa: Västtrafik

Ur ett ekonomiskt perspektiv behöver priserna höjas för att Västtrafiks totala ekonomi ska följa långtidsprognosen och för att bolagets självfinansieringsgrad inte skall försämrats ytterligare.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis, med den rådande situationen i Sverige präglad av en hög inflation, betydande osäkerhet kring de fortsatt höga drivmedelspriser och det rådande säkerhetsläget i Europa är att det är svårt att förutse utvecklingen de kommande åren.

Till följd av det ovan nämnda är kostnadsutvecklingen osäker. I det kortare perspektivet är det främst kostnadsökningar avseende hög inflation och bränsle som skapar osäkerhet i Västtrafiks kostnadsutveckling, vilket är en mindre andel av den totala indexeringen. I ett längre perspektiv gäller osäkerheten de större indexen AKI och KPI, vilka vid en mindre förändring medför en betydande påverkan på Västtrafiks kostnadsmassa. Kostnader för index har under de senaste åren varit höga och volatila. Hög inflation, kriget i Ukraina, högre ränta och sämre konjunkturläget har påverkat utvecklingen. För prognosperioden görs bedömningen att det är en något mer stabil utveckling, men från en hög nivå.

Västtrafiks resande och intäkter har återhämtat sig, och kundernas resvanor har stabiliserats. En stor andel av invånarna i Västra Götaland har återgått att resa med kollektivtrafiken som innan pandemin. Marknadsandelen visar att Västtrafik är på samma nivåer som 2019. Detta återspeglas i Västtrafiks biljettförsäljning där biljettmixen fördelas av 50,8 procent periodbiljetter och 49,2 procent enkelbiljetter, nära nivån som innan pandemin. Dock är det viktigt att notera att kostnaderna har fortsatt att öka medan intäkterna minskade kraftigt under pandemin vilket har påverkat Västtrafiks självfinansieringsgrad negativt.

Slutsatsen utifrån denna analys är att det bör finnas utrymme för en prisjustering i nivå med långtidsprognosen dvs 2,6 procent som fördelas jämnt över olika biljettyper. Priserna avrundas enligt av nämnden tidigare fastställda principer med hela kronor för enkelbiljetter och jämna femkronor för periodbiljetter.

//