

Styrelsen	2022-12-15
Handling nr	7.3
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2022-12-09
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Långtidsprognos 2024–2026

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att ställa sig bakom redovisad långtidsprognos 2024–2026, samt

att översända långtidsprognos 2024–2026 till kollektivtrafiknämnden.

Skövde dag som ovan

Lars Backström



Långtidsprognos 2024–2026

Västtrafik AB

2022-12-08

Innehållsförteckning

Inledning	3
Västtrafiks affärsplan	3
Utveckling av trafik med helhetssyn – Geografiska team	4
Sammanfattning	5
Långtidsprognos 2024–2026.....	6
Bedömd kostnadsutveckling för befintlig verksamhet	7
Bedömd kostnadsutveckling för satsningar	8
Måluppfyllelse trafikförsörjningsprogrammet.....	10
God geografisk tillgänglighet	10
Enkel, trygg och inkluderande	11
Fokusområden – Västtrafiks affärsplan	12
Låg miljöpåverkan	12
Självfinansieringsgrad	13
Investeringsplan 2024–2026	13
Investeringar utanför Västra Götalandsregionen	14
Utvecklingen 2024 och 2025	15
Riskanalys för långtidsprognosen	16
Bilaga 1 - Förutsättningar för långtidsprognosen	17

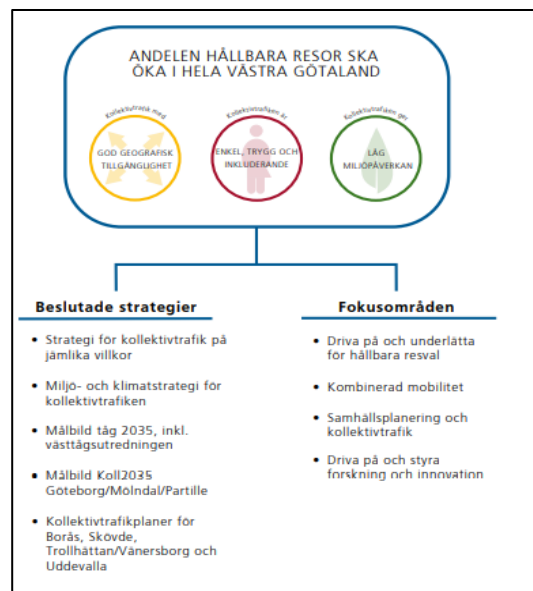
Inledning

Syftet med långtidsprognosen är att ge en bild av den ekonomiska utvecklingen för Västtrafiks verksamhet för åren 2024–2026. Förändringen är uppdelad i två delar varav den första beskriver hur kostnaden för befintlig trafik och verksamhet utvecklar sig. Den andra delen bedömer satsningar i enlighet med inriktningen i trafikförsörjningsprogrammet, Västtrafiks affärsplan och andra strategiska dokument.

Långtidsprognosen har tagits fram i en period av återhämtning från pandemin där det fortfarande finns osäkerhet kring takten på återhämtningen. I långtidsprognosen har en bedömning gjorts över hur utvecklingen kan komma att se ut. Omvärlden i övrigt är även i ett svårbedömt läge vilket leder till mer och osäkrare antaganden. Långtidsprognosen bygger på budget 2023 och de kunskaper som funnits under hösten 2022. Kostnader för kollektivtrafikkämndens arbete är inte inkluderat.

Västtrafiks affärsplan

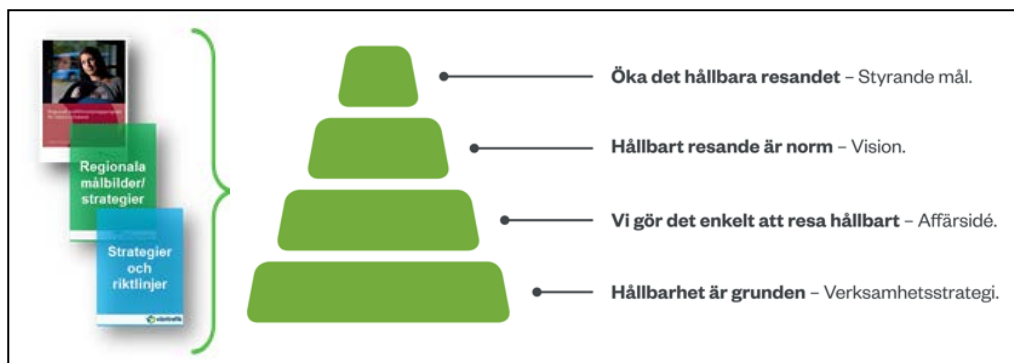
Västtrafiks affärsplan visar mål, inriktning och prioritering inför verksamhetens planering. Affärsplanen beskriver hur uppdraget från kollektivtrafikkämnden skall genomföras, samt vilka prioriteringar som är nödvändiga och viktiga för att nå de långsiktiga målen som finns i trafikförsörjningsprogrammet och även beslutade strategier.



Affärsplanen är i första hand Västtrafiks interna dokument som beskriver riktningen för hur företaget ska utvecklas. Planen visar den övergripande strategiska inriktningen tillsammans med vilka områden som särskilt skall prioriteras. Den ska

sedan ligga till grund för verksamhetens alla delar och samarbetet med Västtrafiks partners.

I affärsplanen finns en tydlig inriktning mot ett hållbart resande. Den riktningen grundar sig i senaste trafikförsörjningsprogrammet (2021–2025). Det avser både en breddning i synen på resande, men även en tydlig markering mot vikten av hållbarhet, ekologisk, social, såväl som ekonomisk. Inriktningen skall styra vilka områden och vilken utveckling som prioriteras.



Förutsättningarna i årets långtidsprognos är fortsatt till viss del påverkade av återhämtning från pandemin och hur resandet och Västtrafiks biljettintäkter bedöms kunna återhämta sig. Både i budget 2023 som ligger till grund för arbetet och fortsättningsvis under de år som prognosen omfattar. I den här långtidsprognosen fortsätter styrningen mot fokusområdena ökad marknadsandel, ekonomisk hållbarhet och hela samhällets mobilitetsaktör.

Utveckling av trafik med helhetssyn – Geografiska team

Västtrafik har under det senaste året utvecklat sin struktur för arbete med trafikutveckling. Västtrafik skall i arbetet ha ett tydligare ansvar och en övergripande och sammanhållen trafikutveckling inom regionen. Den lokala kunskapen som finns hos trafikföretagen kombineras med ett tydligt regionalt ansvar för att säkerställa effektiva trafiklösningar runt om i regionen.

Arbets sättet innebär att olika kompetenser samlas för olika geografiska områden som tillsammans täcker hela Västtrafiks område. Varje geografiskt team ansvarar sedan för att analysera trafiken inom området och säkerställa effektiva och kundanpassade lösningar som kombinerar trafikslag och trafik oberoende av trafikavtal.

Arbetet i geografiska team samordnas i en tvärfunktionell gruppering som skall säkerställa att utvecklingen följer fastställda målsättningar och riktlinjer.

Arbetet med riktlinjer och målsättningar tillsammans med affärsutvecklingsplanerna ligger till grund för de bedömningar av kostnadsutvecklingen och måluppfyllelse som presenteras i denna långtidsprognos.

Sammanfattning

Resultatet av långtidsprognosen visar en utveckling där genomsnittliga behovet av ökat driftsbidrag är något högre än de senaste åren. Investeringar i nya tåg, spårvagnar och depåer påverkar periodens behov. En viss förskjutning kan ses mellan åren jämfört med tidigare långtidsprognos där bedömning av delar av tåginvesteringar nu förskjutits från 2025 till 2026. Satsningar i trafik finns upptaget enligt framtagna femårsplan, vilket även innefattar satsningar inriktat mot samhällsutveckling och kopplat till infrastrukturella projekt. Återhämtningen av resandet efter pandemiåren har en bedömd positiv effekt på intäkterna såväl som arbetet med intäktssäkring.

För befintlig trafik beräknas driftsbidraget 2026, jämfört med budget 2023, behöva öka med 495 mnkr eller genomsnittligt med drygt 2,7% per år.

Inklusive satsningar under åren 2024–2026 beräknas Västtrafiks behov av driftsbidrag öka med 1 190 mnkr eller genomsnittligt med drygt 6,2% per år.

Behovet av ökat driftsbidrag påverkas av satsningar på nya tåg och infrastruktur som faller ut under perioden. Det bör noteras att stora delar av satsningarna redan är beslutade och därför inte kan ingå i en eventuell prioritering (ex nya spårvagnar och nya tåg).

	2024	2025	2026
Kostnadsutveckling dagens verksamhet	-150	-210	-135
Satsningar i trafik (inkl. övrigt)	-185	-215	-295
Behov ökat driftsbidrag före intäktsbortfall	-335	-425	-430

Långtidsprognos 2024–2026

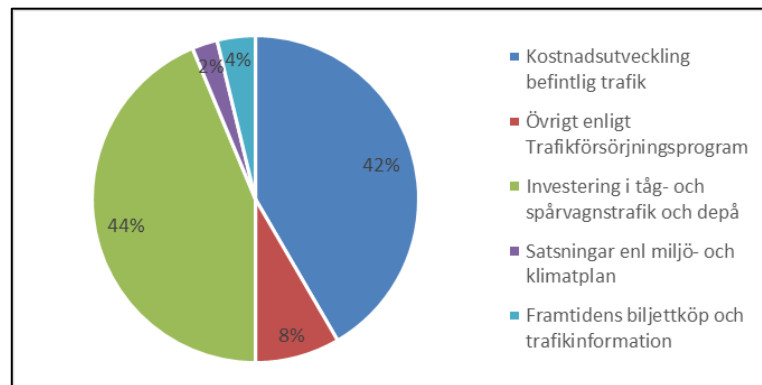
Långtidsprognosen är en bedömning av Västtrafiks ekonomiska utveckling och beskriver nettoeffekten av respektive förändring för 2026 jämfört med budgeten för 2023.

(Belopp i tabellen nedan avser mnkr och posterna är justerade till jämna 5 mnkr)

Resultat före driftsbidrag enligt budget 2023	-5 975
Prisjustering	130
Resandeökning allmän netto inkl åtgärder intäktssäkring	335
Allmän kostnadsutveckling	-590
Kostnadsutveckling tågtrafiken	-10
Kostnadsutveckling Spårvagnstrafiken	-225
Kostnadsutveckling båttrafiken	0
Kostnadsutveckling befintliga kostnader exkl trafik	-150
Upphandlings- samt effektiviseringseffekter	15
<i>Resultat före driftsbidrag 2025 avseende befintlig trafik</i>	<i>-6 470</i>
Satsningar Miljö och Klimatplan	-30
Investeringar i tåg och depå	-220
Investeringar Spårvagnstrafik och depå	-265
Investeringar i båt och hamnar	-5
Investering i depåer buss	-30
Övrigt enligt Trafikförsörjningsprogram	-100
Satsningar framtidens biljettköp och trafikinformation	-45
Resultat före Driftsbidrag 2026	-7 165
ÄGARERSÄTTNING	
Driftsbidrag enligt budget 2023	-5 975
Behov av ökat driftsbidrag för dagens verksamhet	-495
Behov av ökat driftsbidrag för satsningar	-695
Total driftsbidrag 2026	-7 165
Årlig genomsnittlig procentuell ökning av ägarersättning	6,2%
Varav årlig procentuell ökning exkl satsningar	2,7%

Bedömd kostnadsutveckling för befintlig verksamhet

Som bas i tabellen på föregående sida är den verksamhet Västtrafik enligt budget förväntas ha vid utgången av 2023. Nettoutvecklingen för denna befintliga verksamhet summerar sedan till resultat före driftsbidrag 2026 för befintlig verksamhet och trafik som fördelar sig enligt diagrammet nedan.



Prisjustering motsvarar rena intäktsökningar. Budget 2023 innehåller en prisökning på 2,6 % för perioden jan-april för att sedan återgå till 2022 års nivå. En viss helårseffekt syns av det även för 2024. Ingen prisökning är medtagen för 2024 där priserna frusna på 2022 års nivå. För perioden 2025 och 2026 finns medtaget en prisökning motsvarande 2,6 % per år. I beloppet är hänsyn tagen till priselasticitet motsvarande ca 0,6 använd.

Resandeökning allmän är en nettopost och visar hur intäktsmassan bedöms öka i samband med resandet på befintlig trafik. Posten inkluderar även de kostnader som är kopplade till denna utveckling. Pandemin påverkade intäkterna i hög grad och det finns en fortsatt osäkerhet. Återhämtning till 2025 är bedömd till en succesiv återgång av resandet till 2019 års nivå. Delar av den positiva utveckling som bedöms för perioden är kopplad till åtgärder för intäktssäkring som har påbörjats under 2021 och 2022. Dessa har gett positiv effekt på intäkterna och brutit den trend som noterats senaste åren. Genomlysning av biljettintäkter, och dess utveckling, har resulterat i redan beslutade åtgärder kring visering, biljettkontroll och affärsregler m m. Åtgärderna är viktiga att fortsätta arbeta med för att bibehålla uppnådd nivå och få ut tillkommande effekt.

Allmän kostnadsutveckling avser en beräkning av indexeffekten på trafik-kostnaderna (se bilaga 1 - Förutsättningar). Posten innehåller denna gång osäkerhet i likhet med intäkterna under pandemin. Kriget i Ukraina, hög inflation, högre ränta och andra tecken på en begynnande lågkonjunktur ger en oförutsägbar utveckling.

Kostnadsutveckling tågtrafiken avser till största delen ökade kostnader kopplat till nya fordon som levereras under prognosperioden och depåhyra. I bedömd kostnadsutveckling ingår också kostnader för underhåll. Tåg levereras oftast i batcher. Det medför att det tyngre underhållet som återkommer med jämna

mellanrum infaller ungefär samtidigt för ett stort antal tåg. Sedan kommer mellanåren då underhållsbehovet minskar. Det bidrar till en mer oregelbunden kostnadsutveckling per år. Under perioden återlämnas tidigare inhyrda tåg i takt med att nya egna fordon levereras.

Kostnadsutveckling spårvagnstrafiken avser till största delen ökade kostnader för banavgifter samt ökade kostnader för underhåll av fordon. För nya fordon som levereras under prognosperioden finns kostnader för bland annat utökad depåkapacitet.

Upphandlingseffekter avser en bedömd positiv effekt i upphandlingar under första delen av prognosperioden men med högre kostnad i slutet av perioden.

Sammantaget en något positiv nivå. Den positiva effekten beror på ett flertal faktorer, bland annat möjligheten att optimera trafiklösningar och trafikupplägg i den upphandlade trafiken. Upphandlingar som sker senare under perioden är svårare att bedöma, men bedöms ha en ökad kostnadsnivå.

Kostnadsutveckling övriga kostnader avser kostnadsutveckling för resterande verksamheter inom Västtrafik. Det är främst trafiknära kostnader såsom terminaler, hållplatser, fordonsutrustning m m. En mindre del avser administrativa kostnader.

Sammantaget visar dessa poster en bedömning av hur kostnadsutvecklingen blir utifrån att inga ytterligare satsningar görs.

Bedömd kostnadsutveckling för satsningar

Utöver utvecklingen av befintlig verksamhet estimeras storleken på satsningar utifrån olika strategier och planer i syfte att nå de övergripande målen. Netto-utvecklingen för denna utökade verksamhet summeras till ett resultat före driftsbidrag 2026 för Västtrafik. Periodens satsningar är till stora delar redan beslutade satsningar som infaller under perioden. De största posterna är kopplade till investeringar i nya tåg- och spårvagnsfordon samt depåkapacitet.

Miljö- och klimatplan, innefattar under prognosperioden satsningar för båttrafiken och elektrifiering av fartyg och laddinfrastruktur. Det finns dels upptaget investeringar i elektrifiering av två av Västtrafiks egna fartyg, men också krav på elektrifiering av fartyg i samband med upphandlingar. Effekterna av dessa syns som satsningar inom Västtrafiks miljö- och klimatplan.

Investeringar i tågfordon och depå, Leverans av 45 beställda tåg bedöms påbörjas under 2024. Därefter följer en leveransplan som sträcker sig över drygt tre år. Bakgrunden till beslutet om investering är det behov som identifierats i arbetet kring *Målbild Tåg 2035*¹. Kostnaderna som omfattas är främst avskrivningar och räntekostnader samt bedömd konsekvens på underhållskostnaderna. I dag finns ett behov av att hyra tågfordon. Ekonomisk effekt av att det behovet minskar i takt

¹ <https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/sa-styrs-kollektivtrafiken/trafikforsorjningsprogrammet/malbild-tag-2035/>

med att nya fordon levereras är medtagen. Posten rymmer även tillkommande depåkapacitet.

Investeringar i spårvagnstrafik och depå. Under 2020 påbörjades leverans av nya spårvagnar. De första 40 fordonen som beställts beräknas vara levererade under 2023. Under prognosperioden förväntas leveransen av tillkommande investeringar i de första 40 st nya 45-metersspårvagnarna genomföras. Därefter förväntas ytterligare 20 st 45-metersspårvagnar levereras efter prognosperioden. Fordonen avses användas för såväl ersättning av äldre modeller som för utökning av trafik. Depåkapacitet i form av Ringön Etapp 2 (§ 57.2 VT styrelseprotokoll nr 5, 30 juni – 1 juli, 2021) ingår även i posten.

Investeringar i depåer buss m m. Bedömd kostnad avser bland annat merkostnad för nya depåer jämfört med befintlig depåstruktur och utrustning samt investeringar för elektrifiering av busstrafiken.

Övrigt enligt trafikförsörjningsprogram bygger på de 5-årsplaner som arbetats fram av Västtrafiks verksamhetsledning för trafikutveckling och de geografiska teamen. Utgångspunkten är inriktningen i Regionalt trafikförsörjningsprogram, målbilder, och andra strategiska dokument. Västtrafik har inom ramen för samhällsutveckling ett uttalat fokusområde som handlar om att utveckla nya trafiklösningar för att tillsammans med andra aktörer bidra till det hållbara resandet i framtiden. I årets långtidsprognos finns medel för satsningar inom detta område inom ramen för 5-årsplanen. 5-årsplanen innehåller satsningar kopplat till ny och förändrad infrastruktur, t ex spårväg Lindholmen under prognosperioden. Ett viktigt område för satsningar är att säkerställa att kapacitet där många åker och för att öka marknadsandelen.

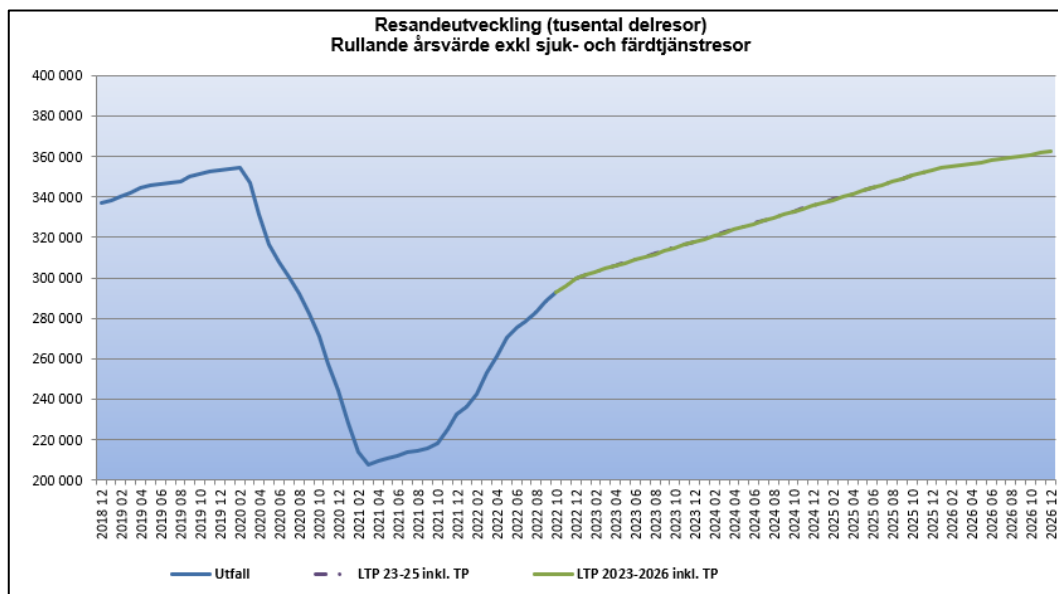
Som tidigare beskrivits kommer stor påverkan på bil- och kollektivtrafik ske i Göteborg när byggnationerna fortsätter inom det Västsvenska Paketet. Kostnader för ersättningstrafik i samband med ombyggnationen finns medtaget som kostnad för befintlig trafik, det vill säga, det ses inte som satsningar även om det för med sig en möjlighet att öka resandet.

Satsningar framtiden biljettköp och trafikinformation. Västtrafik har startat upp två större program som löper under prognosperioden. ”Framtidens biljettköp” omfattar utbyte av Västtrafiks system för försäljning ombord, i butiker och hos försäljningsombud samt visering av biljetter, där nuvarande system inom några år är föråldrat. Det andra programmet ”Framtidens trafikinformation” är ett område som har stora behov av att harmonisera system och arbetssätt för att kunna automatisera och säkerställa rätt information till kund i rätt tid. Flexibilitet i hanteringen av trafikinformationen behöver säkerställas för att möta framtidens behov och även här krävs systemskiften.

Måluppfyllelse trafikförsörjningsprogrammet

God geografisk tillgänglighet

Resandet med Västtrafik har påverkats stort av pandemin och är i en återhämtningsfas. Trafiken kommer att behöva utvecklas och anpassas löpande utefter hur återhämtningen utvecklas. Under prognosperioden bedöms det ske en succesiv återhämtning mot målet i trafikförsörjningsprogrammet för 2025 på 350 miljoner resor.



Ett område för att öka resandet och marknadsandelen för hållbart resande är genom att bland annat fortsätta arbeta för resenärernas vilja, förtroende och trygghet att resa tillsammans och förbättra och utveckla resmöjligheter och trafikinformation.

Framåt är det viktigt att skapa ekonomiskt utrymme för att finansiera fortsatta satsningar för ökat hållbart resande främst genom fortsatt intäktssäkring och effektiv trafik med utgångspunkt i uppsatta mål och strategier.

Arbetet framöver kommer även fokusera på att påverka samhällsplaneringen i en hållbar riktning tillsammans med andra aktörer samt anpassa och utveckla erbjudandet mot att leverera på en större del av människors resbehov och därmed verka för ett väl fungerande hållbart mobilitetssystem.

Under prognosperioden sker också leverans av nya fordon för såväl spårvagns- som tågtrafiken. Under kommande period spelar utbyggnaden av infrastruktur och tillgång till fordon inom spårvagnstrafiken stor roll för resandeutvecklingen.

Resandet bedöms under 2024–2025 succesivt återhämta sig till en nivå för målen i trafikförsörjningsprogram 2021–2025, för att sedan utvecklas med ca 2,6% under

2026. Det råder fortsatt osäkerhet kring hur resandeutvecklingen kommer att se ut framöver och diagrammet ovan visar vad som skulle kunna vara ett scenario där succesiv återhämtning sker över de närmaste åren.

Enkel, trygg och inkluderande

Detta delmål är svårare att beräkna ur ett ekonomiskt perspektiv. Det rör sig mer om att prioritera frågor och förbättringsområden som stödjer målet, än att i större omfattning avsätta medel.

Detta område är särskilt utpekat i de prioriteringar inom Västtrafik som skall vara en del av att återfå kunderna i takt med att pandemins effekter avtar. Att återfå förtroendet och tryggheten i kollektivtrafiken är ett viktigt arbete.

Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärgruppers behov. Det ska finnas ett utpekat kollektivtrafiknät som är tillgänglighetsanpassat. Arbetet inriktas mot att förbättra samverkan mellan olika aktörer, göra det enklare och öka tryggheten i resan. I Västtrafiks handlingsplan för ”*Kollektivtrafik på jämlika villkor*²” beskrivs mål och delmål med efterföljande åtgärder för ökad tillgänglighet, för alla resenärgrupper. Västtrafik kommer att behöva utveckla och prioritera bland åtgärderna som föreslås i handlingsplanen, eftersom flera områden är komplexa och kräver breda insatser inom Västtrafiks verksamhet.

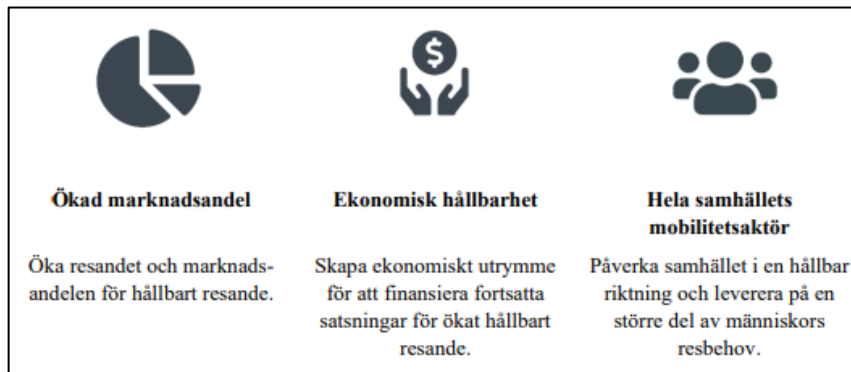
Flera av dessa kostnader och ambitioner syns inte som egna kostnadsposter utan ryms i den ordinarie verksamheten. I långtidsprognosen finns kostnader medtagna för att bibehålla tillgänglighetsanpassning av fordon i kommande upphandlingar vad gäller buss samt annan anpassning. Ett viktigt led i anpassningen är utfasningen av de äldre spårvagnsmodellerna, vilket redovisas som investering av nya spårvagnar.

Med varumärkesstrategin som bas har Västtrafik beslutat ett kundlöfte och arbetar med styrning mot strategin genom bland annat affärsplanen och Västtrafikmodellen. Det är numera ett etablerat arbetssätt. Kundlöftet är en viktig grund för prioriteringen av fokusområden i affärsplanen. Detta arbete syftar de kommande åren till att återta marknadsandel och få tillbaka de resenärer som rest med oss. Och på sikt även attrahera de som ännu inte reser med oss.

² [Kollektivtrafiknämndens trafikförsörjningsprogram.](#)

Fokusområden – Västtrafiks affärsplan

Västtrafiks satsningarna inom fokusområdena ska tillsammans med verksamheten i övrigt arbeta mot de övergripande målen.



Ökad marknadsandel, ekonomisk hållbarhet och hela samhällets mobilitetsaktör ska stödja kollektivtrafikens fortsatta utveckling på kort och lång sikt. En ökad marknadsandel genom att bland annat utveckla resmöjligheter och driva beteendeförändring. Ekonomisk hållbarhet genom fortsatt arbete med åtgärder för intäkts-säkring och reducera fuskåkningen i kombination med att förenkla biljettköp. Genom det skapas ekonomiskt utrymme för att finansiera fortsatta satsningar för ökat hållbart resande. Hela samhället mobilitetsaktör genom påverkan och utveckling av nya mobilitetsformer och tjänster. Påverka samhället i en hållbar riktning och leverera på en större del av människors resbehov.

Låg miljöpåverkan

Miljöarbetet inom Västtrafik styrs av fastställd miljö- och klimatstrategi.

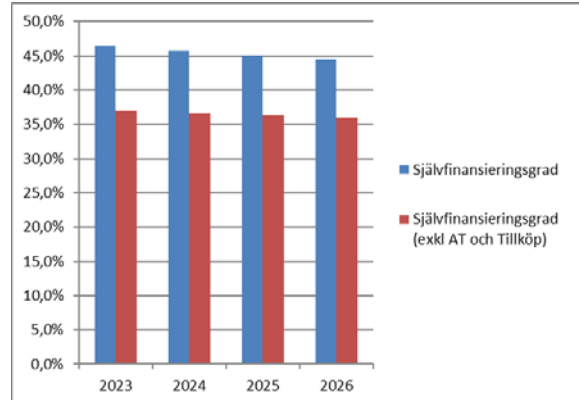
Det övergripande miljömålet för Västtrafik är minskning av koldioxidutsläppen med 90% till 2035. Västtrafiks miljö- och klimatplan beskriver de åtgärder som krävs för att nå målen. Västtrafiks miljö- och klimatplan beskriver de åtgärder som krävs för att nå målen, en storskalig elektrifiering kommer vara nödvändig. Planen kommer att uppdateras under 2023 efter att aktualiseringen av miljö- och klimatstrategin fastställts.

Fortsatta satsningar i samband med utveckling av trafiken enligt fastställd miljö- och klimatstrategi beräknas vara inkluderad i ordinarie verksamheten och ingår som en naturlig del i upphandlingar av trafik för busstrafiken. Kostnaderna avser bland annat en större omställning till elfordon inom stadstrafiken. För båttrafiken finns satsningar enligt Miljö- och klimatstrategin upptaget under avsnittet satsningar.

Självfinansieringsgrad

Västtrafiks behov av driftsbidrag påverkas av vilken nivå av självfinansieringsgrad som eftersträvas. Prissättning, omfattning på satsningar, resandeutveckling, kvalitets- och miljökrav samt policy för lågfrekvent resande är exempel på faktorer som påverkar självfinansieringsgraden.

Självfinansieringsgraden bedöms ligga på ca 45% under prognosperioden. Den fortsatta osäkerheten som råder kring hur intäkterna utvecklas påverkar direkt självfinansieringsgraden.



Investeringsplan 2024–2026

Västtrafik står inför flertalet stora investeringar även de kommande åren. Bland investeringarna märks särskilt fordonsinvesteringar, fordonsutrustning samt investeringar i infrastruktur kopplat till trafiken i form av resecentra, hållplatser och fordonsdepåer. I enlighet med tidigare år visas en översiktlig bild av investeringsbehovet de nästkommande fem åren, men även efter femårsperioden finns flera större investeringar som planeras tas i bruk, främst inom infrastrukturområdet. Tabellen visar aktiverade belopp för planerade investeringar efter eventuell medfinansiering.

Ofta överensstämmer upparbetning och ianspråktagande, men för vissa större projekt eller investeringar fördelas utgifterna på flera år, vilket innebär att de påverkar budgetutrymme även åren före ianspråktagandet.

Investeringsbehov	2024	2025	2026	2027	2028	Perioden
Belopp i mnkr						
Tågfordon inkl revisioner	610	2 920	1 950			5 480
Tågfordon Option 2 (ej beslutad)			430	1 740	1 680	3 850
Spårvagn M34	450	890	280			1 620
Spårvagn M34 option (ej beslutad)				670	170	840
Terminaler och övrig infrastruktur	70	120	175	55	45	465
Depåer Buss inkl Utrustning			480	70	40	590
Depå Spårvagn	1 780					1 780
Depå Tåg*					1 500	1 500
Utrustning fordon	130	130	130	140	20	550
Övrigt	165	110	110	150	150	685
Summa	3 205	4 170	3 555	2 825	3 605	17 360

*Avser belopp för Tågdepå Sandbäck. Det finns en stor osäkerhet avseende depåns omfattning och ny kalkyl skall tas fram

Driftskonsekvenserna i form av kapitalkostnader, hyra, drift m m av investeringar för 2024–2026 är bedömda och medtagna i långtidsprognosen. Beräkningen är gjord i fasta priser och med hänsyn tagen till beslutade bidrag. Flera av investeringarna är ännu inte formellt beslutade och avser alltså bedömda behov. Investeringarna kopplade till fastigheter och depåer sker i Västfastigheters regi och belastar sedan Västtrafik i form av hyra.

Investeringar utanför Västra Götalandsregionen

Västtrafik påverkas också av investeringar som sker av andra parter utanför Västra Götalandsregionen. Inom spårvagnstrafiken sker del av investeringarna inom Göteborg Stad, t ex spårvagnsbana. Under prognosperioden planeras investeringar som överstiger 1 miljard kronor.

Det pågår också under perioden investeringar i tåg- och bussdepåer där en extern part (ej Västfastigheter) genomför investeringen som sedan belastar Västtrafik i form av en hyreskostnad.

Investeringarna i fordon som tåg, spårvagn eller båt, sker på liknande sätt inom busstrafiken där trafikföretagen löpande investerar i nya fordon. Summan för dessa bedöms till cirka 700 mkr per år, eller 3,5 mdkr under investeringsperioden 2024–2028. Under prognosperioden sker en fortsatt övergång till elektrifierad busstrafik i flera större avtal. Det leder till ytterligare större investeringar kopplat till dyrare fordon och infrastruktur. I långtidsprognosen ryms den effekten inom trafik kostnadernas utveckling inom posten upphandlingseffekter.

Utvecklingen 2024 och 2025

Det är viktigt att notera att beloppen i långtidsprognosen även för 2024 och 2025 är bedömningar utifrån förutsättningar som finns hösten 2022. Utvecklingen av respektive typ av kostnad för åren 2024 och 2025 visas i nedanstående tabell. I behovet för 2025 jämfört med tidigare långtidsprognos finns en förskjutning av kostnader till 2026 på 70 mnkr, framför allt till följd av senarelagd leverans av nya tåg. Behovet kvarstår under innevarande långtidsprognosperiod men ett år senare än tidigare prognosticerat.

Behovet resulterar i:

- Ett driftsbidrag för Västtrafik 2024 motsvarande 6 310 mnkr
- Ett driftsbidrag för Västtrafik 2025 motsvarande 6 735 mnkr

<i>mnkr</i>	LTP 2024	LTP 2025
Prisjustering	-15	65
Resandeökning allmän netto <u>inkl</u> åtgärder intäktssäkring	137	110
Allmän kostnadsutveckling	-167	-205
Kostnadsutveckling tågtrafiken	25	-38
Kostnadsutveckling Spårvagnstrafiken	-116	-96
Kostnadsutveckling båttrafiken	0	0
Kostnadsutveckling befintliga kostnader <u>exkl</u> trafik	-43	-55
Upphandlingseffekter	30	9
Satsningar Miljö och Klimatplan	0	-5
Effektiviseringar inom utförd trafik	0	0
Investeringar i tåg och depå	-27	-87
Investeringar Spårvagnstrafik och depå	-107	-79
Investeringar i båt och hamnar	0	-2
Investering i depåer buss	-7	-7
Övrigt enligt Trafikförsörjningsprogram	-40	-30
Satsningar framtidens biljettköp och trafikinformation	-5	-5
Behov av ökat driftsbidrag	-335	-425

I arbetet inför budget 2024 och senare 2025 samt i det fortsatta arbetet med Trafikplan kommer satsningar och kostnadsnivåer ytterligare preciseras samt prioriteras vilket kan leda till att gjorda bedömningar förändras. Större osäkerheter som kan påverka utfallet i budgetarbetet är:

- Utveckling av resandet och återhämtningstakten efter pandemin
- Indexutveckling
- Annat beslut kring prisökning än antaget
- Allmänt kring satsningar och faktiskt utfall av upphandling av befintlig trafik.

Risakanalys för långtidsprognosen

Den ekonomiska långtidsprognosen som Västtrafik har upprättat för tiden 2024–2026 baseras på dagens bedömningar och erfarenheter avseende kostnadsutveckling, resandeutveckling, priskänslighet, resenärernas beteende m m. Det är osannolikt att alla dessa faktorer utvecklas enligt plan. Nedan beskrivs några av de mer väsentliga ekonomiska riskerna.

Intäkternas fortsatta återhämtning och utveckling efter pandemin

Det är i dagsläget fortsatt osäkert hur effekterna kopplat till återhämtningen efter pandemin kommer att påverka intäkter och resande och val av färdmedel under prognosperioden. Intäkterna är en uppskattning och ett scenario av hur intäkterna skulle kunna se ut. Hur återhämtning och resandemönster utvecklas de närmaste åren kommer att påverka intäktsutvecklingen under perioden. Effekten av +/- 1% årlig förändring av intäkterna motsvarar ca +/- 30-40 mnkr.

Indexkostnader ökar mer än vad som antagits under 2024–2026

Långtidsprognosen baseras på förväntad ökning av arbetskraftsindex och konsumentprisindex och en ett oförändrat producentprisindex för diesel. Västtrafiks trafik kostnader påverkas i stor omfattning av index. Om det sammanvägda indexet år 2023 ökar med 1% utöver prognostiserat medför det ett ökat behov av driftsbidrag med ca 80 mnkr.

Utveckling drivmedelskostnader

Marknaden för i princip samtliga drivmedel har varit turbulent under de senaste 2-3 åren, med både stora svängningar i pris och prisrekord för flera drivmedel. Marknadsläget bedöms för kommande år inte visa på några större minskningar i prisenivå men det finns tecken som tyder på en något lugnare marknad. En stor fråga som inte är klarlagd i dagsläget är Sveriges möjlighet till fortsatt skattebefrielse för Biodrivmedel. Beslut väntas senare i december 2022 och påverkar priset direkt från och med 2023.

Bedömningen sammantaget i långtidsprognosen är att kostnadsnivån som bedömts i budget 2023 är stabil under prognosperioden. En bevakning av området och dess gemensamma förutsättningar pågår i olika delar av kollektivtrafikbranschen.

Ombyggnationer i Göteborgsområdet

I denna Långtidsprognos finns medtaget bedömd kostnad för ersättningstrafik m m motsvarande 50-60 mnkr per år. Bedömningarna vad gäller dessa kostnader är osäkra. Avvikelse från dessa antaganden påverkar behovet av driftsbidrag.

Osäkerhet vid trafikupphandlingar

När trafikupphandlingar sker under perioden har Västtrafik i långtidsprognosen räknat med en viss kostnadsnivå. Totalt kommer trafik motsvarande drygt 2,5 mdkr att upphandlas under perioden 2024–2026. Avvikelse i utfallet av upphandlingarna påverkar direkt behovet av driftsbidrag.

//

Bilaga 1 - Förutsättningar för långtidsprognosen

Bilaga 1 - Förutsättningar för långtidsprognosen

Driftsbidraget är skillnaden mellan totala kostnader och totala intäkter.

I dokumentet uttrycks driftsbidraget och dess förändringar för Västtrafik exkluderat den Särskilda anropsstyrda trafiken (färdtjänst- och sjukresor).

Långtidsprognosen beskriver en bedömd omfattning av Västtrafiks verksamhet jämfört med budget 2023.

Västtrafiks samlade kostnader och intäkter i budget 2023 uppgår till 10 366 mnkr respektive 4 391 mnkr. Kostnaderna och intäkterna som avser anropsstyrd trafik med 795 mnkr ingår inte i beloppet.

Det som i hög grad påverkar driftsbidragets utveckling är den nuvarande trafikens allmänna kostnadsökningar utan förändrad trafikvolym (indexering). Framtida kostnadsökningar i långtidsprognosen, baseras på Konjunkturinstitutets bedömning av konsumentprisindex och arbetskostnadsindex. Bedömningen av utvecklingen för drivmedel/bränsle och el är mycket osäker under rådande marknadsklimat och har gjorts utifrån en samlad bedömning.

Ersättningen till trafikföretagen baseras således på en sammanvägning av nedanstående tre index.

- KPI (konsumentprisindex) ökar med 0,9 - 1,8 % per år.
- AKI (arbetskostnadsindex) ökar med 3,1 - 3,5 % per år.
- Drivmedel, inkl el, (samlad bedömning) bedöms oförändrad mot 2023.

Det sammanvägda kostnadsprisindexet för den nuvarande trafiken beräknas till 1,96 – 2,44 % under åren 2024–2026.

Prisförändringen på färdbevis beräknas till 2,6% för perioden 2025 och 2026.