

Styrelsen	2023-12-15
Handling nr	7.3
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2023-11-27
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Långtidsprognos 2025 – 2027

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ställa sig bakom redovisad långtidsprognos 2025–2027,
- att översända långtidsprognos 2025 - 2027 till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, samt
- att ge VD i uppdrag att uppdatera avsnitt 4.1 Utblick 2025 - 2026 i detaljbudget 2024 (ärende 7.3 styrelsemötet 19 oktober 2023) i enlighet med långtidsprognos 2025–2027.

Skövde dag som ovan

Lars Backström



Långtidsprognos 2025–2027

Västtrafik AB

2023-12-15

Innehållsförteckning

Inledning	3
Västtrafiks Affärsplan	3
Utveckling av trafik med helhetssyn – Geografiska team	4
Sammanfattning	4
Långtidsprognos 2025–2027	6
Bedömd kostnadsutveckling för befintlig verksamhet	7
Bedömd kostnadsutveckling för satsningar	8
Måluppfyllelse trafikförsörjningsprogrammet	9
God geografisk tillgänglighet	9
Enkel, trygg och inkluderande	10
Låg miljöpåverkan	11
Självfinansieringsgrad	12
Investeringsplan 2025–2027	12
Investeringar utanför Västra Götalandsregionen	13
Utvecklingen 2025 och 2026	14
Risikanalys för långtidsprognosen	15
Bilaga 1 - Förutsättningar för långtidsprognosen	17

Inledning

Syftet med långtidsprognosen är att ge en bild av den ekonomiska utvecklingen för Västtrafiks verksamhet för åren 2025–2027. Långtidsprognosen bygger på budget 2024 och de kunskaper som funnits under hösten 2023. Kostnader som redovisas är de som avser Västtrafik dvs resterande delar för Infrastruktur och kollektivtrafiknämnden är inte inkluderat. 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 osäkerheter i konjunktur och omvärld. Det är ett svårbedömt läge vilket leder till mer och osäkrare antaganden. Resande och biljettintäkter har haft en positiv utveckling, men den fortsatta utvecklingen är osäker. I långtidsprognosen har en bedömning gjorts över hur utvecklingen kan komma att se ut.

Särskilda aktiviteter eller åtgärder kopplade till uppdraget om plan för att uppnå 50% självfinansieringsgrad är inte medtagna i prognosen. De aktiviteter kopplade till bland annat effektivisering och arbetet med intäktssäkring som är medtagna är en del av Västtrafiks löpande arbete och befintlig verksamhet.

Västtrafiks affärsplan

Västtrafiks affärsplan visar mål, inriktning och prioritering inför verksamhetens planering. Affärsplanen beskriver hur uppdraget från kollektivtrafiknämnden skall genomföras samt vilka prioriteringar som är nödvändiga och viktiga för att nå de långsiktiga målen som finns i trafikförsörjningsprogrammet samt 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, och en tydlig markering mot vikten av hållbarhet, ekologisk,



social, såväl som ekonomisk. Inriktningen skall styra vilka områden och vilken utveckling som prioriteras.

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 de senaste åren utvecklat sin struktur för arbete med trafikutveckling. Västtrafik ska i det 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 den femåriga planen för trafikutveckling ligger till grund för de bedömningar av kostnadsutvecklingen och måluppfyllelse som presenteras i denna långtidsprognos.

Sammanfattning

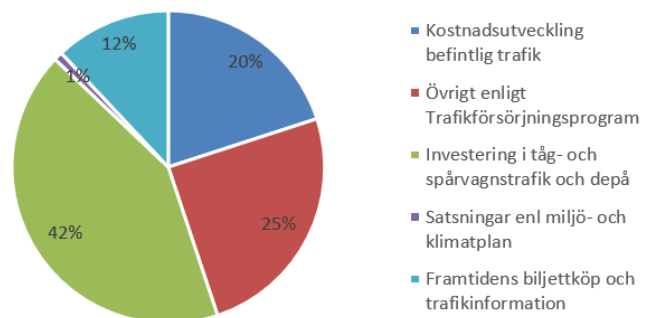
Resultatet av långtidsprognosen visar en utveckling där behovet av ökat driftsbidrag är något lägre för 2025 och 2026 än bedömningen i föregående års långtidsprognos. Den genomsnittliga ökningstakten är 5,7% för prognosperioden, där den större kostnadsökningen ligger 2027 med 7%. De utmaningar i form av större kostnadsökningar som kan ses 2027 bedöms även fortsätta efter prognosperioden främst på fortsatt behov av satsningar i infrastruktur, tåg- och spårvagnstrafik. Upphandlingseffekter bedöms under prognosperioden ha en positiv påverkan. Investeringar i nya tåg, spårvagnar och depåer påverkar periodens behov. En viss förskjutning kan ses av investeringar mellan åren jämfört med tidigare långtidsprognos. Satsningar i trafik finns upptaget enligt

framtagen femårsplan, vilket även innefattar satsningar inriktat mot samhällsutveckling och kopplat till infrastrukturella projekt. Resandeutveckling är bedömt lägre än i tidigare långtidsprognos. De har dock fortsatt en positiv effekt på intäkterna, tillsammans med bedömda prisökningar och arbetet med intäktssäkring.

För befintlig trafik beräknas driftsbidraget 2027, jämfört med budget 2024, behöva öka med 225 mnkr eller genomsnittligt med drygt 1,2% per år.

Inklusive satsningar under åren 2025–2027 beräknas Västtrafiks behov av driftsbidrag öka med 1 125 mnkr eller genomsnittligt med drygt 5,7% per år.

Behovet av ökat driftsbidrag påverkas av satsningar på nya tåg och spårvagnar 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). Kostnader för befintlig trafik är beroende av satsningarna i nya fordon.



	2025	2026	2027
Kostnadsutveckling dagens verksamhet	-110	5	-120
Satsningar i trafik och övrigt	-175	-350	-375
Behov ökat driftsbidrag	-285	-345	-495

Långtidsprognos 2025–2027

Långtidsprognosen är en bedömning av Västtrafiks ekonomiska utveckling och beskriver nettoeffekten av respektive förändring för 2027 jämfört med budgeten för 2024.

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

Resultat före driftsbidrag enligt budget 2024	-6 242
Prisjustering	225
Resandeökning allmän netto inkl åtgärder intäktssäkring	310
Allmän kostnadsutveckling	-715
Kostnadsutveckling tågtrafiken	150
Kostnadsutveckling Spårvagnstrafiken	-250
Kostnadsutveckling befintliga kostnader exkl trafik	-215
Upphandlings- samt effektiviseringseffekter	270
<i>Resultat före driftsbidrag 2027 avseende befintlig trafik</i>	<i>-6 467</i>
Satsningar Miljö och Klimatplan	-10
Investeringar i tåg och depå	-285
Investeringar Spårvagnstrafik och depå	-175
Investeringar i båt och hamnar	-5
Investering i depåer buss	-10
Övrigt enligt Trafikförsörjningsprogram	-280
Satsningar framtidens biljettköp och trafikinformation	-135
Resultat före Driftsbidrag 2027	-7 367
ÄGARERSÄTTNING	
Driftsbidrag enligt budget 2024	-6 242
Behov av ökat driftsbidrag för dagens verksamhet	-225
Behov av ökat driftsbidrag för satsningar	-900
Total driftsbidrag 2027	-7 367

Bedömd kostnadsutveckling för befintlig verksamhet

Som bas i tabellen på föregående sida är den verksamhet Västtrafik enligt budget förväntas ha vid utgången av 2024. Nettoutvecklingen för denna befintliga verksamhet summerar sedan till resultat före driftsbidrag 2027 för befintlig verksamhet och trafik som fördelar sig enligt diagrammet.

Prisjustering motsvarar rena intäktsökningar. För perioden 2025 till 2027 finns en beräknad prisökning motsvarande 2,6% per år. I beloppet är hänsyn tagen till priselasticitet motsvarande ca 0,8%.

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. Intäktsutvecklingen är osäker och bygger på en bedömning av resandet och biljettmix. Delar av den positiva utveckling som bedöms för perioden är kopplad till åtgärder för intäktssäkring, ett arbete som påbörjats men fortsätter under prognosperioden. Genomlysning av biljettintäkter och dess utveckling har resulterat i redan beslutade åtgärder kring visering, biljettkontrollen och affärsregler mm. Dessa åtgärder är viktiga att fortsätta arbeta med för att bibehålla uppnådd nivå och få ut tillkommande beräknade effekter.

Allmän kostnadsutveckling avser en beräkning av indexeffekten på trafik kostnaderna (se bilaga 1 - Förutsättningar). 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.

Kostnadsutveckling tågtrafiken är positiv under prognosperioden. En ny modell för banavgifter ger en lägre kostnad. Under perioden återlämnas tidigare inhyrda tåg i takt med att nya egna fordon levereras. De nya inköpta tågen kommer samtidigt att ge ökade kostnader för att få in dem i trafik och underhålla. I bedömd kostnadsutveckling ingår också kostnader för underhåll befintliga tåg. 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, som under denna prognosperiod är positiv. Det finns även positiva effekter från komponenter som är färdigavskrivna på befintliga tåg.

Kostnadsutveckling spårvagnstrafiken avser till största delen ökade kostnader för banavgifter, ökade kostnader för underhåll av fordon samt personalkostnader för trafiken. Underhållskostnader för äldre spårvagnsmodeller sjunker något, medan nya fordon som levereras under perioden behöver underhållas.

Upphandlingseffekter avser en bedömd positiv effekt från upphandlingar under prognosperioden. Den positiva effekten beror på ett flertal faktorer, bland annat möjligheten att optimera trafiklösningar och trafikupplägg i den upphandlade

trafiken. Framför allt är det trafikupphandlingar för busstrafiken som visar positiva effekter i denna prognos. Upphandlingar i båttrafiken bedöms ha en negativ effekt kopplat till kostnader för elektrifiering. Upphandlingseffekter är svårbedömda och till exempel överklaganden och elektrifiering kan påverka utfallet.

Kostnadsutveckling övriga kostnader avser kostnadsutveckling för resterande verksamheter inom Västtrafik. Det är främst trafiknära kostnader såsom terminaler, hållplatser, fordonsutrustning etc. En mindre del avser mer administrativa kostnader. Det finns även medtaget kostnader för inlösen av en option för utökad biljettkontroll.

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 som finns i olika strategier och planer i syfte att nå de övergripande målen. Netto-utvecklingen för denna utökade verksamhet summerar sedan till resultat före driftsbidrag 2027 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 upptaget investeringar i elektrifiering av 2 av Västtrafiks egna fartyg och nödvändig laddinfrastruktur inför trafikstarter under perioden. Effekterna av dessa syns som satsningar inom Miljö- och klimatplan.

Investeringar i tågfordon och depå. Leverans av 45 beställda tåg bedöms påbörjas under 2025. Sedan följer en leveransplan som sträcker sig över drygt två år. Bakgrunden till beslutet om investering är det behov som identifierats i arbetet kring Målbild Tåg 2035. De beräknade kostnaderna som omfattas är främst avskrivningar. Posten rymmer även tillkommande depåkapacitet.

Investeringar i spårvagnstrafik och depå. Under 2020 påbörjades leverans av nya spårvagnar. De första 40 fordonen som beställts levererades under 2023. Under prognosperioden förväntas leveransen av de tillkommande 60 nya 45-meters-spårvagnar M34 genomföras. Fordonen avses användas för såväl ersättning av äldre modeller som för utökning av trafik. Posten innefattar även investeringar i livstidsförlängningar av M31-spårvagnarna under perioden.

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 delområdesledning för trafikutveckling och de geografiska teamen. Utgångspunkten är inriktningen i regionalt trafikförsörjningsprogram, målbilder, och andra strategiska dokument. Västtrafik har inom ramen samhällsutveckling ett uttalat fokusområde som handlar om att utveckla nya trafiklösningar för att tillsammans med andra aktörer bidra till det hållbara resandet i framtiden. 5-årsplanen innehåller satsningar under prognosperioden kopplat till ny och förändrad infrastruktur, t ex spårväg Lindholmen och satsningar i tågtrafiken som möjliggörs när Västlänken station centralen öppnar. Ett viktigt område för satsningar är att säkerställa att kapacitet där många åker och för att fortsätta öka marknadsandelen.

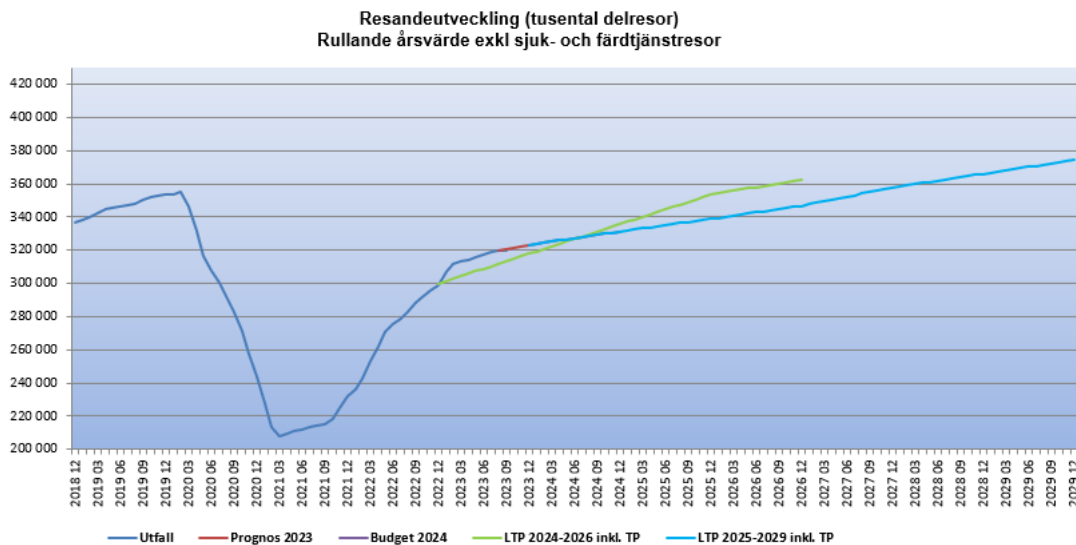
Liksom tidigare år kommer stor påverkan på bil- och kollektivtrafik fortsatt ske i Göteborg när byggnationerna fortsätter inom det Västsvenska Paketet. Kostnader för ersättningstrafik i samband med ombyggnationen finns medtaget som kostnad för befintlig trafik, det vill säga det ses inte som satsningar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

Satsningar framtidens biljettköp och trafikinformation. Västtrafik har startat upp två olika större program som löper under prognosperioden. Framtidens biljettköp är en reinvestering som omfattar utbyte och förbättring av Västtrafiks system för försäljning ombord, i butiker och hos försäljningsombud samt visering av biljetter. Nuvarande system kommer inom några år ha nått sin slutliga livslängd. Det andra programmet framtidens trafikinformation är också en reinvestering av nuvarande system. Område har samtidigt stora behov av att harmonisera system och arbetssätt för att kunna automatisera och säkerställa bra information till kund. Flexibilitet i hanteringen av trafikinformationen behöver säkerställas för att kundernas behov och förväntningar.

Måluppfyllelse trafikförsörjningsprogrammet

God geografisk tillgänglighet

Bedömningen av resandet som görs i långtidsprognosen tas i först hand fram för behovet av att kunna bedöma kostnader och intäkter som påverkas av resandet. Bedömningen görs för att försöka säkerställa en rimlig ekonomisk planering över perioden.



Resandet bedöms under 2025 - 2027 ha en utveckling som utgår från ett lägre utgångsläge än föregående års bedömning, och med en något flackare kurva de närmaste åren. Resandeutvecklingen bedöms vara i linje med den långsiktiga riktningen i trafikförsörjningsprogrammet. Det råder fortsatt osäkerhet kring hur resandeutvecklingen kommer att se ut framöver och diagrammet ovan visar vad som skulle kunna vara ett scenario under prognosperioden. Tillkommande i årets bedömning är att hänsyn har tagits till dagens utveckling med förarbrist, kommande banarbeten och resandeutvecklingen under hösten 2023.

Arbetet framöver kommer att 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.

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.

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 beskrivs mål och delmål med efterföljande åtgärder för ökad tillgänglighet, för alla

resenärsgupper. 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.

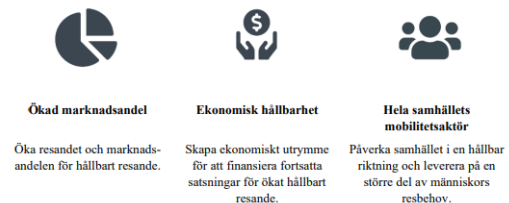
Flera av dessa kostnader och ambitioner syns inte som egna kostnadsposter utan rymms i den ordinarie verksamheten. I långtidsprognosen finns kostnader medtagna för att bibehålla tillgänglighetsanpassning av fordon i kommande upphandlingar vad gäller buss samt annan Anpassning. Ett viktigt led i Anpassningen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

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 intäktssäkring 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. Och påverka samhället i en hållbar riktning och leverera på en större del av människors resbehov.



Låg miljöpåverkan

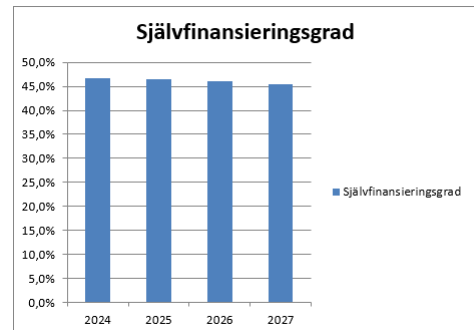
Miljöarbetet inom Västtrafik styrs av fastställd miljö- och klimatstrategi.

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, och en storskalig elektrifiering kommer vara nödvändig.

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. 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 och utveckling, kvalitets- och miljökrav samt policy för lågfrekvent resande är exempel på faktorer som påverkar självfinansieringsgraden.



Självfinansieringsgraden bedöms ligga mellan ca 46,7% och 45,4% under prognosperioden. Den fortsatta osäkerheten som råder kring hur intäkterna utvecklas påverkar direkt självfinansieringsgraden.

Uppdraget att ta fram en plan för vilka åtgärder som kan genomföras för att få upp självfinansieringsgraden till 50% hanteras utanför arbetet med långtidsprognosen. Beslut kopplade till resultatet av det arbetet kommer påverka utfallet under prognosperioden.

Investeringsplan 2025–2027

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 uppbyggnad 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	2025	2026	2027	2028	2029	Perioden
Belopp i mnkr						
Tågfordon inkl revisioner	680	2 545	1 795	45	30	5 095
Tågfordon Option 2 (ej beslutad)			445	1 775	1 660	3 880
Spårvagn M34	800	800	560			2 160
Terminaler och övrig infrastruktur	40	15	140	125	80	400
Depåer Buss inkl Utrustning		480	70	40	490	1 080
Depå Tåg				680		680
Utrustning fordon	180	190	170	70	20	630
Övrigt	110	110	110	150	150	630
Summa	1 810	4 140	3 290	2 885	2 430	14 555

Driftskonsekvenserna i form av kapitalkostnader, hyra, drift med mera av investeringar för 2025 – 2027 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. Trafikverkets investering i Västlänken, som i delar kommer att tas i bruk under prognosperioden, är en omfattande satsning och viktig för utvecklingen av Västtrafiks verksamhet. Inom spårvagnstrafiken sker del av investeringarna inom Göteborgs 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 minst 800 mnkr per år, eller cirka 4 mdkr under investeringsperioden 2025 – 2029. 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 2025 och 2026

Det är viktigt att notera att beloppen i långtidsprognosen även för 2025 och 2026 är bedömningar utifrån förutsättningar som finns hösten 2023. Utvecklingen av respektive typ av kostnad visas i nedanstående tabell. Bedömt behov av driftsbidrag för 2025 och 2026 är något lägre än bedömningen som gjordes i föregående års långtidsprognos. Det beror främst på förskjutning av investeringar i fordon och infrastruktur och positiva upphandlingseffekter.

Behovet resulterar i:

- Ett driftsbidrag för Västtrafik 2025 motsvarande 6 523 mnkr
- Ett driftsbidrag för Västtrafik 2026 motsvarande 6 869 mnkr

<i>mnkr</i>	LTP 2025	LTP 2026
Prisjustering	71	74
Resandeökning allmän netto inkl åtgärder intäktssäkring	76	106
Allmän kostnadsutveckling	-240	-252
Kostnadsutveckling tågtrafiken	60	80
Kostnadsutveckling Spårvagnstrafiken	-121	-29
Kostnadsutveckling befintliga kostnader exkl trafik	-59	-81
Upphandlingseffekter	105	107
Satsningar Miljö och Klimatplan	-2	-5
Investeringar i tåg och depå	-75	-142
Investeringar Spårvagnstrafik och depå	-36	-75
Investeringar i båt och hamnar	0	-5
Investering i depåer buss	-5	-2
Övrigt enligt Trafikförsörjningsprogram	-45	-85
Satsningar framtidens biljettköp och trafikinformation	-12	-36
Behov av ökat driftsbidrag	-281	-346

I arbetet inför budget 2025 och senare 2026 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
- Indexutveckling
- Annat beslut kring prisökning än antaget
- Allmänt kring satsningar och faktiskt utfall av upphandling av befintlig trafik.

Risikanalyt för långtidsprognosen

Den ekonomiska långtidsprognosen som Västtrafik har upprättat för tiden 2025–2027 baseras på dagens bedömningar och erfarenheter avseende kostnadsutveckling, resandeutveckling, priskänslighet, resenärernas beteende med mera. Det är osannolikt att alla dessa faktorer utvecklas enligt plan. Nedan beskrivs några av de mer väsentliga ekonomiska riskerna.

Intäkternas fortsatta utveckling

Intäkterna är en uppskattning och ett scenario av hur intäkterna skulle kunna se ut under prognosperioden. Resandemönster och val av färdmedel har förändrats under de senaste åren och hur de utvecklas under prognosperioden är svårbedömt. Effekten av +/- 1% årlig förändring av intäkterna motsvarar ca +/- 30–40 mnkr.

Indexkostnader ökar mer än vad som antagits under 2025–2027

Långtidsprognosen baseras på förväntad ökning av arbetskraftsindex och konsumentprisindex och 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 prisnivå, men det finns tecken som tyder på en något lugnare marknad. En stor fråga som inte är klarlagd i dagsläget är Sveriges skattebefrielse för Biodrivmedel som avskaffades under 2023. För närvarande pågår utredning av EU om möjligheten att åter igen införa skattebefrielse.

Bedömningen sammantaget i långtidsprognosen är att kostnadsnivån som bedömts i budget 2024 är stabil under prognosperioden. En bevakning av området och dess gemensamma förutsättningar pågår i olika delar av kollektivtrafikbranschen.

Tillgång till förare

Förarbrist är en fråga som är aktuell i kollektivtrafikbranschen. Avsaknad av förare påverkar möjligheten att trafikera som planerat, vilket påverkar resenärer och antalet resor och medför ekonomiska konsekvenser. Det har påverkat både spårvagns- och busstrafiken, och är en fortsatt risk framåt. Västtrafik samarbetar med partnerföretag och branschforum för att minska riskerna.

Banarbeten tåg

Under prognosperioden har Trafikverket inplanerat stora underhållsarbeten på Västra stambanan på sträckan mellan Göteborg och Alingsås. Arbetena kommer ha stor påverkan på hur många tåg som kan trafikera sträckan. Det är i nuläget svårt att bedöma vilka effekter detta kommer att ha på resandet, och i förlängningen på biljettintäkterna. Även kostnadssidan bedöms påverkas i form av

minskad produktion i tågtrafiken, men också av tillkommande ersättningstrafik. Osäkerheten är dock stor och avvikelser från gjorda bedömningar kan påverka behovet av driftsbidrag.

Investeringar i elektrifiering båttrafiken

Båttrafiken står inför stora utmaningar i samband med elektrifiering i nya och kommande trafikavtal. Det är många komplicerade frågor kopplade till elektrifiering av fartyg, utbyggnad av laddinfrastruktur etcetera och även svårbedömda kostnader kopplat till detta. Stora investeringar kommer krävas för att genomföra detta och investeringar behöver påbörjas under prognosperioden där kostnader faller ut längre fram.

Ombyggnationer i Göteborgsområdet och Västlänkens genomförande

I denna Långtidsprognos finns medtaget bedömda kostnader för ersättningstrafik på grund av att det fortsatt sker stora ombyggnationer i Göteborgsområde. Västlänken är en del av de stora ombyggnationerna som sker under prognosperioden, och det finns satsningar upptagna som är beroende av det planerade öppnandet av station centralen. Bedömningarna vad gäller ombyggnationer och dess tidplaner och kostnader är osäkra. Avvikelser 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 ca 4 mdkr att upphandlas under perioden 2025–2027. Avvikelser 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 2024.

Västtrafiks samlade kostnader och intäkter i budget 2024 uppgår till 11 076 mnkr respektive 4 834 mnkr. Kostnaderna och intäkterna som avser Anropsstyrd trafik med 762 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 1,08% - 2,13 % per år.
- AKI (arbetskostnadsindex) ökar med 3,9% - 3,8 % per år.
- Drivmedel, inkl. el, (samlad bedömning) bedöms oförändrad mot 2024.

Det sammanvägda kostnadsprisindexet för den nuvarande trafiken beräknas till 2,48% – 2,28 % under åren 2025–2027.

Prisförändringen på färdbevis beräknas till 2,6% per år för perioden 2025 till 2027. Priselasticiteten är bedömd till cirka 0,8%.