

<b>Styrelsen</b>	<b>2020-12-16</b>
<b>Handling nr</b>	<b>7.5</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Sara Frank</b>
<b>Daterad</b>	<b>2020-12-08</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Långtidsprognos 2022 – 2024**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ställa sig bakom redovisad långtidsprognos 2022 – 2024,
- att översända långtidsprognos 2022 – 2024 till kollektivtrafiknämnden, samt
- att ge VD och Västtrafiks presidie i uppdrag att fortsätta hålla en löpande dialog med kollektivtrafiknämnden samt ägare tills en mer långsiktig stabilitet uppnåtts avseende Västtrafiks ekonomi.

Skövde dag som ovan

Lars Backström



# Långtidsprognos 2022-2024

Västtrafik AB

2020-12-16

## Innehållsförteckning

Inledning .....	3
Västtrafiks affärsplan .....	3
Affärsutvecklingsplaner - Västtrafikmodellen.....	4
Sammanfattning .....	5
Långtidsprognos 2022-2024 .....	6
Bedömd kostnadsutveckling för befintlig verksamhet .....	7
Bedömd kostnadsutveckling för satsningar .....	8
Måluppfyllelse trafikförsörjningsprogrammet.....	10
Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland .....	10
Attraktiv kollektivtrafik .....	11
Alla resenärsgupper beaktas .....	12
Minskad miljöpåverkan .....	12
Självfinansieringsgrad .....	12
Investeringsplan 2022-2026.....	13
Investeringar utanför Västra Götalandsregionen .....	13
Utvecklingen 2022 och 2023 .....	14
Risikanalys för långtidsprognosen.....	15
Bilaga 1 - Förutsättningar för långtidsprognos 2022-2024.....	16

## Inledning

Syftet med långtidsprognosen är att ge en bild av den ekonomiska utvecklingen för Västtrafiks verksamhet för åren 2022-2024. 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 stor osäkerhet kring de långsiktiga effekterna av den pågående pandemin. I långtidsprognosen har en bedömning gjorts över hur utvecklingen kan komma att påverkas. Det avser resande och biljettintäkter, men också påverkan på kostnadsmassan. Utöver pandemins påverkan bytte Västtrafik i november 2020 zonstruktur. I och med införande i november så finns vid framtagandet av denna långtidsprognos ingen ny kunskap om hur Västtrafiks intäktsmassa påverkas. Långtidsprognosen bygger på budget 2021 med hänsyn tagen till ett ofinansierat underskott (besparing) med -370 mnkr och de kunskaper som funnits under hösten 2020. Kostnader för kollektivtrafiknämndens arbete är inte inkluderat.

## Västtrafiks affärsplan

Västtrafik uppdaterar varje år sin affärsplan som 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 trafikförsörjnings-programmet 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 årets affärsplan sker en tydlig riktning mot ett hållbart resande. Den riktningen grundar sig i arbetet inför nästkommande trafikförsörjningsprogram (2021-2025). Det avser både en breddning i synen på resande, men också en tydlig markering mot vikten av hållbarhet, ekologisk, social, såväl som ekonomisk. Inriktningen skall styra vad som görs och satsas på.

Förutsättningarna i årets långtidsprognos är påverkade av den pandemi och dess konsekvenser på resandet och Västrafiks biljettintäkter. Både i budget 2021 som ligger till grund för arbetet, men också fortsättningen under de år som prognosen omfattar. I den här långtidsprognosen utökas styrningen mot ekonomisk hållbarhet. Genom fortsatt satsning på intäktsäkring, men också med uttalade mål kring effektivisering, både inom trafiken och i övrig verksamhet.

## Affärsutvecklingsplaner - Västrafikmodellen

Västrafikmodellen syftar till att via ett strukturerat arbete, tillsammans med partners, säkra att verksamheten utvecklas mot målen. Det berör främst trafikförändringar och lokal marknadsföring, men omfattar även andra områden som utvecklar kollektiv-trafiken.



Västtrafikmodellen innebär att varje affär (som kan omfatta mer än ett trafikavtal) med utgångspunkt i affärsplanen utarbetar en affärsutvecklingsplan. Planerna beskriver de mål som sätts för affären samt övergripande aktiviteter nödvändiga för att uppnå målsättningarna. Samtliga affärsutvecklingsplaner koordineras och ligger tillsammans med Västtrafiks övriga verksamhet 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 högre än bedömning i tidigare prognoser. Pandemin har påverkat resandet och intäkter kraftigt vilket har medfört ett intäktsbortfall som påverkar prognosperioden. Att under pågående pandemi estimerade konsekvenser på längre sikt är svårare än tidigare års långtidsprognosarbete. Dessa bedömningar kan inte ses på annat vis än som fingervisningar om möjlig framtida påverkan. Inom världens kollektivtrafik diskuteras ett kvarvarande minskat resebehov i storleksordningen 10-20% utifrån att pandemin fört med sig ökad digitalisering och nya vanor. Risker att exempelvis underskatta pandemins långsiktiga påverkan på resenärernas vanor är lika stor som risken att överskatta viljan att arbeta hemma, minskad rörlighet och minskat behov till den kreativitet som en arbetsplats med kollegor erbjuder.

När det kommer till effektiviseringar i trafiken kan det även framöver finnas möjligheter till anpassningar och kostnadsminskningar utifrån en ny verklighet. På samma vis som trafiken under flera år successivt utökats utifrån uppdrag, årliga mål, trafikförsörjningsprogram och andra långsiktiga strategier kan det motsatta ske. För att genomföra trafikala förändringar på ett ändamålsenligt sätt oavsett om det är utökning, förändrad dimensionering alternativt kostnadsreduceringar behöver Västtrafik en tydlighet i förväntningar och även nya mål bl a vad avser resandeutveckling.

För befintlig trafik beräknas driftsbidraget 2024, jämfört med budget 2021, behöva öka med 175 mnkr eller genomsnittligt med drygt 1,1% per år. Inklusive satsningar under åren 2022–2024 beräknas Västtrafiks behov av driftsbidrag öka med 595 mnkr eller genomsnittligt med drygt 3,5% per år. Totalt behov av driftsbidrag, inklusive intäktsbortfall på 475 mnkr, uppgår till 1075 mnkr eller genomsnittligt med drygt 6,2% per år. Det ska noteras att de mesta av satsningarna redan är beslutade och därför inte kan ingå i en eventuell prioritering (ex nya spårvagnar och nya tåg).

	2022	2023	2024
Kostnadsutveckling dagens verksamhet	48	-25	-200
Satsningar i trafik och övrigt	-107	-120	-195
<b>Behov ökat driftsbidrag före intäktsbortfall</b>	<b>-59</b>	<b>-145</b>	<b>-395</b>
Behov ökat driftsbidrag intäktsbortfall	-475		
<b>Behov ökat driftsbidrag</b>	<b>-534</b>	<b>-145</b>	<b>-395</b>

## Långtidsprognos 2022-2024

Långtidsprognosen är en bedömning av Västtrafiks ekonomiska utveckling och beskriver nettoeffekten av respektive förändring för 2024 jämfört med budgeten för 2021.

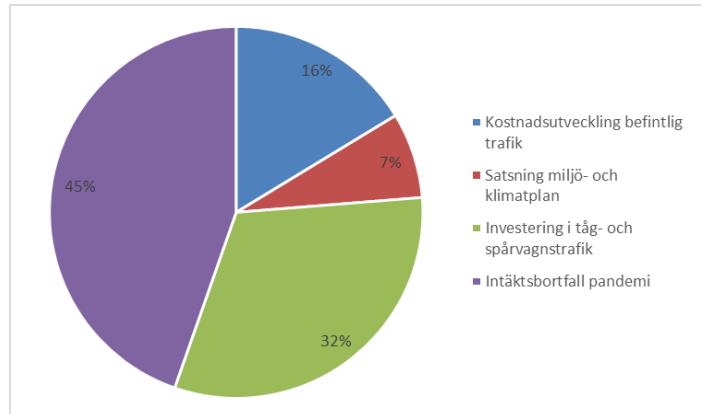
(Belopp avser mnkr och posterna är justerade till jämna 5 mnkr)

<b>Resultat före driftsbidrag enligt budget 2021</b>	<b>-5 425</b>
<i>Resultat från budget 2021 intäktsbortfall</i>	-370
<i>Införande av Tre zoner intäktsbortfall</i>	-110
Prisjustering	160
Resandeökning allmän netto inkl åtgärder intäktssäkring	545
Allmän kostnadsutveckling	-585
Kostnadsutveckling tågtrafiken	-110
Kostnadsutveckling Spårvagnstrafiken	-195
Kostnadsutveckling befintliga kostnader exkl trafik	-70
Upphandlingseffekter	80
<i>Resultat före driftsbidrag 2024 avseende befintlig trafik</i>	<i>-6 080</i>
Satsningar Miljö och Klimatplan	-80
Investeringar i tåg och depå	-85
Investeringar Spårvagnstrafik och depå	-220
Investering i depåer buss mm	-35
Effektiviseringar inom utförd trafik	160
Övrigt enligt trafikförsörjningsprogram	-160
<b>Resultat före Driftsbidrag 2024</b>	<b>-6 500</b>
<b>ÄGARERSÄTTNING</b>	
<b>Driftsbidrag enligt budget 2021</b>	<b>-5 425</b>
Behov av ökat driftsbidrag Intäktsbortfall	-480
Behov av ökat driftsbidrag för dagens verksamhet	-175
Behov av ökat driftsbidrag för satsningar	-420
<b>Total driftsbidrag 2024</b>	<b>-6 500</b>
Årlig genomsnittlig procentuell ökning av ägarersättning	6,2%
Varav årlig procentuell ökning exkl satsningar och intäktsbortfall	1,1%
Varav årlig procentuell ökning exkl intäktsbortfall	3,5%



## Bedömd kostnadsutveckling för befintlig verksamhet

Som bas i tabellen på föregående sida är den verksamhet Västtrafik enligt budget förväntas ha vid utgången av 2021. Nettoutvecklingen för denna befintliga verksamhet summerar sedan till resultat före driftsbidrag 2024 för befintlig verksamhet och trafik som fördelar sig enligt diagrammet.



*Prisjustering* motsvarar rena intäktsökningar och avser prisökning motsvarande 2,5% per år. I beloppet är hänsyn tagen till priselasticitet. Bedömningen är att det under senare år finns en större känslighet för prisjusteringar och att priselasticiteten ökar ju större pris-justering som genomförs. I denna prognos är priselasticitet 1,0 använd. Införandet av Tre zoner har ännu inte kunnat analyseras, och en eventuell intäktspåverkan är för tidigt att bedömmas. I denna rapport är ingen ekonomisk påverkan av en sådan avvikelse medtagen för biljettintäkterna utöver det som uppskattades i budget 2021. En större påverkan på de totala intäkterna kommer därför direkt att påverka behovet av driftsbidrag. Däremot elimineras den övriga intäkt som Västtrafik förväntas erhålla från kollektivtrafiknämnden 2021. Stödet förväntas enbart vara under ett år.

*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 har påverkat intäkterna i hög grad och osäkerheten under prognosperioden är mycket stor. Effekterna av pandemin är uppskattade till ett scenario med ett intäktsstapp på 20% av 2019-års nivå för 2022 och ett intäktsstapp på 15% av 2019-års nivå för 2023 och 2024. En underliggande ökning av resandet bedöms till drygt 2% per år över perioden inklusive omfördelningar i trafiken. Delar av den positiva utveckling som bedöms för 2022 och framåt är kopplad till åtgärder för intäktssäkring. Dessa förväntas under perioden ge effekt på intäkterna och bryta den trend som varit de senaste åren. Genomlysning av biljettintäkter och dess utveckling har resulterat i redan beslutade åtgärder kring biljettkontrollen och affärsregler m.m. Det kommer krävas ytterligare beslut de kommande åren för att åstadkomma den bedömda utvecklingen.

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

*Kostnadsutveckling tågtrafiken* avser till största delen ökade kostnader för banavgifter samt kostnader kopplat till nya fordon som levereras under prognosperioden. I de kostnaderna ingår bland annat utökad depåkapacitet. I bedömd kostnadsutveckling ingår också ökade 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 regelbunden kostnadsutveckling per år.

*Kostnadsutveckling spårvagnstrafiken* avser till största delen ökade kostnader för banavgifter samt kostnader kopplat till nya fordon som levereras under prognosperioden. I de kostnaderna ingår bland annat utökad depåkapacitet. I bedömd kostnadsutveckling ingår också ökade kostnader för underhåll.

*Upphandlingseffekter* avser en bedömd positiv effekt i upphandlingar under prognosperioden. De senaste genomförda upphandlingarna ger anledning att anta en viss positiv upphandlingseffekt även i kommande upphandlingar exklusive kostnader för elektrifiering. Den positiva effekten beror på ett flertal faktorer, bland annat möjligheten att optimera trafiklösningar och trafikupplägg i den upphandlade trafiken.

*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. De nya ekonomiska förutsättningarna gör att vi räknar med en halverad ökningstakt av personalkostnaderna mot tidigare bedömningar.

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. Nettoutvecklingen för denna utökade verksamhet summerar sedan till resultat före driftsbidrag 2024 för Västtrafik.

Årets 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 satsningar enligt miljö- och klimatplan. I övrigt planeras ingen nettosatsning utan eventuella kostnadsökningar kopplat till förändringar i trafiken bedöms kompenseras av effektiviseringar och besparingar i dagens trafik.

Den enda större satsningen som ligger med i långtidsprognosen och som ännu inte är beslutad är utlösen av option för beställning av 60 st 45-meters spårvagnsfordon. En utvärdering om behovet kopplat till de nya förutsättningarna för resandet pågår just nu. Investeringen avser till stora delar ersättningar av äldre fordon, men antalet och investeringens storlek kan komma att justeras.

*Satsningar miljö-och klimatplan.* I prognosen finns medtagen en uppskattad ekonomisk konsekvens av de förändringar som krävs för att nå beslutade utsläppsmål för kollektivtrafiken. Åtgärderna innefattar bland annat en stegvis övergång till ökad andel elektrifierade fordon/gasfordon, samt en generell ökning av användandet av RME/HVO<sup>1</sup>. Åtgärderna avser i första hand en stegvis utveckling i samband med nya trafikupphandlingar.

<sup>1</sup> RME – RapsMetylEster, omförestrad rapsolja, 90% rapsolja och 10% metanol.

HVO - Hydrogenated vegetable oil, typ av biodiesel som kemiskt sett är identisk med fossil diesel.

*Investeringar i tågfordon.* Leverans av beställda tåg kommer påbörjas under 2023. Sedan följa en leveransplan som sträcker sig över drygt fyra år. Bakgrunden till beslutet om investering är det behov som identifierats i arbetet kring Målbild Tåg 2035. 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 med att nya fordon levereras är medtagen i beloppet.

*Investeringar i spårvagnstrafik.* Under 2020 har leverans av nya spårvagnar påbörjats. Samtliga 40 fordon som beställts beräknas vara levererade under prognosperioden. Fordonen avses användas för såväl ersättning av äldre modeller som för utökning av trafik. Förutom de beställda fordonen så finns det under prognosperioden investeringar i nya 45-meters-spårvagnar som ej är beslutade ännu. Diskussioner pågår om tidpunkt och omfattning för denna investering.

*Effektiviseringar inom utförd trafik.* Västtrafik har initierat ett arbete som handlar om att genomlysna och effektivisera i befintlig trafik. Det utrymme som uppstår kommer att användas till endast nödvändiga omfördelningar i trafiken under prognosperioden. Arbetet beräknas stegvis ge effekt under prognosperioden.

*Investeringar i depåer buss m m.* Det finns osäkerheter kring på vilket sätt och i vilken omfattning depåer och andra infrastrukturinvesteringar kommer att färdigställas under prognosperioden. Bedömd kostnad avser bland annat merkostnad för nya depåer jämfört med befintlig depåstruktur.

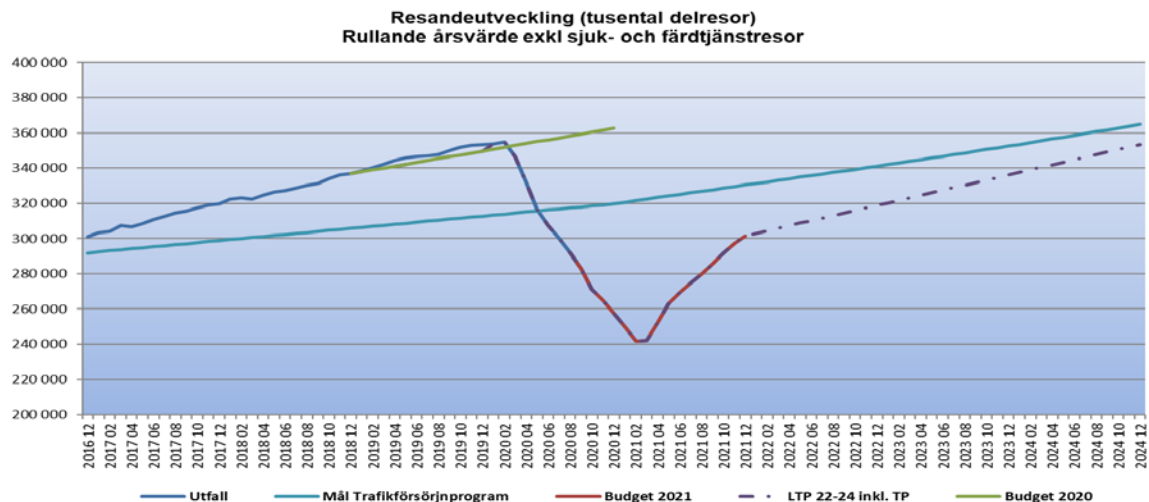
*Övrigt enligt trafikförsörjningsprogram* bygger på de mål samt bedömd potential i affärsutvecklingsplaner som arbetats fram tillsammans med respektive trafikföretag. Utgångspunkten är inriktningen i regionalt trafikförsörjningsprogram. Förutsättningarna kopplat till utvecklingen av resande och biljettintäkter innebär att Västtrafik för prognosperioden inte räknar med satsningar i ny trafik i någon större omfattning. Inriktningen i de strategiska dokumenten ligger dock till grund för arbetet med omfördelningar inom befintlig trafik. I inriktningen finns ett stort fokus på att arbeta med befintlig trafik, samt att utveckla metoder och arbetssätt.

Som tidigare beskrivits kommer stor påverkan på bil- och kollektivtrafik ske i Göteborg när byggnationerna fortsätter inom projekten för Västsvenska paketet. Rena kostnader för ersättningstrafik i samband med ombyggnationen finns upptagen som kostnad för befintlig trafik, det vill säga det ses inte som satsningar även om det för med sig en möjlighet att öka resandet. Under satsningar för framkomlighet finns däremot ett utrymme för flexibla och effektiva lösningar i trafik eller med andra åtgärder under byggtiden.

## Måluppfyllelse trafikförsörjningsprogrammet

### Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland

Resandet med Västtrafik har påverkats stort av pandemin. Från en tidigare stabil utveckling av resandet de senaste åren har resandet minskat rejält under 2020. Under prognosperioden bedöms det ske en återhämtning, men fortfarande till en nivå som inte når upp till tidigare ställda mål.



Fokus har de senaste åren legat på omfördelning av trafiken som leder till en mer hållbar kollektivtrafik. Mycket av satsningarna och även arbetet framåt under prognosperioden, kommer handla om nödvändiga åtgärder som underlättar förutsättningarna för kollektivtrafiken inom Göteborgsområdet i och med genomförandet av stora infrastrukturprojekt. Arbetet framöver kommer även präglas av anpassningar till den, troligen, nya vardag med nya resvanor som uppstår efter det att restriktionerna från pandemin försvinner. 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. Mot den bakgrunden är tonvikten av det som planeras att genomföras under perioden endast förbättringar och förändringar inom befintlig trafik samt utveckling av arbetssätt och metoder.

Resandet bedöms under 2022-2024 ligga på en nivå som inte når upp till målen i trafikförsörjningsprogram 2017-2020. Det råder stor 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 och där effektiviseringar och där endast nödvändiga åtgärder genomförs för att kunna avhjälpa kapacitetsbrist eller för att kunna göra andra effektiviseringar.

### **Attraktiv kollektivtrafik**

Detta delmål är svårare att beräkna ur ett ekonomiskt perspektiv. Det rör sig mer om att prioritera frågor och förbättringsområden som stödjer arbetet med kundnöjdhet, 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 kommer bli ett viktigt arbete.

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.

### **Affärsplanens fokusområden**

Västtrafiks fokusområden syftar i olika grad till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och positiva utveckling. Både vad gäller arbete med trafikinformation, elektrifiering av stadstrafik och utvecklat bidrag till samhällsutvecklingen i stort. Införande och prissättning i en ny geografimodell är en stor förändring i förutsättning för Västtrafiks kunder och planeras hjälpa till att få kollektivtrafiken att upplevas enkel, rättvis och prisvärd. Vidare läggs ett särskilt fokus på ekonomisk hållbarhet som skall säkerställa en effektiv och långsiktigt hållbar utveckling av kollektivtrafiken. Tyngdpunkten i Västtrafiks fokusområden är i inledningen av prognosperioden inriktade mot att mildra effekterna av den pågående pandemin.

Satsningarna inom fokusområdena ska tillsammans med verksamheten i övrigt arbeta mot Västtrafiks övergripande mål.



## Alla resenärsgupper beaktas

Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärsgupperns 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 ryms i den ordinarie verksamheten. I långtidsprognosen finns kostnader medtagna för att bibehålla tillgänglighetsanpassning av fordon i kommande bussupphandlingar samt annan anpassning. Ett viktigt led i anpassningen är utfasningen av de äldre spårvagnsmodellerna, vilket redovisas som investering av nya spårvagnar.

## Minskad miljöpåverkan

Miljöarbetet inom Västtrafik styrs av fastställd miljö- och klimatstrategi.

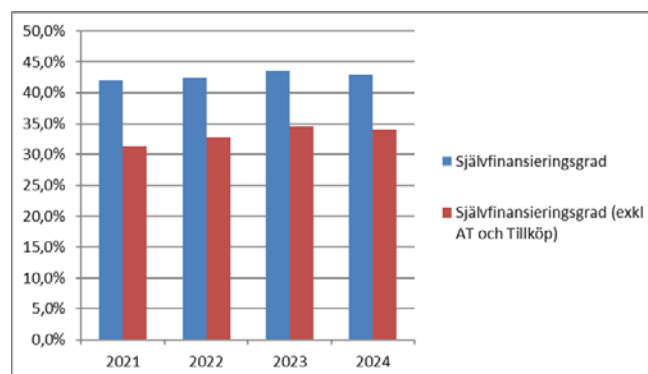
Det övergripande miljömålet för Västtrafik är minskning av koldioxidutsläppen med 90% till 2035. Västtrafiks miljö- och klimatplan beskriver de åtgärder som krävs för att nå målen.

I årets långtidsprognos finns kostnader medtagna för fortsatta satsningar i samband med utveckling av trafiken enligt fastställd miljö- och klimatstrategi. Kostnaderna avser bland annat en större omställning till elfordon inom stadstrafiken.

## 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 strax över 40% under prognosperiodens inledning för att 2024 ligga på en nivå på ca 43%. Den stora osäkerheten som råder kring hur intäkterna utvecklas under prognosperioden påverkar direkt självfinansieringsgraden.



## Investeringsplan 2022-2026

I enlighet med tidigare år visas en översiktlig bild av investeringsbehovet de nästkommande fem åren. Tabellen nedan avser aktiveringsbelopp för respektive år.

I de flesta fall överensstämmer upparbetning och ianspråktagande, men för vissa större projekt eller investeringar fördelas utgifterna på flera år.

Investeringsbehov	2022	2023	2024	2025	2026	Perioden
Belopp i mnkr						
Tågfordon inkl revisioner	263	1 082	1 514	1 514	50	4 423
Spårvagn M33	520					520
Spårvagn M34	361	852	852	81		2 146
Båt (eldrift) kopplad till alterativutredning Linbana	70					70
Terminaler och övrig infrastruktur	50	26	99	95	26	296
Depåer Buss	40	210		422	210	882
Depåer Spårvagn		30				30
Övrigt	160	160	160	160	160	800
<b>Summa</b>	<b>1 464</b>	<b>2 360</b>	<b>2 625</b>	<b>2 272</b>	<b>446</b>	<b>9 167</b>

Effekterna av investeringar för 2022-2024 är 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. Samtliga konsekvenser under 2022-2024 är, oavsett hemvist, fullt ut medtagna i långtidsprognosen.

### 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 mdkr.

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 ca 600 mnkr per år, eller 2,5 mdkr under investeringsperioden 2021-2025. Under prognosperioden sker en 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, särskilt i satsningen inom miljö- och klimatplan.

## Utvecklingen 2022 och 2023

Det är viktigt att notera att beloppen i långtidsprognosen även för 2022 och 2023 är bedömningar utifrån förutsättningar som finns hösten 2020. Utvecklingen av respektive typ av kostnad för åren 2022 och 2023 visas i nedanstående tabell. Behovet resulterar i:

- Ett driftsbidrag för Västtrafik 2022 motsvarande 5 958 mnkr
- Ett driftsbidrag för Västtrafik 2023 motsvarande 6 103 mnkr

Av ovanstående ökning avser 20 mnkr 2022 och ytterligare 60 mnkr 2023 ej beslutade satsningar.

Mnkr	LTP 2022	LTP 2023
<i>Resultat från budget 2021 intäktsbortfall</i>	-369	
<i>Införandet av Tre zoner intäktsbortfall</i>	-106	
Prisjustering	50	55
Resandeökning allmän netto inkl åtgärder intäktssäkring	214	251
Allmän kostnadsutveckling	-148	-194
Kostnadsutveckling tågtrafiken	-45	-79
Kostnadsutveckling Spårvagnstrafiken	-40	-54
Kostnadsutveckling befintliga kostnader exkl trafik	-22	-26
Upphandlingseffekter	39	21
Satsningar Miljö och Klimatplan	-39	-21
Investeringar i tåg och depå	12	-4
Investeringar Spårvagnstrafik och depå	-67	-82
Investering i depåer buss	-12	-13
Effektiviseringar inom utförd trafik	50	60
Övriga satsningar enligt Trafikförsörjningsprogram	-50	-60
<b>Behov av ökat driftsbidrag</b>	<b>-534</b>	<b>-145</b>

I arbetet inför budget 2022 och senare 2023 samt i det fortsatta arbetet med trafikplan kommer effektiviseringar, omfördelningar 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 återhämtning från pandemin
- Indexutveckling
- Förändrat beteende efter införandet av Tre zoner
- 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 2022-2024 baseras på dagens bedömningar och erfarenheter avseende kostnadsutveckling, resandeutveckling, priskänslighet, resenärernas beteende m m. Det är osannolikt att alla faktorer utvecklas enligt plan. Nedan beskrivs några av de väsentligaste ekonomiska riskerna.

### Intäkternas fortsatta utveckling efter pandemin

Det är i dagsläget mycket osäkert hur effekterna kopplat till pandemin kommer att påverka intäkter och resande under prognosperioden. Intäkterna är en grov 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 mnkr.

### Intäkternas fortsatta utveckling Tre zoner

Vid tillfället för denna långtidsprognos har effekter av införandet av Tre zoner inte kunnat analyseras på grund av den korta tiden sedan införandet. Inga ändrade bedömningar av kundernas framtida val vad avser resvanor och biljettval finns medtagna. Förändringar i intäktsmixen påverkar Västtrafiks totala biljettintäkter.

### Indexkostnader ökar mer än vad som antagits under 2022-2024

Långtidsprognosen baseras på förväntad ökning av arbetskraftsindex, konsumentprisindex och producentprisindex för diesel. Västtrafiks trafik kostnader påverkas i stor omfattning av index. Utifall om det sammanvägda indexet år 2021 ökar med 1% utöver prognostiserat medför det ett ökat behov av driftsbidrag med ca 80 mnkr.

### Utveckling drivmedelskostnader

Under prognosperioden kommer det ske stora förändringar i förutsättningar för drivmedel i de olika trafikavtalen. Dels beroende på den omställning som planeras utifrån miljö- och klimatplan, men också utifrån skatter och kostnadsutveckling för olika relativt unga bränsletyper såsom RME, HVO m m. Det kommer också ske förändringar i beskattning och för miljömässiga förutsättningar. Kostnaden för detta är mycket svår att uppskatta, men en inledande bedömning är att kostnaden under vissa förutsättningar kan bli så stor som upp emot 20-40 mnkr utöver det som finns medtaget i långtidsprognosen.

### 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. Bedömningen är att upphandlingseffekter under perioden förväntas ge en positiv effekt som motverkar effekterna kopplade till satsningar enligt miljö- och klimatplan. Detta på grund av erfarenheter i upphandlingarna inför 2020. Effekten handlar bland annat om möjlighet att på ett bättre sätt optimera trafiken i samband med nya upphandlingar. Samtidigt finns det vissa varningssignaler på att inskar trafikföretagens förmåga och vilja att ta risker, vilket kan påverka upphandlingarna negativt. Totalt kommer

trafik motsvarande ca 2 mdkr att upphandlas under perioden 2021-2024. Avvikelser i utfallet av upphandlingarna påverkar direkt behovet av driftsbidrag.

## Bilaga 1 - Förutsättningar för långtidsprognos 2022-2024

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 2021.

Västtrafiks samlade kostnader och intäkter i budget 2021 uppgår till 9 322 mnkr respektive 3 528 mnkr. Kostnaderna och intäkterna som avser anropsstyrd trafik med 659 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 är gjord på samma sätt som tidigare år.

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

- KPI (konsumentprisindex) ökar med 1,5 - 2,3 % per år
- AKI (arbetskostnadsindex) ökar med 2,5 - 3,2 % per år
- Drivmedel (Samlad bedömning) ökar med 3 - 4 % per år.

Det sammanvägda kostnadsprisindexet för den nuvarande trafiken beräknas till 2,2 – 3,0% under åren 2022-2024.

Prisförändringen på färdbevis beräknas till 2,5%.

//