

Styrelsen	2025-12-16
Handling nr	8.3
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2025-11-25
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Långtidsprognos 2027 – 2029

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ställa sig bakom redovisad långtidsprognos 2027–2029, samt
- att översända långtidsprognos 2027 – 2029 till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden.

Skövde dag som ovan

Lars Backström



Långtidsprognos 2027–2029

Västtrafik AB

2025-12-16

Innehållsförteckning

Inledning	3
Västtrafiks Affärsplan	3
Sammanfattning	4
Långtidsprognos 2027–2029	6
Bedömd kostnadsutveckling för befintlig verksamhet	7
Bedömd kostnadsutveckling för satsningar	8
Poster som inte är upptagna i långtidsprognos	9
Måluppfyllelse trafikförsörjningsprogrammet	10
Självfinansieringsgrad	10
Marknadsandel	10
Investeringsplan 2027–2029	13
Investeringar utanför Västra Götalandsregionen	13
Utvecklingen 2027 och 2028	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 2027–2029. Långtidsprognosen bygger på budget 2026 och de kunskaper som funnits under hösten 2025. Kostnader som redovisas är de som avser Västtrafik, dvs resterande delar för infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden är inte inkluderade. 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. Resande har mattats av och legat still den senaste tiden, och den fortsatta utvecklingen är osäker. I långtidsprognosen har en bedömning gjorts över hur utvecklingen kan komma att se ut framöver, framför allt som grund för ekonomiska bedömningar.

Ett nytt trafikförsörjningsprogram är beslutat som sträcker sig över perioden för Långtidsprognosen. Mål om marknadsandel och självfinansieringsgrad är de mål som till största delen berör långtidsprognosen.

Västtrafiks Affärsplan

Västtrafiks affärsplan visar mål, inriktning och prioritering inför verksamhetens planering. Affärsplanen beskriver hur uppdraget från infrastruktur- och 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 Västtrafiks prioriterade förflyttningar. Den ska sedan ligga till grund för verksamhetens alla delar och samarbetet med Västtrafiks partners.

Affärsplanens riktning grundar sig delvis i befintligt trafikförsörjningsprogram men med viss hänsyn tagen till remissutkastet till nytt trafikförsörjningsprogram (2026–2029) och har en styrning mot de prioriterade förflyttningar som krävs för att bland annat uppnå en högre marknadsandel och beskriver också påverkan på Västtrafiks självfinansieringsgrad. Marknadsandelen och självfinansieringsgraden bedöms inte under prognosperioden uppnå målnivåerna i trafikförsörjningsprogrammet för 2026–2029 utan att ytterligare, men ännu inte identifierade, åtgärder vidtas.

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 för 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.

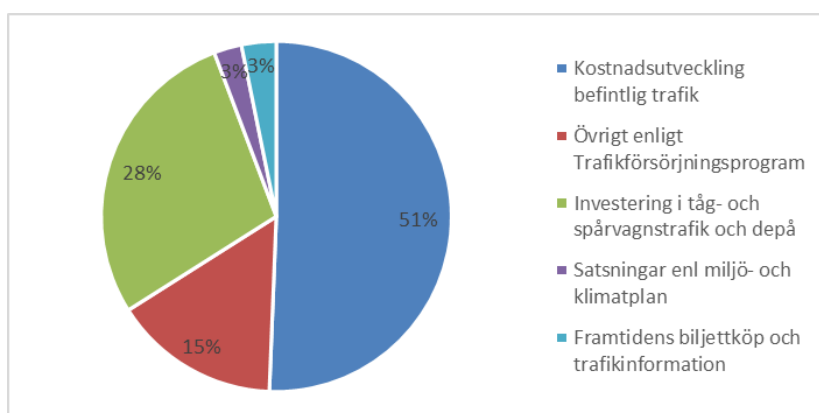
Arbetet i geografiska team samordnas i en tvärfunktionell gruppering, som skall säkerställa att utvecklingen följer fastställda målsättningar och riktlinjer.

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 driftsbidrag är något lägre för 2027 och 2028 än bedömningen i föregående års långtidsprognos på totalnivå. Den genomsnittliga ökningstakten är 7,7 % över prognosperioden. Jämfört med föregående långtidsprognos finns ingen prisjustering upptagen för perioden i enlighet med senast tagna beslut (regionfullmäktiges budgetbeslut i juni). Sammantaget medför ingen prisjustering och en lägre resandeutveckling än tidigare bedömt att biljettintäkterna har en lägre nivå.

En årlig prisjustering på 3% motsvarar cirka 90 mnkr i årligt tillkommande intäkter. En lägre kostnadsnivå väger upp delar av de lägre intäkterna. 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 framtagna femårsplan, vilket även innefattar satsningar inriktat mot samhällsutveckling och kopplat till infrastrukturella projekt. Upphandlingseffekter bedöms under prognosperioden ha en positiv påverkan. Resandeutveckling är osäker och svårbedömd, men förväntas ha en positiv effekt på intäkterna från resandeökning framför allt från satsningar. Den underliggande resandeökningen bedöms som låg i ljuset av de senaste årens utveckling.



För befintlig trafik beräknas driftsbidraget 2029, jämfört med budget 2026, behöva öka med 790 mnkr eller genomsnittligt med drygt 4 % per år.

Inklusive satsningar under åren 2027–2029 beräknas Västtrafiks behov av driftsbidrag öka med 1 560 mnkr eller genomsnittligt med drygt 7,7 % 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.

<i>mnkr</i>	2027	2028	2029
Kostnadsutveckling dagens verksamhet	-230	-215	-345
Satsningar i trafik och övrigt	-290	-295	-185
Behov ökat driftsbidrag	-520	-510	-530

Långtidsprognos 2027–2029

Långtidsprognosen är en bedömning av Västtrafiks ekonomiska utveckling och beskriver nettoeffekten av respektive förändring för 2029 jämfört med budgeten för 2026.

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

Resultat före driftsbidrag enligt budget 2026	-6 285
Prisjustering	0
Resandeökning allmän netto inkl åtgärder intäktssäkring	140
Allmän kostnadsutveckling	-835
Kostnadsutveckling tågtrafiken	125
Kostnadsutveckling spårvagnstrafiken	-190
Kostnadsutveckling befintliga kostnader exkl trafik	-190
Upphandlings- samt effektiviseringseffekter	160
<i>Resultat före driftsbidrag 2029 avseende befintlig trafik</i>	<i>-7 075</i>
Satsningar Miljö och klimatplan	-40
Investeringar i tåg och depå	-305
Investeringar spårvagnstrafik och depå	-130
Investering i depåer buss	-5
Övrigt enligt Trafikförsörjningsprogram	-240
Satsningar framtidens biljettköp och trafikinformation	-50
Resultat före driftsbidrag 2029	-7 845
ÄGARERSÄTTNING	
Driftsbidrag enligt budget 2026	-6 285
Behov av ökat driftsbidrag för dagens verksamhet	-790
Behov av ökat driftsbidrag för satsningar	-770
Total driftsbidrag 2029	-7 845
Årlig genomsnittlig procentuell ökning av ägarersättning	7,7%
Varav årlig procentuell ökning exkl satsningar	4,0%

Bedömd kostnadsutveckling för befintlig verksamhet

Som bas i tabellen på föregående sida är den verksamhet Västtrafik enligt budget förväntas ha vid utgången av 2026. Nettoutvecklingen för denna befintliga verksamhet summerar sedan till resultat före driftsbidrag 2029 för befintlig verksamhet och trafik.

Prisjustering motsvarar rena intäktsökningar. För perioden 2027 till 2029 finns ingen prisjustering medtagen enligt senaste beslutade prisjustering. En årlig prisjustering på 3% motsvarar ca 90 mnkr i intäktsökning per år och 0,6–0,7% årlig förändring i självfinansieringsgrad.

Resandeökning allmän är en nettopost och visar hur intäktsmassan bedöms öka i samband med resandet på befintlig trafik. Posten inkluderar även rörliga kostnader som är kopplade till denna utveckling. Intäktsutvecklingen är osäker och bygger på en bedömning av resandet och biljettmix. Kommunal subvention finns medtaget i förväntad resandeökning. Biljettmixen påverkas under perioden negativt av nya omlottzoner. En mindre del av den positiva utveckling som bedöms för perioden är kopplad till fortsatta åtgärder för intäktssäkring, ett arbete som pågår och har resulterat i redan beslutade åtgärder kring visering, biljettkontrollen och affärsregler m m. Dessa åtgärder är viktiga att fortsätta arbeta med för att bibehålla uppnådd nivå och för att få ut tillkommande beräknade effekter.

Allmän kostnadsutveckling avser en beräkning av indexeffekten på trafik-kostnaderna (se bilaga 1 - Förutsättningar). Kostnader för index har stabiliserats efter en period av hög inflation, osäker omvärld och högre ränta, med ett sämre konjunkturläge som följd. För prognosperioden görs bedömningen att det är en något mer stabil utveckling.

Kostnadsutveckling tågtrafiken är positiv under prognosperioden. Stora banarbeten har pågått de senaste åren. Under perioden minskar banarbeten och produktionen kan öka till tidigare nivåer vilket ökar kostnaderna. Samtidigt innebär minskade banarbeten att ersättningstrafik inte behöver användas i samma utsträckning, vilket är den största plusposten under perioden för tågtrafikens kostnadsutveckling. I bedömd kostnadsutveckling ingår också kostnader för underhåll befintliga tåg. Tåg levereras oftast i batcher. Detta medför att det tyngre underhållet, som återkommer med jämna mellanrum, infaller ungefär samtidigt för ett stort antal tåg. Sedan kommer mellanåren då underhållsbehovet minskar, vilket sker under de första åren av prognosperioden. 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 trafikering och personalkostnader för trafiken.

Upphandlingseffekter avser en bedömd positiv effekt från upphandlingar under prognosperioden. Den positiva effekten beror på ett flertal faktorer, bl a möjligheten att optimera trafiklösningar och trafikupplägg i den upphandlade trafiken. Framför allt är det trafikupphandlingar för busstrafiken som visar positiva effekter i denna prognos. Upphandlingseffekter är svårbedömda och t ex överklaganden kan påverka utfallet. För tågupphandling Tåg 2027 är ingen upphandlingseffekt medtagen, varken positiv eller negativ, istället ligger kostnaden enligt dagens avtalsnivåer.

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

Sammantaget visar dessa poster en bedömning av hur kostnadsutvecklingen utvecklas utifrån att inga ytterligare satsningar görs. Dock är kostnadsnivåerna för tåg- och spårvagnstrafiken beroende av att satsningar genomförs.

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 2029 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.

Miljö-och klimatplan innefattar, under prognosperioden, satsningar för båttrafiken och elektrifiering av fartyg samt laddinfrastruktur. Under perioden planeras nytt trafikavtal för Södra skärgården starta med elektrifierade fordon. Effekterna av dessa syns som satsningar inom miljö- och klimatplan.

Investeringar i tågfordon och depå. Leverans av 45 beställda tåg bedöms slutföras under prognosperioden. Bakgrunden till beslutet om investering är det behov som identifierats i arbetet kring Målbild tåg 2035. Under perioden planeras det för att leveranser ska kunna påbörjas av 35 tåg enligt option 2. De beräknade kostnaderna som omfattas för nya tåg är främst hyra. Posten rymmer även tillkommande depåkapacitet.

Investeringar i spårvagnstrafik och depå. Under 2025 sattes de första vagnarna av de 60 st nya 45-metersspårvagnarna (M34) i trafik. Leveranser förväntas slutföras under prognosperioden. Fordonen avses användas för såväl ersättning av äldre modeller som för utökning av trafik. Posten innefattar även investeringar i livstidsförlängningar av M31-spårvagnar. Upphandlingsprojekt för nya spårvagnar M35 har påbörjats och pågår under perioden, men kostnader för fordon beräknas till efter prognosperioden.

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 trafikförsörjningsprogrammet 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. 5-årsplanen innehåller satsningar under prognosperioden kopplat till ny och förändrad infrastruktur och satsningar i tågtrafiken som möjliggörs när Västlänkens station Centralen öppnar. Tågsatsningar omfattar både Bohusbanan och Västra stambanan. Även busstrafiken berörs med satsningar i trafikeringen i Centralenområdet. Andra satsningar i busstrafiken avser t ex områdestrafik i Biskopsgården. Ett viktigt område för satsningar är att säkerställa att kapacitet finns där många åker och för att fortsätta öka marknadsandelen.

Satsningar inom framtidens biljettköp och trafikinformation. Västtrafik har startat upp två 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, med förbättrad trafikinformation, är också en reinvestering av nuvarande system. Området har samtidigt 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 kundernas behov och förväntningar.

Poster som inte är upptagna i långtidsprognos

Ovan beskrivning av förändring i kostnadsutveckling befintlig trafik och tillkommande satsningar beskriver kända och i många fall beslutade poster. Här beskrivs vad som inte finns upptaget i långtidsprognos men som kan komma att påverka Västtrafik under perioden om det särskilt beslutas att de ska genomföras.

Säkerhet och beredskap är ett område som har aktualiserats de senaste åren och som kommer påverka kollektivtrafiken framöver. Lagstiftning och Västra Götalandsregionens fortsatta arbete påverkar områden som ökad resiliens och robusthet i kollektivtrafiken med robust infrastruktur och säkrare depåer, resecentrum och kollektivtrafikmiljöer. Det gäller även trafikavtalen som på ett tydligare sätt behöver möta kravställning från gällande och kommande lagstiftning främst inom civilt försvar. Dessa större åtgärder inom området ligger inte inom Västtrafiks nuvarande uppdrag. Kostnadsuppskattningar beror på ambitionsnivå. Det är ett område som kräver särskilt beslut och finansiering.

Västtrafik håller för närvarande på att upphandla tågtrafiken i Västsverige. Det är en stor upphandling vars resultat kommer påverka Västtrafiks kostnader. I denna

långtidsprognos finns ingen kostnadsförändring medtagen kopplat till upphandlingen utan estimeringar är gjorda utifrån befintligt avtal.

Måluppfyllelse trafikförsörjningsprogrammet

Ett nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2029 har beslutats under hösten 2025. Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut ett antal viktiga mål och områden för Västtrafik att fokusera på under perioden. Två aktuella områden som beskrivs i denna långtidsprognos, självfinansieringsgrad och marknadsandel.

Självfinansieringsgrad

I det nya trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2026 till 2029 finns målet att självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktig ambition 46,7% för programperioden.

Västtrafiks behov av driftsbidrag påverkas av vilken nivå av självfinansieringsgrad som eftersträvas. Prissättning på biljetter, omfattning på satsningar och utveckling, kvalitets- och miljökrav är exempel på faktorer som påverkar självfinansieringsgraden.

Självfinansieringsgraden bedöms ligga mellan 46,6% och 43,7% under prognosperioden 2027 till 2029.

Om en prisjustering på 3% per år hade inkluderats i långtidsprognosen så hade självfinansieringsgraden slutat på samma nivå som föregående års långtidsprognos för 2029, dvs 45,6%.

En jämförelse mellan nytt trafikförsörjningsprogram med målet 46,7% för 2029 och denna långtidsprognos till 2029, visar på ett behov av en ökning med 3%-enheter av självfinansieringsgraden. Det skulle innebära ett behov av kostnadsåtgärder på ca 900 mnkr eller ca 425 mnkr i högre intäkter under 2029 för att nå den nivån.

Marknadsandel

I det nya trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2026–2029 finns målet att kollektivtrafikens marknadsandel, rullande 12 månaders genomsnitt, ska vara minst 33% 2029 och målet för andelen hållbara resor är 45%. När denna långtidsprognos tagits fram så visar mätningen från kollektivtrafikbarometern för oktober 2025, rullande 12 månaders genomsnitt, att marknadsandelen är 29% för kollektivtrafiken och 42% för hållbart resande. Västtrafik har genomfört prognosbaserade scenarier i syfte att skapa en förståelse för riktningen på utvecklingen av marknadsandelen samt öka förståelsen för det förändringsbehov som krävs för att uppnå målet.

Kollektivtrafikbarometerns mätning är svår att tolka utifrån ett strikt kvantitativt perspektiv. Undersökningen är kvalitativ och baseras på cirka 500 intervjuer per månad, vilket motsvarar omkring 6 000 intervjuer per år. Även om mätningarna är statistiskt säkerställda, innebär antagandet om framtida resande och beräkning av ett utfall fyra år framåt en osäkerhet som gör framräknade scenarier mindre tillförlitliga.

Sedan april 2025 har Västtrafiks marknadsandel för kollektivtrafik enligt Kollektivtrafikbarometern visat på en svagt positiv utveckling. Det finns inga direkta förklaringsfaktorer till detta. Resandet är fortsatt på en oförändrad nivå och bilresandet i och omkring Göteborg är fortsatt på en hög nivå jämfört med 2024. Samtidigt visar motsvarande marknadsandel för kollektivtrafik för GMP-området en negativ utveckling, vilket mer överensstämmer med motsvarande kollektivtrafikresande- och bilresandeutveckling och bild på övriga indikatorer som punktlighet, nöjdhet m m.

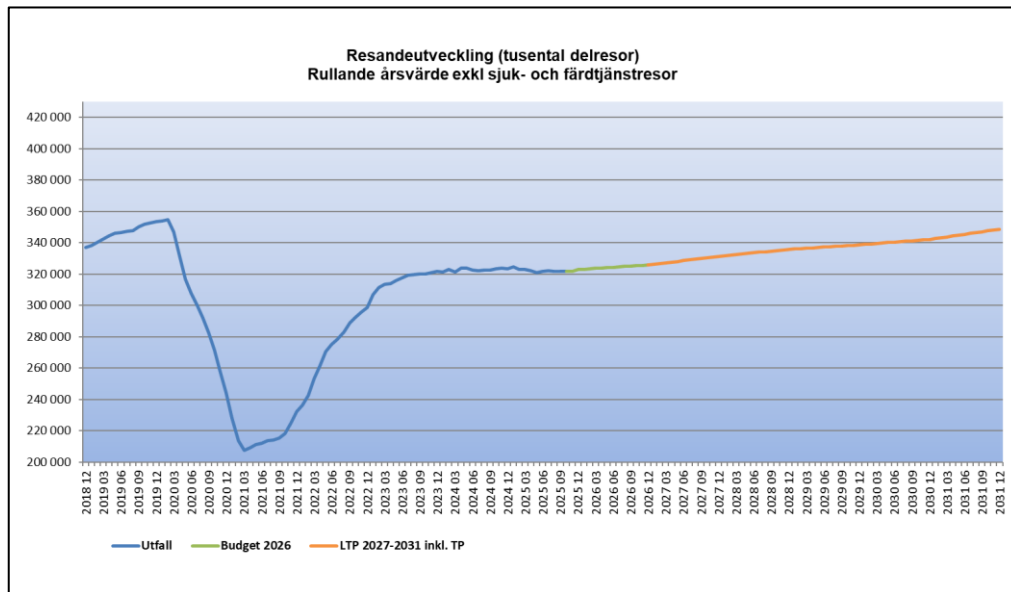
Under perioden för nuvarande långtidsprognos förväntas resandet öka med nästan 16 miljoner resor. Rent matematiskt och allt annat lika skulle det innebära en ökning av marknadsandelen med ca 1,5 procentenheter. ”Allt annat lika” innebär att det inte sker någon förändring av resandet med bil eller gång/cykel vilket inte är vare sig troligt eller sannolikt. Utifrån samma resonemang dvs ”allt annat lika” så skulle det krävas en ökning motsvarande cirka 63 miljoner resor för att nå målet om en marknadsandel på 33%. Det är ungefär 4 gånger mer resor än vad Västtrafik bedömt vara resultatet av de historiskt stora satsningar som sker under perioden för nuvarande långtidsprognos.

Att nå målet om marknadsandel enbart via satsningar kommer med andra ord inte att räcka. Det kommer krävas ett målinriktat arbete, av olika parter, inom olika områden. Möjligheterna att förbättra situationen för den trafik som redan finns genom arbete med framkomlighet inom och kring Göteborg är avgörande.

Hållplats 2025, Västtrafiks undersökning av resvanor och attityder, visar en delvis splittrad inställning hos resenärerna inför framtiden. De dagliga resvanorna toppas av bilåkande, liksom föregående år, och få uppger att de är beredda att ändra på det. Andelen som tror att de själva kommer att resa lika mycket eller mer med kollektivtrafiken de kommande åren har minskat något sedan föregående år, men är fortsatt drygt 80%. Dessutom kvarstår att fler i större utsträckning tror på förändringar i samhället än hos sig själva. I fråga kring önskemål för det egna framtida resandet uppger de flesta att de är nöjda med hur de reser idag. Det undersökningen också visar är att 79% tycker att restiden är den mest avgörande faktorn som påverkar val av resa. Även detta visar på hur viktigt arbetet med framkomlighet i framför allt städerna är.

Resandet

Bedömningen av resandet som tas fram i långtidsprognosen görs i först hand som underlag för att kunna bedöma rörliga intäkter och kostnader som påverkas av resandet. Bedömningen görs för att försöka säkerställa en rimlig ekonomisk planering över perioden. Men resandet ligger också till grund för scenarier om marknadsandelens utveckling.



Resandet bedöms under 2027–2029 ha en utveckling med en något flackare kurva för de närmaste åren och som utgår från ett lägre utgångsläge än bedömningen i föregående års långtidsprognos. Det är en samlad bedömning men som tar hänsyn till de satsningar som sker under perioden i form av infrastruktur och trafik-satsningar. 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.

Resandeutvecklingen är beroende av arbetet framöver med att påverka samhällsplaneringen i en hållbar riktning tillsammans med andra aktörer. Anpassning och utveckling av erbjudandet mot att leverera på en större del av människors resbehov och därmed verka för ett väl fungerande hållbart mobilitetssystem är även delar i detta arbete.

Resmönstren efter pandemin är också svåra att förutse, framför allt kopplat till att det finns vissa trender som pekar på att fler företag kommer att kräva att medarbetarna i större utsträckning arbetar från kontoren. Det skulle i så fall ha en positiv påverkan på resandeutveckling.

Resandet under prognosperioden förväntas påverkas positivt av kommunal subvention och zonförändringar.

Under prognosperioden sker också leverans av nya fordon för både spårvagn- och tågtrafiken. Under kommande period spelar utbyggnaden av infrastruktur och

tillgång till fordon stor roll. Stora tågsatsningar under perioden möjliggörs när Västlänkens station Centralen öppnar. Ökat tågresande generera merresor på trafikslag som buss och spårvagn i form anslutningsresor.

Investeringsplan 2027–2029

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. En översiktlig bild visas av investeringsbehovet de nästkommande tre åren. Även efter treårsperioden finns flera större investeringar som planeras att tas i bruk främst inom infrastruktur- och fordonsområdet. Tabellen (nedan) visar planerade belopp för aktiveringar för planerade investeringar efter eventuell medfinansiering.

För större projekt eller investeringar fördelas utgifterna på flera år. Detta innebär att de påverkar budgetutrymme även åren före ianspråktagandet.

Investeringsbehov	2027	2028	2029	Perioden
Belopp i mnkr				
Tågfordon 45 st, inkl revisioner	2 648	101	69	2 818
Tågfordon Option, 35 st	0	1 509	1 509	3 018
Spårvagn M34 60 st	814	814	904	2 532
Terminaler, elektrifiering och övrig infrastruktur	43	81	44	168
Depåer Buss inkl utrustning	0	0	1	1
Depå Spårvagn inkl utrustning	20	35	0	55
Depå Tåg inkl utrustning	0	40	785	825
Biljett och informationssystem	55	174	120	349
Övrigt	81	81	113	275
Summa	3 661	2 834	3 544	10 040

Driftskonsekvenserna i form av kapitalkostnader, hyra, drift m m, för investeringar för 2027–2029 är bedömda och medtagna i långtidsprognosen. Beräkningen är framtagen i fasta priser och med hänsyn tagen till beslutade bidrag.

Delar 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 Göteborg Stad som t ex spårvagnsbana.

Investeringarna i fordon som tåg, spårvagn eller båt, sker på liknande sätt inom busstrafiken där trafikföretagen löpande investerar i nya fordon. Summan för dessa investeringar varierar över åren beroende på antal trafikstarter men bedöms överstiga 1,5 mdkr under investeringsperioden 2027–2029. 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 trafikkostnadernas utveckling inom posten upphandlingseffekter.

Utvecklingen 2027 och 2028

Det är viktigt att notera att beloppen i långtidsprognosen även för 2027 och 2028 är bedömningar beräknade utifrån förutsättningar som finns hösten 2025.

Utvecklingen av respektive typ av kostnad visas i nedanstående tabell. Bedömt behov av driftsbidrag för 2027 och 2028 är något lägre än bedömningen som gjordes i föregående års långtidsprognos. Kostnadsutvecklingen för trafikkostnader är en stor anledning till ett lägre ingångsvärde i nuvarande prognosperiod. Behovet resulterar i:

- Ett driftsbidrag för Västtrafik 2027 motsvarande 6 802 mnkr
- Ett driftsbidrag för Västtrafik 2028 motsvarande 7 314 mnkr

mnkr	LTP 2027	LTP 2028
Prisjustering	0	0
Resandeökning allmän netto inkl åtgärder intäktssäkring	44	60
Allmän kostnadsutveckling	-287	-291
Kostnadsutveckling tågtrafiken	49	76
Kostnadsutveckling spårvagnstrafiken	-81	-48
Kostnadsutveckling befintliga kostnader exkl trafik	-46	-77
Upphandlingseffekter	80	52
Effektiviseringar inom utförd trafik	13	12
Satsningar Miljö och klimatplan	-1	-40
Investeringar i tåg och depå	-119	-102
Investeringar spårvagnstrafik och depå	-71	-21
Investering i depåer buss	-2	0
Övrigt enligt Trafikförsörjningsprogram	-88	-111
Satsningar framtidens biljettköp och trafikinformation	-9	-21
Behov av ökat driftsbidrag	-517	-511

I arbetet inför budget 2027 och senare 2028 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

Risikanalys för långtidsprognosen

Den ekonomiska långtidsprognosen som Västtrafik har upprättat för tiden 2027–2029 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 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 +/- 40 mnkr.

Indexkostnader ökar mer än vad som antagits under 2027–2029

Långtidsprognosen baseras på förväntad ökning av arbetskraftsindex och konsumentprisindex och ett oförändrat index för drivmedel jämfört med budget 2026. Västtrafiks trafik kostnader påverkas i stor omfattning av index. Om det sammanvägda indexet år 2027 ökar med 1% (utöver prognostiserat) medför det ett ökat behov av driftsbidrag med ca 90 mnkr.

Utveckling drivmedelskostnader

Marknadsläget för drivmedel har varit mer stabilt under de senaste åren, efter en period av volatil marknad. Bedömningen, sammantaget i långtidsprognosen, är att kostnadsnivån som bedömts i budget 2026 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 varit aktuell i kollektivtrafikbranschen. Avsaknad av förare påverkar möjligheten att trafikera som planerat, vilket påverkar resenärer, antalet resor och medför ekonomiska konsekvenser. Den akuta situationen är för närvarande hanterad. Västtrafik samarbetar med partnerföretag och branschforum för att se över och säkerställa den långsiktiga personalförsörjningen.

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 etc. Stora investeringar kommer krävas för att genomföra elektrifiering av båttrafiken och investeringar pågår under prognosperioden.

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 Göteborgsområdet. 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 Göteborgs Centralstation. 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 3 mdkr att upphandlas under perioden 2027–2029. 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 2026.

Västtrafiks samlade kostnader och intäkter i budget 2026 uppgår till 11 478 mnkr respektive 5 192 mnkr. Kostnaderna och intäkterna som avser anropsstyrd trafik, med 791 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 2,4–3,6–2,1% per år.
- AKI (arbetskostnadsindex) ökar med 3,3–3,4–3,4% per år.
- Drivmedel, inkl el, (samlad bedömning) bedöms oförändrad mot budget 2026.

Det sammanvägda kostnadsprisindexet för den nuvarande trafiken beräknas till 2,94–2,88–2,48% under åren 2027–2029.

Ingen prisjustering är upptagen i långtidsprognos för 2027 till 2029.