

<b>Styrelsen</b>	<b>2021-12-17</b>
<b>Handling nr</b>	<b>7.4</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Sara Frank</b>
<b>Daterad</b>	<b>2021-12-09</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Långtidsprognos 2023–2025**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ställa sig bakom redovisad långtidsprognos 2023–2025,
- att översända långtidsprognos 2023–2025 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 2023–2025

Västtrafik AB

2021-12-09

## Innehållsförteckning

Inledning .....	3
Västtrafiks Affärsplan .....	3
Utveckling av trafik med helhetssyn – Geografiska team .....	4
Sammanfattning .....	4
Långtidsprognos 2023 – 2025 .....	6
Bedömd kostnadsutveckling för befintlig verksamhet .....	7
Bedömd kostnadsutveckling för satsningar .....	8
Måluppfyllelse trafikförsörjningsprogrammet .....	10
God geografisk tillgänglighet .....	10
Enkel, trygg och inkluderande .....	11
Låg miljöpåverkan .....	12
Självfinansieringsgrad .....	13
Investeringsplan 2023 – 2025 .....	13
Investeringar utanför Västra Götalandsregionen .....	14
Utvecklingen 2023 och 2024 .....	15
Riskanalys för långtidsprognosen .....	16
Bilaga 1 - Förutsättningar för långtidsprognosen .....	17

## Inledning

Syftet med långtidsprognosen är att ge en bild av den ekonomiska utvecklingen för Västtrafiks verksamhet för åren 2023–2025. 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.

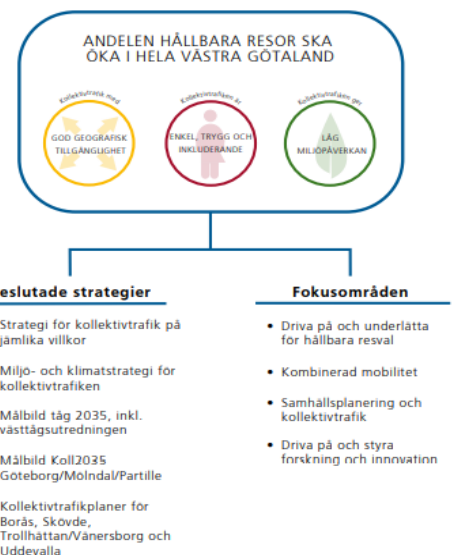
Långtidsprognosen har tagits fram i en period av fortsatt stor osäkerhet kring de långsiktiga effekterna av den pågående pandemin. I långtidsprognosen har en bedömning gjorts över hur utvecklingen kan komma att påverkas. Det avser resande och biljettintäkter, men också påverkan på kostnadsmassan. Långtidsprognosen bygger på budget 2022 med hänsyn tagen till ett ofinansierat underskott (besparing) med -136 mnkr och de kunskaper som funnits under hösten 2021. Kostnader för kollektivtrafiknämndens arbete är inte inkluderat.

## 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 arbetet inför trafikförsörjningsprogram (2021-2025). Det avser både en breddning i synen på resande, men även en tydlig markering mot vikten av hållbarhet, ekologisk, social, såväl som ekonomisk. Inriktningen skall styra vilka områden och vilken utveckling som prioriteras.



Förutsättningarna i årets långtidsprognos är påverkade av pandemin och dess konsekvenser på resandet och Västtrafiks biljettintäkter. Både i budget 2022 som ligger till grund för arbetet, och fortsättningsvis under de år som prognosen omfattar. I den här långtidsprognosen fortsätter styrningen mot ekonomisk hållbarhet, genom fortsatt satsning på intäktssäkring, fokus på effektiv trafik samt möjliga effektiviseringar i övrig verksamhet. Utrymme för netto-satsningar är medtaget främst senare under prognosperioden.



## Utveckling av trafik med helhetssyn – Geografiska team

Västtrafik har under det senaste året utvecklat sin struktur för arbete med trafikutveckling. Västtrafik skall i arbetet ha ett tydligare ansvar 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.

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

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

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

## Sammanfattning

Resultatet av långtidsprognosen visar en utveckling där genomsnittliga behovet av ökat driftsbidrag är högre än bedömningar gjorda före pandemin. 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 fortsatt svårt. Nu gjorda bedömningar kan inte ses på annat vis än som fingervisningar om möjlig framtida påverkan. Hur resandemönster kommer se ut utifrån att pandemin fört med sig ökad digitalisering och nya vanor är fortsatt

oklart. Risken 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.

För befintlig trafik beräknas driftsbidraget 2025, jämfört med budget 2022, behöva öka med 250 mnkr eller genomsnittligt med drygt 1,5 % per år.

Inklusive satsningar under åren 2023–2025 beräknas Västtrafiks behov av driftsbidrag öka med 810 mnkr eller genomsnittligt med drygt 4,6% per år.

Totalt behov av driftsbidrag, inklusive ofinansierat underskott från budget 2022 på 135 mnkr, uppgår till 945 mnkr eller genomsnittligt med drygt 5,3% per år.

Behovet av ökat driftsbidrag för 2025 ökar mer än tidigare under perioden när t ex satsningar på nya tåg och infrastruktur faller ut. Det bör noteras stora delar av satsningarna redan är beslutade och därför inte kan ingå i en eventuell prioritering (ex nya spårvagnar och nya tåg).

	2023	2024	2025
Kostnadsutveckling dagens verksamhet	-55	10	-205
Satsningar i trafik och övrigt	-100	-220	-240
<b>Behov ökat driftsbidrag före intäktsbortfall</b>	<b>-155</b>	<b>-210</b>	<b>-445</b>
Ofinansierat underskott Budget 2022	-135		
<b>Behov ökat driftsbidrag</b>	<b>-290</b>	<b>-210</b>	<b>-445</b>

## Långtidsprognos 2023–2025

Långtidsprognosen är en bedömning av Västtrafiks ekonomiska utveckling och beskriver nettoeffekten av respektive förändring för 2025 jämfört med budgeten för 2022.

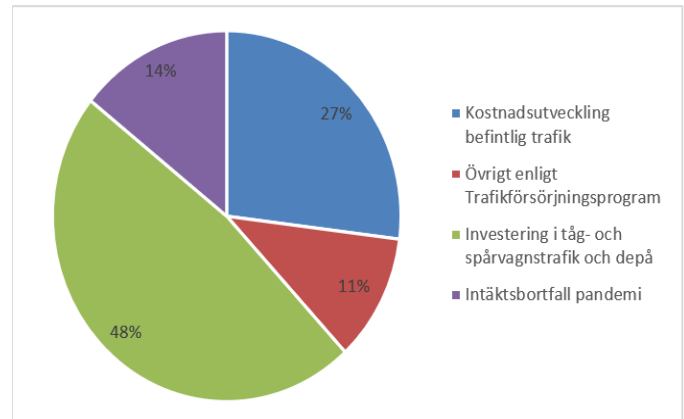
(Belopp avser mnkr och posterna är justerade till jämna 5 mnkr)

<b>Resultat före driftsbidrag enligt budget 2022</b>	<b>-5 610</b>
<i>Resultat från budget 2022 intäktsbortfall</i>	-135
Prisjustering	150
Resandeökning allmän netto inkl åtgärder intäktssäkring	675
Allmän kostnadsutveckling	-670
Kostnadsutveckling tågtrafiken	-20
Kostnadsutveckling spårvagnstrafiken	-170
Kostnadsutveckling båttrafiken	-5
Kostnadsutveckling befintliga kostnader exkl trafik	-215
Upphandlings- samt effektiviseringseffekter	0
<i>Resultat före driftsbidrag 2025 avseende befintlig trafik</i>	-6 000
Investeringar i tåg och depå	-185
Investeringar Spårvagnstrafik och depå	-215
Investeringar i båt och hamnar	-5
Investering i depåer buss	-45
Satsningar samhällsutveckling	-20
Övrigt enligt Trafikförsörjningsprogram	-85
<b>Resultat före Driftsbidrag 2025</b>	<b>-6 555</b>
<b>ÄGARERSÄTTNING</b>	
<b>Driftsbidrag enligt budget 2022</b>	<b>-5 610</b>
Behov av ökat driftsbidrag Intäktsbortfall	-135
Behov av ökat driftsbidrag för dagens verksamhet	-255
Behov av ökat driftsbidrag för satsningar	-555
<b>Total driftsbidrag 2025</b>	<b>-6 555</b>
Årlig genomsnittlig procentuell ökning av ägarersättning	5,3%
Varav årlig procentuell ökning exkl satsningar och intäktsbortfall	1,5%
Varav årlig procentuell ökning exkl intäktsbortfall	4,6%

## Bedömd kostnadsutveckling för befintlig verksamhet

Som bas i tabellen på föregående sida är den verksamhet Västtrafik enligt budget förväntas ha vid utgången av 2022. Nettoutvecklingen för denna befintliga verksamhet summerar sedan till resultat före driftsbidrag 2025 för befintlig verksamhet och trafik som fördelar sig enligt diagrammet.

*Prisjustering* motsvarar rena intäktsökningar och avser prisökning motsvarande 2,6 % 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 prisjustering som genomförs. I denna prognos är priselasticitet 1,0 använd.



*Resandeökning allmän* är en nettopost och visar hur intäktsmassan bedöms öka i samband med resandet på befintlig trafik. Posten inkluderar även de kostnader som är kopplade till denna utveckling. Pandemin har påverkat intäkterna i hög grad och osäkerheten under prognosperioden är fortsatt stor. Effekterna av pandemin är uppskattade till ett scenario med succesiv återgång av resandet till 2019 års nivå 2025. Hur kunderna kommer att resa och vilka färdbevis de kommer att välja är mycket svårbedömt. Delar av den positiva utveckling som bedöms för 2023 är kopplad till åtgärder för intäktssäkring som har påbörjats under 2021. Dessa förväntas 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.

*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 bedömd kostnadsutveckling ingår också kostnader för underhåll. Tåg levereras oftast i batcher. Det medför att det tyngre underhållet som återkommer med jämna mellanrum infaller ungefär samtidigt för ett stort antal tåg. Sedan kommer mellanåren då underhållsbehovet minskar. Det bidrar till en mer oregelbunden kostnadsutveckling per år.

*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 första delen av prognosperioden men sett över hela perioden en oförändrad nivå. Den positiva effekten beror på ett flertal faktorer, bland annat möjligheten att optimera trafiklösningar och trafikupplägg i den upphandlade trafiken. Upphandlingar senare under perioden är svårare att bedöma men bedöms ha en ökad kostnadsnivå. Kostnader kopplade till Miljö- och klimatplan bedöms numera ingå i den ordinarie verksamheten och omhändertas i samband med upphandlingar. Åtgärderna innefattar bland annat en stegvis övergång till ökad andel elektrifierade fordon/gasfordon, samt en generell ökning av användandet av RME/HVO. Åtgärderna avser i första hand en stegvis utveckling i samband med nya trafikupphandlingar och bedöms som en integrerad del av dessa.

*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.

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 2025 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.

I slutet av prognosperioden kommer satsningar i försäljningskanalstrategi. Västtrafiks system för försäljning ombord, i butiker och hos försäljningsombud samt visering av biljetter kommer inom några år att vara föråldrat och behöver ersättas. En försäljningskanalstrategi har tagits fram för att möta framtida behov av biljettförsäljning, biljettbärare och visering och som ett led i att ta fram lösningar för framtidens biljettsystem.

Samtidigt kommer satsningar på trafikinformationsområdet som har stora behov av att harmonisera system och arbetssätt för att på sätt kunna automatisera och säkerställa en bra information till kund. Flexibilitet i hanteringen av trafikinformationen behöver säkerställas för att möta framtidens behov vilket kräver utveckling och uppdatering av system.

*Investeringar i tågfordon och depå*, Leverans av beställda tåg bedöms påbörjas under 2023. Sedan följer en leveransplan som sträcker sig över drygt tre år. Bakgrunden till beslutet om investering är det behov som identifierats i arbetet kring Målbild Tåg 2035. 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. Posten rymmer även tillkommande depåkapacitet.

*Investeringar i spårvagnstrafik och depå*, under 2020 har leverans av nya spårvagnar påbörjats. De första 40 fordonen som beställts beräknas vara levererade under prognosperioden. Dessutom förväntas leveransen av tillkommande investeringar i 40 st nya 45-metersspårvagnar vara påbörjad. Fordonen avses användas för såväl ersättning av äldre modeller som för utökning av trafik. Depåkapacitet i form av Ringön Etapp 2 ingår även i posten.

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

*Övrigt enligt trafikförsörjningsprogram* bygger på de 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 några större satsningar i ny trafik. 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. Västtrafik har i de senaste årens trafikplanarbete och i samband med upphandlingar genomlyst och genomfört effektiviseringar inom utförd i trafik. Västtrafik har sammantaget i budget 2022 hämtat hem hela den positiva effekt som tidigare planerats för åren 2023 och 2024. Men det medför att det bedöms svårt att genomföra ytterligare trafikala förändringar utan att det blir kännbara konsekvenser för kunderna.

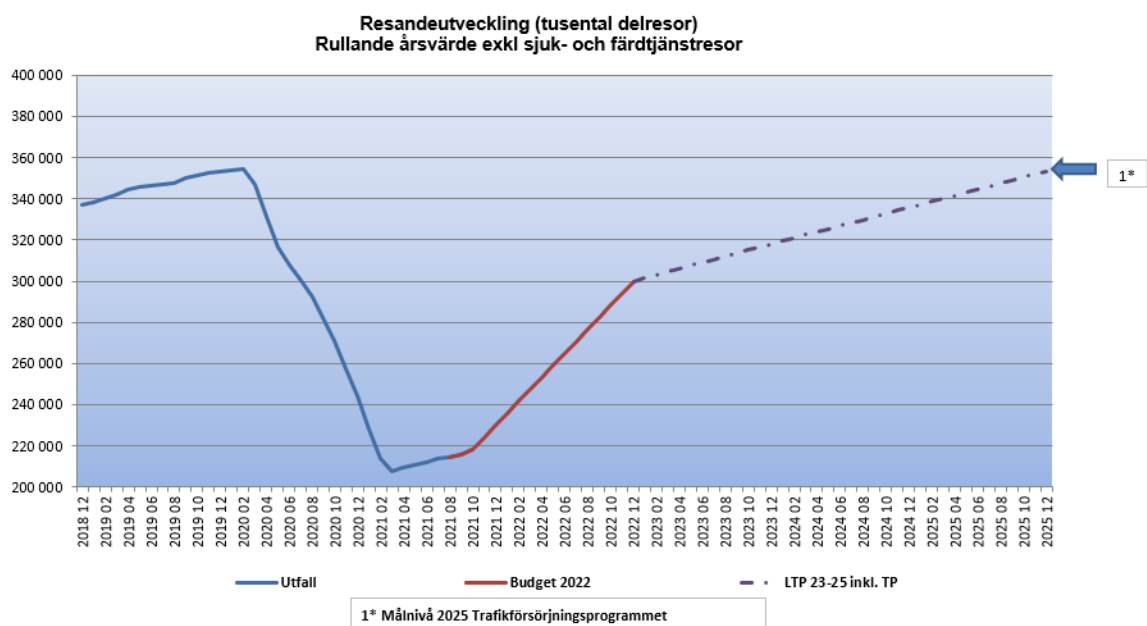
*Satsningar samhällsutveckling*, Västtrafik har ett uttalat fokusområde som handlar om att utveckla nya trafiklösningar för att tillsammans med andra aktörer bidra till det hållbara resandet i framtiden. I årets långtidsprognos finns för kommande år särskilda medel avsatta för satsningar inom detta område.

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

## Måluppfyllelse trafikförsörjningsprogrammet

### God geografisk tillgänglighet

Resandet med Västtrafik har påverkats stort av pandemin. Ett fokusområde för att resandet ska återhämta sig är att återfå kundernas förtroende och skapa trygghet att resa tillsammans. Trafiken kommer att behöva utvecklas och anpassas löpande utefter hur återhämtningen utvecklas. Under prognosperioden bedöms det ske en succesiv återhämtning mot målet i trafikförsörjningsprogrammet för 2025 på 350 miljoner resor.



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 nya vardag med nya resvanor som uppstår efter det att restriktionerna från pandemin försvinner. Den stora omställning som pandemin medfört innebär också ett fönster för långsiktiga förändringar till hållbart resande. Driva på och underlätta för mer hållbara resval genom informations- och beteendepåverkande projekt som stimulerar till bland annat ökad cykling och gång. Fortsatt stimulera utvecklingen av nya mobilitetslösningar såsom kombinerade mobilitetstjänster, samt annan utveckling som driver innovation inom området.

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

Resandet bedöms under 2023–2025 succesivt återhämta sig till en nivå för målen i trafikförsörjningsprogram 2021–2025. 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

### ***Enkel, trygg och inkluderande***

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

Detta område är särskilt utpekat i de prioriteringar inom Västtrafik som skall vara en del av att återfå kunderna i takt med att pandemins effekter avtar. Att återfå förtroendet och tryggheten i kollektivtrafiken är ett viktigt arbete. För trygghetsområdet tas det nu bl a fram en handlingsplan för arbetet 2022–2025.

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 resenärgrupper. Västtrafik kommer att behöva utveckla och prioritera bland åtgärderna som föreslås i handlingsplanen, eftersom flera områden är komplexa och kräver breda insatser inom Västtrafiks verksamhet.

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

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

### 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 för 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.

### Låg miljöpåverkan

Miljöarbetet inom Västtrafik styrs av fastställd miljö- och klimatstrategi.

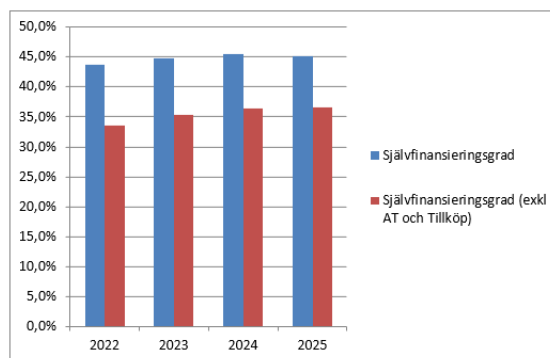
Det övergripande miljömålet för Västtrafik är minskning av koldioxidutsläppen med 90% till 2035. Västtrafiks miljö- och klimatplan beskriver de åtgärder som krävs för att nå målen.

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



## Investeringsplan 2023–2025

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

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

Investeringsbehov	2023	2024	2025	2026	2027	Perioden
Belopp i mnkr						
Tågfordon inkl revisioner	555	1 200	1 575	1 205	80	4 615
Tågfordon Option 2 (ej beslutad)				350	1 500	1 850
Spårvagn M33	150					150
Spårvagn M34	75	440	950			1 465
Spårvagn option (ej beslutad)				300	400	700
Terminaler och övrig infrastruktur	20	15	50	230	20	335
Depåer Buss			455		40	495
Depå Spårvagn		1 755				1 755
Depå Tåg				1 500		1 500
Utrustning fordon			250	250		500
Övrigt	150	155	155	160	160	780
<b>Summa</b>	<b>950</b>	<b>3 565</b>	<b>3 435</b>	<b>3 995</b>	<b>2 200</b>	<b>14 145</b>

Driftskonsekvenserna i form av kapitalkostnader, hyra, drift och dyligt av investeringar för 2023–2025 är bedömda och medtagna i långtidsprognosen. Beräkningen är gjord i fasta priser och med hänsyn tagen till beslutade bidrag. Flera av investeringarna är ännu inte formellt beslutade och avser alltså bedömda behov. Investeringarna kopplade till fastigheter och depåer sker i Västfastigheters regi och belastar sedan Västtrafik i form av hyra.

### ***Investeringar utanför Västra Götalandsregionen***

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

Investeringarna i fordon som tåg, spårvagn eller båt, sker på liknande sätt inom busstrafiken där trafikföretagen löpande investerar i nya fordon. Summan för dessa bedöms till cirka 600 mnkr per år, eller 2,5 mdkr under investeringsperioden 2023–2027. 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 2023 och 2024

Det är viktigt att notera att beloppen i långtidsprognosen även för 2023 och 2024 är bedömningar utifrån förutsättningar som finns hösten 2021. Utvecklingen av respektive typ av kostnad för åren 2023 och 2024 visas i nedanstående tabell. Behovet resulterar i:

- Ett driftsbidrag för Västtrafik 2023 motsvarande 5 897 mnkr
- Ett driftsbidrag för Västtrafik 2024 motsvarande 6 108 mnkr

Mnkr	LTP 2023	LTP 2024
<i>Resultat från budget 2022 intäktsbortfall</i>	-136	
Prisjustering	45	50
Resandeökning allmän netto inkl åtgärder intäktssäkring	229	232
Allmän kostnadsutveckling	-195	-227
Kostnadsutveckling tågtrafiken	-41	52
Kostnadsutveckling Spårvagnstrafiken	-71	-38
Kostnadsutveckling båttrafiken	-3	0
Kostnadsutveckling befintliga kostnader exkl trafik	-54	-71
Upphandlingseffekter	37	11
Investeringar i tåg och depå	-29	-65
Investeringar Spårvagnstrafik och depå	-51	-96
Investeringar i båt och hamnar	-1	-3
Investering i depåer buss	2	-15
Satsningar samhällsutveckling	-5	-5
Övrigt enligt Trafikförsörjningsprogram	-15	-35
<b>Behov av ökat driftsbidrag</b>	<b>-289</b>	<b>-210</b>

I arbetet inför budget 2023 och senare 2024 samt i det fortsatta arbetet med Trafikplan kommer satsningar och kostnadsnivåer ytterligare preciseras samt prioriteras vilket kan leda till att gjorda bedömningar förändras. Större osäkerheter som kan påverka utfallet i budgetarbetet är:

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



## Risakanalys för långtidsprognosen

Den ekonomiska långtidsprognosen som Västtrafik har upprättat för tiden 2023–2025 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 efter pandemin**

Det är i dagsläget fortsatt osäkert hur effekterna kopplat till pandemin kommer att påverka intäkter och resande och val av färdmedel 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 +/- 30-40 mnkr.

### **Indexkostnader ökar mer än vad som antagits under 2023–2025**

Långtidsprognosen baseras på förväntad ökning av arbetskraftsindex, konsumentprisindex och producentprisindex för diesel. Västtrafiks trafik kostnader påverkas i stor omfattning av index. 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 i miljömässiga förutsättningar. Kostnaden för detta är svår att uppskatta, men bedöms kunna få en stor påverkan på kostnadsutvecklingen i trafikavtalen. En bevakning av området och dess gemensamma förutsättningar pågår i olika delar av kollektivtrafikbranschen. Hur området utvecklar sig kommer vidare beskrivas i kommande budgetarbeten m m.

### **Ombyggnationer i Göteborgsområdet**

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

### **Osäkerhet vid trafikupphandlingar**

När trafikupphandlingar sker under perioden har Västtrafik i långtidsprognosen räknat med en viss kostnadsnivå. Totalt kommer trafik motsvarande drygt 2 mdkr att upphandlas under perioden 2023–2025. Avvikelse i utfallet av upphandlingarna påverkar direkt behovet av driftsbidrag.

//

*Bilaga 1 - Förutsättningar för långtidsprognosen*

## Bilaga 1 - Förutsättningar för långtidsprognosen

Driftsbidraget är skillnaden mellan totala kostnader och totala intäkter. I dokumentet uttrycks driftsbidraget och dess förändringar för Västtrafik exkluderat den Särskilda anropsstyrda trafiken (färdtjänst- och sjukresor).

Långtidsprognosen beskriver en bedömd omfattning av Västtrafiks verksamhet jämfört med budget 2022.

Västtrafiks samlade kostnader och intäkter i budget 2022 uppgår till 9 452 mnkr respektive 3 707 mnkr. Kostnaderna och intäkterna som avser Anropsstyrd trafik med 743 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 2,1 - 2,6 % per år.
- AKI (arbetskostnadsindex) ökar med 2,8 - 3,2 % per år.
- Drivmedel (Samlad bedömning) ökar med 3 - 4 % per år.

Det sammanvägda kostnadsprisindexet för den nuvarande trafiken beräknas till 2,6 – 3,1 % under åren 2023–2025.

Prisförändringen på färdbevis beräknas till 2,6%.