

| | |
|--------------------|-------------------|
| Styrelsen | 2024-12-12 |
| Handling nr | 7.3 |
| Handläggare | Sara Frank |
| Daterad | 2024-12-02 |
| Reviderad | |

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Långtidsprognos 2026 – 2028

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ställa sig bakom redovisad långtidsprognos 2026–2028, samt
- att översända långtidsprognos 2026–2028 till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden.

Skövde dag som ovan

Lars Backström



Långtidsprognos 2026–2028

Västtrafik AB

2024-12-12

Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| Inledning | 3 |
| Västtrafiks Affärsplan | 3 |
| Sammanfattning | 4 |
| Långtidsprognos 2026–2028..... | 6 |
| Bedömd kostnadsutveckling för befintlig verksamhet | 7 |
| Bedömd kostnadsutveckling för satsningar | 8 |
| Poster som inte är upptagna i långtidsprognos | 9 |
| Måluppfyllelse trafikförsörjningsprogrammet..... | 10 |
| Självfinansieringsgrad | 11 |
| Marknadsandel..... | 11 |
| Investeringsplan 2026–2030 | 14 |
| Investeringar utanför Västra Götalandsregionen | 15 |
| Utvecklingen 2026 och 2027 | 16 |
| Risikanalys för långtidsprognosen..... | 17 |
| Bilaga 1 - Förutsättningar för långtidsprognosen | 19 |

Inledning

Syftet med långtidsprognosen är att ge en bild av den ekonomiska utvecklingen för Västtrafiks verksamhet för åren 2026–2028.

Långtidsprognosen bygger på budget 2025 och de kunskaper som funnits under hösten 2024. Kostnader som redovisas är de som avser Västtrafik, dvs resterande delar för infrastruktur- och kollektivtrafikenämnden 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 och biljettintäkter har haft en positiv utveckling efter pandemin som mattats av något, och den fortsatta utvecklingen är osäker. I långtidsprognosen har en bedömning gjorts över hur utvecklingen kan komma att se ut framför allt som grund till ekonomiska bedömningar.

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

Västtrafiks Affärsplan

Västtrafiks Affärsplan visar mål, inriktning och prioritering inför verksamhetens planering. Affärsplanen beskriver hur uppdraget från infrastruktur- och kollektivtrafikenämnden 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 även med viss hänsyn tagen till remissutkast 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 de målnivåer som är medtagna i remissutkastet till nytt trafikförsörjningsprogram 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 och en övergripande och sammanhållen trafikutveckling inom regionen. Den lokala kunskapen som finns hos trafikföretagen kombineras med ett tydligt regionalt ansvar för att säkerställa effektiva trafiklösningar runt om i regionen.

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

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

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

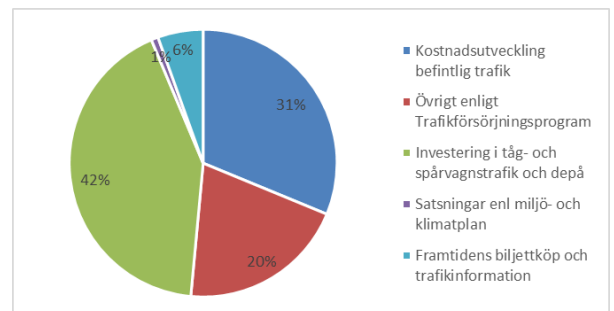
Sammanfattning

Resultatet av långtidsprognosen visar en utveckling där behovet av driftsbidrag är något lägre för 2026 och 2027 än bedömningen i föregående års långtidsprognos. Den genomsnittliga ökningstakten är 6% för prognosperioden, där den större ökningen ligger 2028 med 7%. 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 viss positiv påverkan framför allt från helårseffekter från budget 2025. Resandeutveckling är osäker och svårbedömd, men förväntas dock fortsatt ha en positiv effekt på intäkterna, tillsammans med bedömda prisökningar och arbetet med intäktssäkring.

För befintlig trafik beräknas driftsbidraget 2028, jämfört med budget 2025, behöva öka med 370 mnkr eller genomsnittligt med drygt 1,9% per år.

Inklusive satsningar under åren 2026–2028 beräknas Västtrafiks behov av driftsbidrag öka med 1 185 mnkr eller genomsnittligt med drygt 6% 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.



| | 2026 | 2027 | 2028 |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Kostnadsutveckling dagens verksamhet | 10 | -125 | -255 |
| Satsningar i trafik och övrigt | -275 | -285 | -255 |
| Behov ökat driftsbidrag | -265 | -410 | -510 |

Långtidsprognos 2026–2028

Långtidsprognosen är en bedömning av Västtrafiks ekonomiska utveckling och beskriver nettoeffekten av respektive förändring för 2028 jämfört med budgeten för 2025.

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

| | |
|--|---------------|
| Resultat före driftsbidrag enligt budget 2025 | -6 223 |
| Prisjustering | 270 |
| Resandeökning allmän netto inkl åtgärder intäktssäkring | 240 |
| Allmän kostnadsutveckling | -665 |
| Kostnadsutveckling tågtrafiken | 120 |
| Kostnadsutveckling Spårvagnstrafiken | -200 |
| Kostnadsutveckling båttrafiken | 0 |
| Kostnadsutveckling befintliga kostnader exkl trafik | -175 |
| Upphandlings- samt effektiviseringseffekter | 40 |
| <i>Resultat före driftsbidrag 2028 avseende befintlig trafik</i> | <i>-6 593</i> |
| Satsningar Miljö och Klimatplan | -10 |
| Investeringar i tåg och depå | -300 |
| Investeringar Spårvagnstrafik och depå | -180 |
| Investeringar i båt och hamnar | -5 |
| Investering i depåer buss | -15 |
| Övrigt enligt Trafikförsörjningsprogram | -240 |
| Satsningar framtidens biljettköp och trafikinformation | -65 |
| Resultat före Driftsbidrag 2028 | -7 408 |
| ÄGARERSÄTTNING | |
| Driftsbidrag enligt budget 2025 | -6 223 |
| Behov av ökat driftsbidrag för dagens verksamhet | -370 |
| Behov av ökat driftsbidrag för satsningar | -815 |
| Total driftsbidrag 2028 | -7 408 |
| Årlig genomsnittlig procentuell ökning av ägarersättning | 6,0% |
| Varav årlig procentuell ökning exkl satsningar | 1,9% |

Bedömd kostnadsutveckling för befintlig verksamhet

Som bas i tabellen på föregående sida är den verksamhet Västtrafik enligt budget förväntas ha vid utgången av 2025. Nettoutvecklingen för denna befintliga verksamhet summerar sedan till resultat före driftsbidrag 2028 för befintlig verksamhet och trafik.

Prisjustering motsvarar rena intäktsökningar. För perioden 2026 till 2028 finns en beräknad prisökning, enligt senaste beslutade prisjustering, motsvarande 3% per år. I beloppet är hänsyn tagen till priselasticitet.

Resandeökning allmän är en nettopost och visar hur intäktsmassan bedöms öka i samband med resandet på befintlig trafik. Posten inkluderar även de rörliga kostnader som är kopplade till denna utveckling. Intäktsutvecklingen är osäker och bygger på en bedömning av resandet och biljettmix. En mindre del av den positiva utveckling som bedöms för perioden är kopplad till fortsatta åtgärder för intäktssäkring, ett arbete som pågår och där effekter har hämtats hem snabbare än bedömningen i föregående långtidsprognos. Genomlysning av biljettintäkter och dess utveckling 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 få ut tillkommande beräknade effekter.

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

Kostnadsutveckling tågtrafiken är positiv under prognosperioden. Under perioden återlämnas tidigare inhyrda tåg i takt med att nya egna fordon levereras. De nya inköpta tågen kommer samtidigt att ge ökade kostnader för att sätta in dem i trafik och underhålla. I bedömd kostnadsutveckling ingår också kostnader för underhåll befintliga tåg. Tåg levereras oftast i batcher. Det medför att det tyngre underhållet som återkommer med jämna mellanrum infaller ungefär samtidigt för ett stort antal tåg. Sedan kommer mellanåren då underhållsbehovet minskar. Det bidrar till en mer oregelbunden kostnadsutveckling per år, som under denna prognosperiod är positiv. Det finns även positiva effekter från komponenter som är färdigavskrivna på befintliga tåg.

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

Upphandlingseffekter avser en bedömd positiv effekt från upphandlingar under prognosperioden. Den positiva effekten beror på ett flertal faktorer, bland annat möjligheten att optimera trafiklösningar och trafikupplägg i den upphandlade trafiken. Framför allt är det trafikupphandlingar för busstrafiken som visar

positiva effekter i denna prognos. Delar av upphandlingseffekterna är helårseffekter från budget 2025. Upphandlingseffekter är svårbedömda och till exempel överklaganden kan påverka utfallet. För tågupphandling Tåg 2027 är ingen upphandlingseffekt medtagen, varken positiv eller negativ, utan kostnaden ligger enligt dagens avtalsnivåer.

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

Sammantaget visar dessa poster en bedömning av hur kostnadsutvecklingen blir utifrån att inga ytterligare satsningar görs. Dock är kostnadsnivåerna för tåg- och spårvagnstrafiken beroende av att 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 2028 för Västtrafik. Periodens satsningar är till stora delar redan beslutade satsningar som infaller under perioden. De största posterna är kopplade till investeringar i nya tåg- och spårvagnsfordon samt depåkapacitet.

Miljö-och klimatplan innefattar under prognosperioden satsningar för båttrafiken och elektrifiering av fartyg och laddinfrastruktur. Det finns upptaget färdigställande av investering i elektrifiering av två av Västtrafiks egna fartyg och nödvändig laddinfrastruktur inför trafikstarter under perioden. Effekterna av dessa syns som satsningar inom miljö- och klimatplan.

Investeringar i tågfordon och depå. Leverans av 45 beställda tåg bedöms påbörjas under 2025. Sedan följer en leveransplan som sträcker sig över drygt två år. Bakgrunden till beslutet om investering är det behov som identifierats i arbetet kring Målbild tåg 2035. Under 2028 planeras det för att leveranser ska kunna påbörjas för 35 stycken tåg enligt option 2. Dessa är ej ännu beslutade. De beräknade kostnaderna som omfattas för nya tåg är främst hyra. Posten rymmer även tillkommande depåkapacitet.

Investeringar i spårvagnstrafik och depå. Under 2024 påbörjades leveranser av de tillkommande 60 nya 45-metersspårvagnarna (M34) och dessa 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-spårvagnarna under perioden.

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

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

Liksom tidigare år kommer stor påverkan på bil- och kollektivtrafik fortsatt ske i Göteborg när byggnationerna fortsätter inom det Västsvenska Paketet eller från större banarbeten i tågnätet. Kostnader för ersättningstrafik i samband med ombyggnationen finns medtaget som kostnad för befintlig trafik, det vill säga det ses inte som satsningar.

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, framtidens 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 bra information till kund. 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.

Uppdraget för 50% självfinansieringsgrad och de åtgärdsförslag för att höja självfinansieringsgraden som presenteras i det arbetet, finns inte med i denna långtidsprognos annat än det som nämns under egna avsnittet om självfinansieringsgrad. Utredningen presenterade ett antal åtgärder som identifierats för intäkter och kostnader, som kombinerades i åtgärds paket, som i sin tur

kombinerats i olika scenarier. Dessa åtgärder finns inte medtagna i denna långtidsprognos.

Det finns diskussioner om möjlig kommunal subvention av biljetter. Kommunen betalar då en del av biljettpriset för kommuninvånare. Kommunal subvention bedöms ha en positiv inverkan på resande och biljettintäkter om det beslutas att genomföras. I nuläget finns inget beslut och inget upptaget i långtidsprognosen.

Nya omlottzoner för Härryda och Bollebygd med dubbel zontillhörighet har ännu inte beslutats när denna långtidsprognos tagits fram. Det finns inga beräkningar klara på ekonomiska effekter och inget medtaget i denna långtidsprognos.

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.

En förstudie avseende nästa generation spårvagnar (M35) pågår. Det finns under perioden ett behov av att upphandla ytterligare spårvagnar, men det finns i dagsläget inga konsekvenser av förstudien medtaget i denna långtidsprognos. I sammanhanget bedöms även status på en del av befintlig spårvagnsflotta (M32) och behov av åtgärder för att dessa ska vara i drift tills ytterligare spårvagnar har upphandlats. Dessa åtgärder är inte heller inkluderade i denna långtidsprognos.

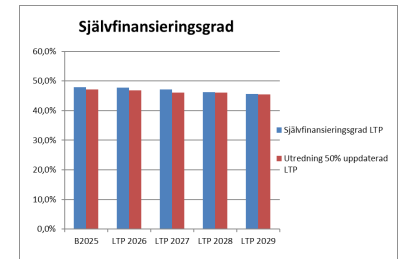
Måluppfyllelse trafikförsörjningsprogrammet

Ett nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2029 är ute på remiss och kommer att beslutas under 2025. Remissversionen pekar ut ett antal viktiga mål och områden för Västtrafik att fokusera på under perioden. Det finns anledning att återkomma till dessa i senare rapportering. I nuläget och utan att förgripa att ett nytt trafikförsörjningsprogram beslutas så är två av områdena som är aktuella att beskrivas i denna långtidsprognos, självfinansieringsgrad och marknadsandel.

Självfinansieringsgrad

I remissutkast till nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2026 till 2029 finns ett förslaget mål att självfinansieringsgraden ska på sikt öka, med kortsiktig ambition att minst bibehålla dagens nivå till 2029 dvs 46,7%.

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



Självfinansieringsgraden bedöms ligga mellan 47,8% och 46,2% under prognosperioden 2026 till 2028, för att 2029 bli cirka 45,6%.

I utredningen om 50% självfinansieringsgrad, det så kallade nollalternativet, var motsvarande självfinansieringsgrad mellan 46,8% och 46,0% för perioden 2026 till 2028, och 45,4% för 2029.

En förändring i denna långtidsprognos jämfört utredningen är, bortsett från bland annat lägre indexnivåer, att femårsplanen för trafiksatsningar har justerats framför allt utifrån fördelning mellan åren. Perioden innehåller satsningar inom t ex tåg och spårvagn där planeringsarbetet nu kommit längre. Västtrafiks styrelse har också beslutat om en besparingsåtgärd för åren 2025–2027 om ca 45 mnkr över perioden, samt i enlighet med infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens senaste beslut, ingår en något högre prisökningstakt om 3,0% per år.

I övrigt är inga andra åtgärder medtagna i långtidsprognosen 2026–2028 från de alternativ som analyserades i arbetet med 50%-uppdraget.

En jämförelse mellan remissutkast till nytt trafikförsörjningsprogram (med det tänkta målet 46,7% för 2029) och utdragningen av denna långtidsprognos till 2029, visar på ett behov av ökning med 1,1%. Det skulle innebära ett behov av kostnadsåtgärder på ca 340 mnkr eller ca 155 mnkr i högre intäkter under 2029 för att nå den nivån.

Marknadsandel

I remissutkast till nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2029 finns ett förslaget mål att kollektivtrafikens marknadsandel ska minst vara 35% 2029.

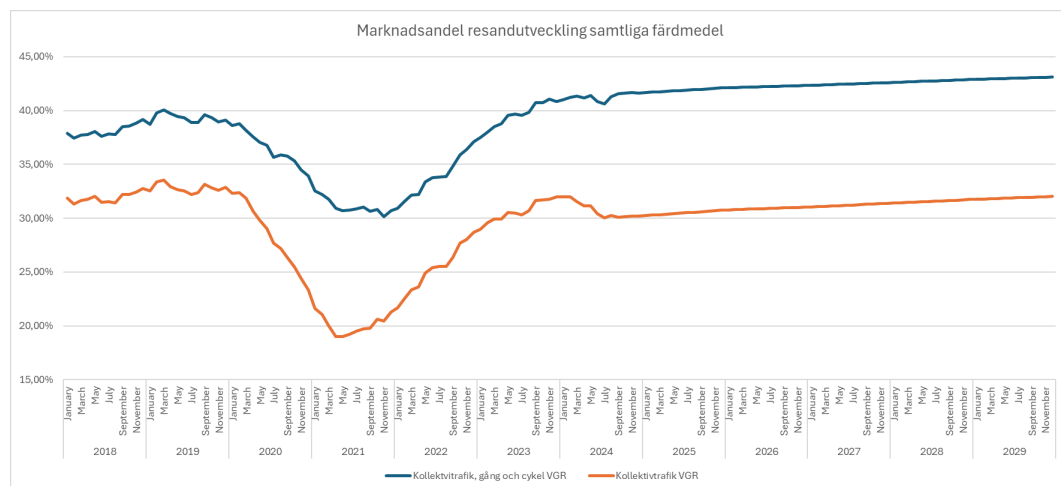
Målet för andelen hållbara resor är att de ska öka till 45%. När denna långtidsprognos tagits fram så visar Västtrafiks senaste delårsrapport för augusti 2024 att marknadsandelen var 30% för kollektivtrafiken och 41% för hållbart resande.

I samband med långtidsprognos 2026–2028 har Västtrafik för första gången även försökt bedöma utvecklingen på marknadsandel. Två olika scenarier har tagits fram.

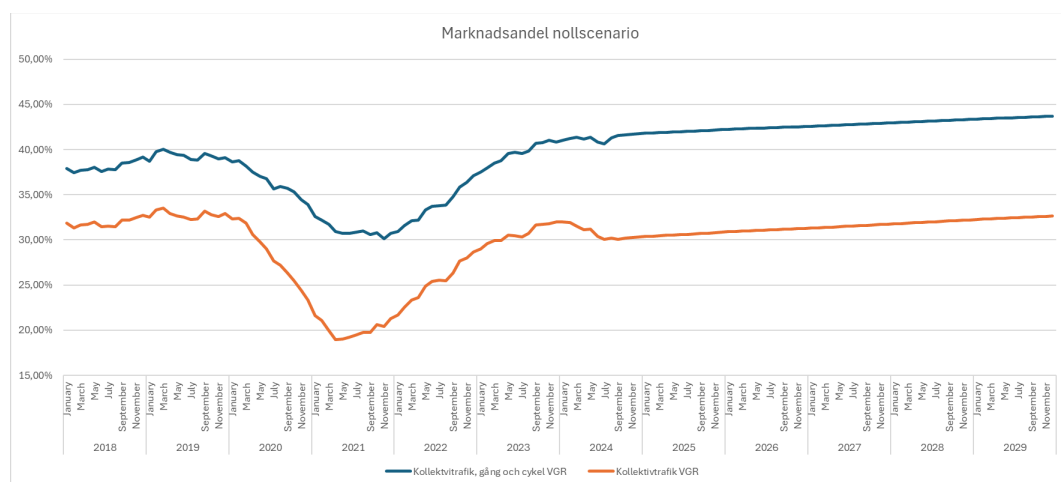
Västtrafik bedömer resandeutvecklingen för kollektivtrafik över perioden och tillsammans med Trafikverkets prognos för utvecklingen av resandet för bil, gång och cykel har Västtrafik sedan beräknat ett teoretiskt möjligt scenario över framtida marknadsandel.

Det andra scenariot ”nollscenariot” innebär att förändringen i kollektivtrafikens resande motsvarar långtidsprognosen medan övrigt resande (bil, gång och cykel) förblir konstant på dagens nivå.

Det teoretiskt möjliga scenariot som beaktar resandeutveckling utifrån prognoser för samtliga trafikslag visar på en utveckling mot en marknadsandel på 32% för kollektivtrafiken 2029. Marknadsandelen för det hållbara resandet pekar mot en marknadsandel på 43%.



Nollscenariot där kollektivtrafiken utvecklas enligt resandeprognos, medan bil, gång cykel är satt till ett konstant resande i dagens nivåer visar en marknadsandel på 33% 2029, och 44% procent för det hållbara resandet.



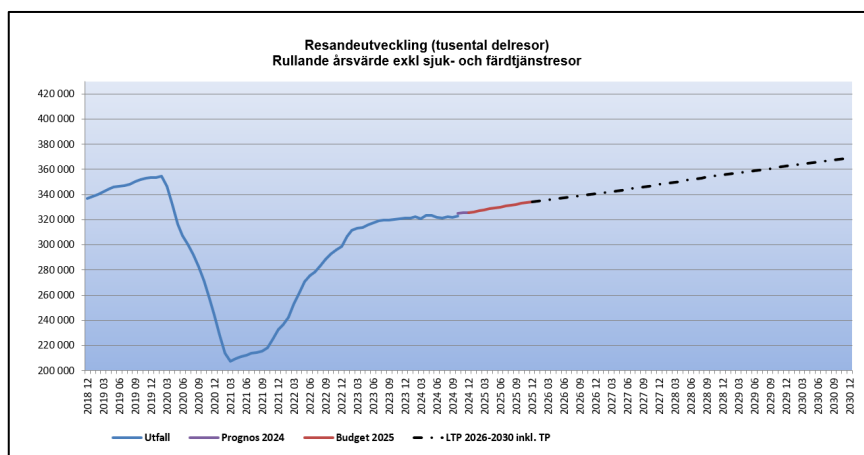
Västtrafik har stora satsningar under prognosperioden, främst inom tåg och spårvagnstrafiken, och bedömda resandeökningar finns med i prognoserna. Prognoserna pekar mot att andra åtgärder, än kollektivtrafikens egna satsningar, kommer att behövas för att uppnå målen för marknadsandelarna. Förändrat beteende hos resenärer som åker bil kommer att krävas i tillägg till nödvändigheten av förbättrad framkomlighet i städerna.

Under 2022–2023 genomförde Västra Götalandsregionen en större resvaneundersökning (Dnr IKN 2023–00423) i Barometern. En fråga behandlade invånarnas syn på förändring av deras framtida resande med bil, kollektivtrafik och cykel. Denna visar en mer tydlig ambition att öka sitt resande med cykel och kollektivtrafik än med bil.

Hållplats 2024, en undersökning av resvanor och attityder som Västtrafik genomför visar en delvis splittrad inställning hos resenärerna inför framtiden. Andelen som tror att de själva kommer att resa mer med kollektivtrafiken de kommande åren har minskat något sedan 2023. Samtidigt som fler än någonsin tidigare tror på ökat resande med egen bil och nästan hälften anser det är mer prisvärt att åka bil än kollektivt. Men fortfarande tror drygt 80% att de kommer resa lika mycket eller mer med kollektivtrafiken framöver. Andelen som tror att resor med kollektivtrafik i samhället kommer att öka de kommande åren är över 50% av svarande. I fråga kring önskemål för det egna framtida resandet uppger de flesta att de är nöjda med hur de reser idag. Dock vill många cykla (57%) eller gå (52%) mer än de gör idag. Fyra av tio skulle vilja åka mer kollektivt.

Resandet

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



Resandet bedöms under 2026–2028 ha en utveckling med en något flackare kurva 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.

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

Investeringsplan 2026–2030

Västtrafik står inför flertalet stora investeringar även de kommande åren. Bland investeringarna märks särskilt fordonsinvesteringar, fordonsutrustning samt investeringar i infrastruktur kopplat till trafiken i form av resecentra, hållplatser och fordonsdepåer. I enlighet med tidigare år visas en översiktlig bild av investeringsbehovet de nästkommande fem åren. Även efter femårsperioden finns flera större investeringar som planeras att tas i bruk främst inom infrastrukturområdet. Tabellen (nedan) 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. Detta innebär att de påverkar budgetutrymme även åren före ianspråktagandet.

| Investeringsbehov | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Perioden |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Belopp i mnkr | | | | | | |
| Tågfordon inkl revisioner | 3 022 | 731 | 94 | 36 | 0 | 3 883 |
| Tågfordon Option 2 (ej beslutad) | 0 | 0 | 640 | 1 920 | 1 920 | 4 480 |
| Spårvagn M34 60 st | 896 | 717 | 0 | 0 | 0 | 1 614 |
| Terminaler, elektrifiering och övrig infrastruktur | 91 | 148 | 72 | 91 | 110 | 513 |
| Depåer Buss inkl Utrustning | 0 | 0 | 0 | 532 | 612 | 1 144 |
| Depå Spårvagn inkl Utrustning | 0 | 0 | 0 | 2 377 | 50 | 2 427 |
| Depå Tåg inkl Utrustning | 0 | 0 | 40 | 703 | 0 | 743 |
| Biljett och informationssystem | 49 | 93 | 305 | 96 | 0 | 541 |
| Övrigt | 100 | 100 | 100 | 120 | 120 | 540 |
| Summa | 4 158 | 1 789 | 1 250 | 5 876 | 2 813 | 15 886 |

Driftskonsekvenserna i form av kapitalkostnader, hyra, drift m m, av investeringar för 2026–2028 är bedömda och medtagna i långtidsprognosen. Beräkningen är framtagen i fasta priser och med hänsyn tagen till beslutade bidrag.

Flera av investeringarna är ännu inte formellt beslutade och avser alltså bedömda behov. Investeringarna kopplade till fastigheter och depåer sker i Västfastigheters regi och belastar sedan Västtrafik i form av hyra.

Investeringar utanför Västra Götalandsregionen

Västtrafik påverkas också av investeringar som sker av andra parter utanför Västra Götalandsregionen. Trafikverkets investering i Västlänken, som i delar kommer att tas i bruk under prognosperioden, är en omfattande satsning och viktig för utvecklingen av Västtrafiks verksamhet. Inom spårvagnstrafiken sker del av investeringarna inom Göteborg Stad som t ex spårvagnsbana. Under prognosperioden planeras investeringar som överstiger 1 miljard kronor.

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

Investeringarna i fordon som tåg, spårvagn eller båt, sker på liknande sätt inom busstrafiken där trafikföretagen löpande investerar i nya fordon. Summan för dessa investeringar varierar över åren beroende på antal trafikstarter men bedöms överstiga 3 mdkr under investeringsperioden 2026–2030. 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 trafikknadernas utveckling inom posten upphandlingseffekter.

Utvecklingen 2026 och 2027

Det är viktigt att notera att beloppen i långtidsprognosen även för 2026 och 2027 är bedömningar beräknade utifrån förutsättningar som finns hösten 2024.

Utvecklingen av respektive typ av kostnad visas i nedanstående tabell. Bedömt behov av driftsbidrag för 2026 och 2027 är något lägre än bedömningen som gjordes i föregående års långtidsprognos. Allmän kostnadsutveckling (index) för trafik kostnader i budget 2025 är en stor anledning till ett lägre ingångsvärde i nuvarande prognosperiod. Behovet resulterar i:

- Ett driftsbidrag för Västtrafik 2026 motsvarande 6 485 mnkr
- Ett driftsbidrag för Västtrafik 2027 motsvarande 6 897 mnkr

| <i>mnkr</i> | LTP 2026 | LTP 2027 |
|---|-------------|-------------|
| Prisjustering | 85 | 89 |
| Resandeökning allmän netto inkl åtgärder intäktssäkring | 99 | 72 |
| Allmän kostnadsutveckling | -171 | -246 |
| Kostnadsutveckling tågtrafiken | 81 | 66 |
| Kostnadsutveckling Spårvagnstrafiken | -75 | -52 |
| Kostnadsutveckling båttrafiken | 0 | 0 |
| Kostnadsutveckling befintliga kostnader exkl trafik | -56 | -58 |
| Upphandlingseffekter | 48 | 1 |
| Satsningar Miljö och Klimatplan | -8 | -2 |
| Effektiviseringar inom utförd trafik | 0 | 0 |
| Investeringar i tåg och depå | -133 | -125 |
| Investeringar Spårvagnstrafik och depå | -76 | -69 |
| Investeringar i båt och hamnar | -5 | 0 |
| Investering i depåer buss | -3 | -4 |
| Övrigt enligt Trafikförsörjningsprogram | -44 | -70 |
| Satsningar framtidens biljettköp och trafikinformation | -5 | -14 |
| Behov av ökat driftsbidrag | -262 | -412 |

I arbetet inför budget 2026 och senare 2027 samt i det fortsatta arbetet med trafikplan kommer satsningar och kostnadsnivåer ytterligare preciseras samt prioriteras vilket kan leda till att gjorda bedömningar förändras. Större osäkerheter som kan påverka utfallet i budgetarbetet är:

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

Risikanalyt för långtidsprognosen

Den ekonomiska långtidsprognosen som Västtrafik har upprättat för tiden 2026–2028 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 +/- 30–40 mnkr.

Indexkostnader ökar mer än vad som antagits under 2026–2028

Långtidsprognosen baseras på förväntad ökning av arbetskraftsindex och konsumentprisindex och ett oförändrat index för drivmedel jämfört med budget 2025. Västtrafiks trafik kostnader påverkas i stor omfattning av index. Om det sammanvägda indexet år 2026 ökar med 1% (utöver prognostiserat) medför det ett ökat behov av driftsbidrag med ca 90 mnkr.

Utveckling drivmedelskostnader

Fram till slutet på förra året var marknaden för i princip samtliga drivmedel under 2–3 år turbulent, med stora svängningar i pris och prisrekord för flera drivmedel. Marknadsläget har stabiliserats och bedöms för kommande år inte visa på några större minskningar i prisenivå, men det finns tecken som tyder på en något lugnare marknad. En stor fråga som inte är klarlagd i dagsläget är Sveriges skattebefrielse för biodrivmedel som avskaffades under 2023. EU har under hösten 2024 godkänt att Sverige åter får tillämpa skattebefrielse. Regeringen arbetar för närvarande med hur det ska tillämpas.

Bedömningen, sammantaget i långtidsprognosen, är att kostnadsnivån som bedömts i budget 2025 är stabil under prognosperioden. En bevakning av området och dess gemensamma förutsättningar pågår i olika delar av kollektivtrafikbranschen.

Tillgång till förare

Förarbrist är en fråga som är aktuell i kollektivtrafikbranschen. Avsaknad av förare påverkar möjligheten att trafikera som planerat, vilket påverkar resenärer, 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.

Banarbeten tåg

Under prognosperioden har Trafikverket inplanerat stora underhållsarbeten på Västra stambanan på sträckan mellan Göteborg och Alingsås. Dessa arbeten kommer ha stor påverkan för hur många tåg som kan trafikera sträckan.

Det är i nuläget svårt att bedöma vilka effekter detta kommer att ha på resandet, och i förlängningen på biljettintäkterna. Även kostnadssidan bedöms påverkas i form av minskad produktion i tågtrafiken, men också av tillkommande ersättningstrafik. Osäkerheten är dock stor och avvikelser från gjorda bedömningar kan påverka behovet av driftsbidrag.

Investeringar i elektrifiering båttrafiken

Båttrafiken står inför stora utmaningar i samband med elektrifiering i nya och kommande trafikavtal. Det är många komplicerade frågor kopplade till elektrifiering av fartyg, utbyggnad av laddinfrastruktur etc och även svårbedömda kostnader kopplat till detta. 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 2026–2028. 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 2025.

Västtrafiks samlade kostnader och intäkter i budget 2025 uppgår till 11 287 mnkr respektive 5 064 mnkr. Kostnaderna och intäkterna som avser anropsstyrd trafik, med 792 mnkr, ingår inte i beloppet.

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

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

- KPI (konsumentprisindex) ökar med 1,52–2,07% per år.
- AKI (arbetskostnadsindex) ökar med 3,5–3,4% per år.
- Drivmedel, inkl el, (samlad bedömning) bedöms oförändrad mot 2025.

Det sammanvägda kostnadsprisindexet för den nuvarande trafiken beräknas till 1,79–2,46% under åren 2026–2028.

Prisförändringen på färdbevis beräknas till 3% per år för perioden 2026 till 2028. Effekten av priselasticiteten blir cirka 0,9%.