

Styrelsen	2021-09-22/23
Handling nr	7.4
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2021-09-17
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Budget 2022 – inriktningsbeslut

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att godkänna redovisad inriktning till budget för 2022, samt
- att ge VD i uppdrag att återkomma med detaljbudget för 2022 till styrelsesammanträdet 21 oktober, samt
- att ge VD och presidie i uppdrag att fortsätta dialog med ägaren inför regionens beslut om detaljbudget.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

Inledning och sammanfattning

Denna sammanfattning av budget 2022 syftar till att utgöra underlag för inriktningsbeslut för detaljbudget 2022. Kollektivtrafiknämnden beslutar den 24 september om Västtrafiks uppdrag samt ram för 2022.

Västtrafik fortsätter att påverkas negativt av de ekonomiska konsekvenser av covid-19. Resandet har inte återhämtat sig och som en följd av detta är intäkterna fortsatt på lägre nivåer än tidigare. Budget 2022 innehåller en tydlig återhämtning, men osäkerheten är fortsatt stor. Västtrafiks förslag till budget 2022 innehåller stora positiva effekter från arbetet med genomförda trafikupphandlingar, men trots det understiger budgeten kollektivtrafiknämndens föreslagna driftsbidrag. Budget 2022 är inte i balans, vilket motsvarar de ekonomiska bedömningar Västtrafik tidigare gjort.

Västtrafiks ledning och presidie behöver ha fortsatt dialog med ägaren om den ekonomiska situationen samt behov av ytterligare finansiering nästkommande år. Regeringen har även i år förslag på ytterligare stöd för kollektivtrafiken 2022 i höstbudgeten.

Budgeten som helhet visar för 2022 ett ökat driftsbidrag motsvarande 369 mnkr (7%). Intäkterna beräknas återhämta sig och öka med ca 10%, medan kostnaderna exklusive finansnetto och övriga intäkter förväntas öka med ca 7%. Det sistnämnda beror bland annat på det odefinierade besparingskrav på 370 mnkr som enligt instruktion fördes in i tidigare års budget. Det medför att budgeten har ett kvarstående underskott motsvarande 185 mnkr.

Till styrelsesammanträdet den 21 oktober sammanställer Västtrafik den slutliga detaljbudgeten för beslut av Västtrafiks styrelse. Det är sedan detaljbudgeten som avrapporteras till Västra Götalandsregionen. Inför styrelsesammanträdet sker även slutlig avstämning mot kollektivtrafiknämndens beslut och uppdrag.

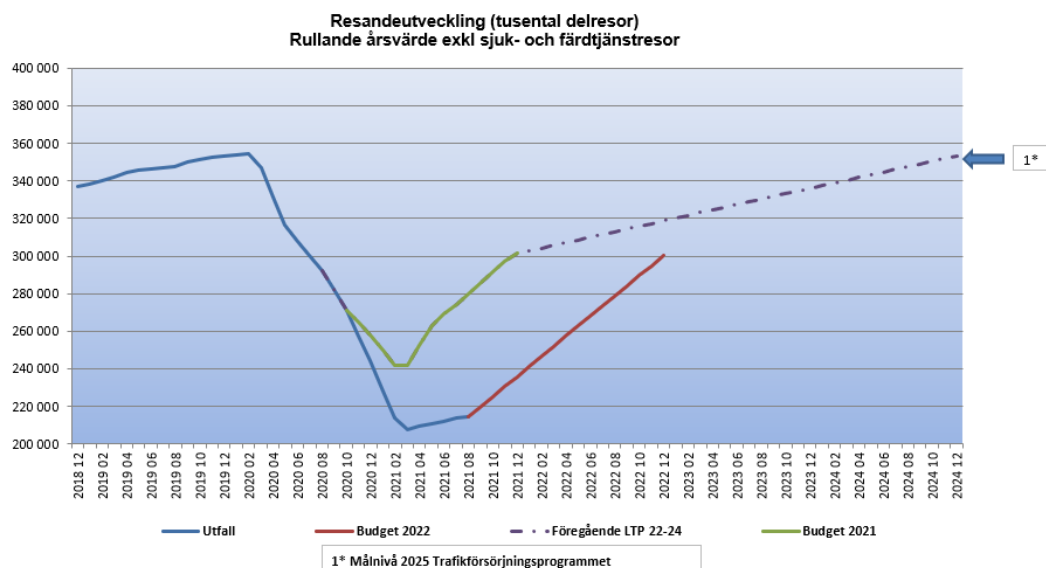
Nedanstående är ett urval av de rubriker som sedan ingår i den slutliga detaljbudgeten.

Verksamheten

Budget 2022 bygger på en samlad bedömning av resandet med hänsyn tagen till rådande pandemi. Just nu sker en stor förändring av de restriktioner som funnits vilka kommer att minska kraftigt i slutet av september. Det för med sig att Västtrafik i dagsläget inte har mycket mer statistik och kunskap vad avser resandeutvecklingen på längre sikt, än vad som tidigare funnits. Om läget nu stabiliserar sig är det först efter höstens utveckling och återhämtning som Västtrafik kan börja bedöma nya vanor och resmönster. För närvarande kvarstår tidigare antaganden att resandet efter en tid kommer återhämta sig till en nivå på 10-15% lägre en tidigare, samtidigt som de långa stora trenderna som t ex urbanisering finns kvar och kommer bidra till ett ökat resandet.

Under 2022 estimeras en återhämtning och att nivån i slutet av året kommer motsvara ca 85% av 2019 års resande. I bedömningen av resandet för 2022 ingår åtgärderna från trafikplan för 2022. Utgångspunkten för trafikplan 2022 är att genomföra effektiviseringar där kundpåverkan är så låg som möjligt, exempelvis där det finns överkapacitet i systemet eller där resandet är lågt. Trafikförändringarna är av sådan art att det även i tillbakagången till ett läge som liknar det före pandemin skall vara möjligt att kunna ta emot ett ökat resande där kunderna skall känna sig nöjda och trygga.

Utöver de trafikförändringar som finns med i trafikplan kommer trafiken under 2022 att behöva utvecklas löpande för att säkerställa resmöjligheter och framkomlighet. Ett fokusområde för 2022 är att återfå kunderna där åtgärder krävs för att åter bygga förtroende och skapa trygghet i att resa tillsammans. Ett annat fokusområde är att fortsätta arbeta med ekonomisk hållbarhet och intäktssäkring för att säkerställa biljettintäkterna.



För Västtrafik totalt är nuvarande bedömning att resandet 2022 kommer motsvara ca 300 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 85% av 2019 års resande. Samtliga trafikslag påverkas av resandeminskning från covid-19 pandemin.

Ekonomi

Västtrafiks föreslagna ram till kollektivtrafiken visar för 2022 på ett ökat driftsbidrag motsvarande 369 mnkr (7%). Det motsvarar tidigare gjorda planer och bedömningar för hur kollektivtrafiken i Västra Götaland skulle utvecklas. Covid-19 har fört med sig effekter på kollektivtrafiken och resandet har kraftigt minskat. Tidigare gjorda planer behöver anpassas även om strategier och inriktningar på lång sikt kvarstår. Västtrafik bedöms behöva ytterligare 185 mnkr för att få en budget i balans.

I årets trafikplanarbete har Västtrafik arbetat med att genomföra effektiviseringar, men med så låg kundpåverkan som möjligt. Utöver det har ett Västtrafik i samband med de stora trafikupphandlingarna som genomförts de senaste åren, arbetat för att hitta olika möjligheter i samband med avtalskiftena. Det har fört med sig kostnadsminskningar som mildrat den negativa intäktsutvecklingen i större utsträckning än vad som tidigare bedömts. Västtrafik har sammantaget under 2022 hämtat hem hela den positiva effekt som planerats för de kommande åren. Men det medför att det bedöms svårt att genomföra ytterligare trafikala förändringar utan att det blir kännbara konsekvenser för kunderna.

Övergripande kan även konstateras att det är medtaget en låg indexutveckling mellan åren, framförallt vad avser drivmedelsindex (diesel, RME etc). Detta är index som saknar prognoser vilket för med sig en osäkerhet inför kommande år.

Belopp i mnkr	Budget 2022	Budget 2021	Avvikelse B22-B21	%
Biljettintäkter	2 919	2 657	262	10%
Övriga intäkter	1 531	1 530	0	0%
Kostnader	-10 243	-9 612	-631	-7%
Resultat före finansnetto och bokslutsdisp	-5 793	-5 425	-369	-7%
Finansnetto	1	1	0	
Bokslutsdispositioner	0	0	0	
Resultat före driftsbidrag	-5 793	-5 424	-369	-7%
Förslag driftsbidrag	5 608	5 424	184	-3%
Resultat	-185	0	-185	

Sammanfattning av budgeterade nettoeffekter

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen mellan budget 2022 och budget 2021.

Sammanfattning av avvikelser budget 2022 i jämförelse med budget 2021

(Belopp i mnkr)

Biljettintäkter enl LP	262
Tre zoner ersättning nämnden	-106
Återföring ej definierat besparing	-370
Index	-82
Trafikplan, effektivisering och pris upphandling	211
Spårvagn trafik, banan och fordon	-193
Tåg bana och fordon	-32
Övrigt	-58
Summa avvikelser	-368

Intäkterna består av olika effekter som beskrivs under särskilt stycke senare i rapporten.

Under 2021 har Västtrafik erhållit en övrig intäkt från kollektiv-trafiknämnden för att plana ut konsekvenser av den förändrade prissättningen från införandet av tre zoner. Pandemin har fört med sig så stor skiftning i behov och resmönster att det är svårt att särskilja vad som påverkat vad framöver. Ur ett budgetperspektiv kommer dock inga ytterligare medel att tillföras Västtrafik från kollektivtrafiknämndens egna kapital (-106 mnkr).

I budget 2021 redovisades enligt instruktion från ägaren dåvarande underskott som ett ej definierat besparingskrav. Kostnadsnivån återförs i budget 2022 (-370mnkr).

Index ökar mellan åren med cirka 82 mnkr. Det är en mindre ökning än vad som tidigare bedömts nödvändig. Det beror främst på bränsleindex som saknar framtida prognoser och vars utveckling är svår att bedöma. Västtrafik har i budgeten använt sig av sedvanliga beräkningsmodeller men den historiska utvecklingen har varit låg, vilket medför en risk för avvikelse (-82 mnkr).

Trafikplan, effektiviseringar och pris vid upphandling ger sammantaget en positiv effekt med 211 mnkr. I årets trafikplanearbete har Västtrafik arbetat med att genomföra effektiviseringar, men med så låg kundpåverkan som möjligt (+47 mnkr). Utöver det har Västtrafik, i samband med de stora trafikupphandlingarna som genomförts de senaste åren, arbetat för att hitta olika möjligheter med avtalsskiftena (+117 mnkr). Upphandlingarna har även i prisnivå fört med sig viss kostnadsminskning (+48).

Spårvagnstrafiken förväntas under 2022 få ökade kostnader (-193 mnkr). Det beror främst på ökade trafik kostnader från Göteborgs Spårvägar. Utöver det ökar kostnaden för leasing (leverans av M33) och bana.

Tågtrafikens kostnader ökar även den under 2022 vilket främst beror på banavgifter och ökade underhållskostnader (-32 mnkr).

Kostnadsutvecklingen på övriga poster avviker negativt med -58 mnkr. Personalkostnaderna avviker negativt med ca -27 mnkr. Det beror på årlig lönerrevision, samt förväntade nyrekryteringar, helårseffekter och konsultväxlingar. (Den sistnämnda genererar positiva avvikelser på driftskostnaderna.) Avskrivningarna beräknas öka med ca -23 mnkr vilket framförallt avser fordons- och trafiknära utrustning. Resterande avser ett antal poster under övrigt.

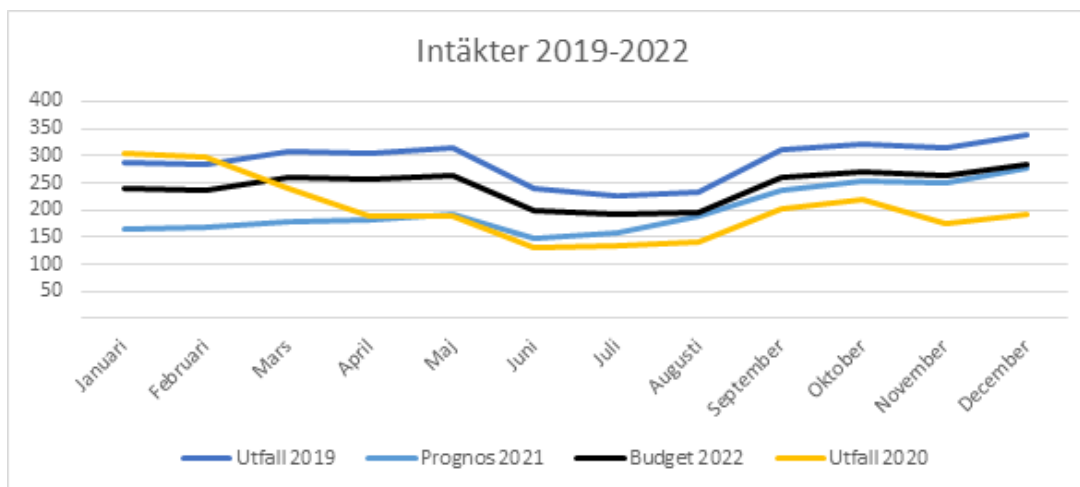
Intäkter

Biljettintäkterna förväntas öka med +262 mnkr (10%) i jämförelse med budget 2021. Budgetförslaget innehåller en genomsnittlig intäktsökning utifrån prisökning, vilket beräknas motsvara cirka +50 mnkr. Den genomsnittliga prisökningen är 2,6 %. Ett av nuvarande fokusområden är ekonomisk hållbarhet och intäktssäkring som beräknas ge ekonomisk effekt. Där ligger fokus på att, i den takt pandemin tillåter, t ex öppna framdörrarna på fordonen samt genomföra andra aktiviteter för att bland annat öka betalningsviljan.

(Mnkr)	Budget 2021	2 657
Biljettintäkter		
Bedömning pga ökat resande, ändrat resmönster etc		189
Prisjustering		50
Intäktssäkring		30
övrigt		-7
Biljettintäkter	Budget 2022	2 919

Att bedöma resandets utveckling samt resenärens val av färdbevis är alltid svårt. De förändringar covid-19 fört med sig har påverkat Västtrafik kraftigt på kort sikt. Bedömningarna är att det även kommer få konsekvenser på längre sikt med ändrade resvanor som följd. Men när i tid detta inträffar och hur det ”nya normala” kommer bli är i dagsläget oklart. I slutet av september ska restriktionerna väsentligen lätta och återgången påbörjas. Uppnås en viss stabilitet så kan Västtrafik förhoppningsvis kunna börja se mer tydliga trender igen.

Budget 2022 baserar sig fortfarande på de antaganden som gjordes i samband med långtidsprognosen för 2022-2024. Nuvarande intäktsscenario för 2022 baseras på en utveckling där intäkterna i genomsnitt når upp till en nivå på cirka 85% av utfall 2019. Dessa bedömningar kan inte ses på annat vis än som fingervisningar om möjlig framtida påverkan. Inom världens kollektivtrafik diskuteras ett kvarvarande minskat resebehov i storleksordningen 10-15 % utifrån att pandemin fört med sig ökad digitalisering och nya vanor.



Diagrammet ovan visar utfallet för 2020 och 2019 prognos 2021 samt budget 2022 (svart linje). Bedömningen är hösten 2021 kommer medföra en uppgång som fortsätter under nästa år. En procents fel i det årliga genomsnittet motsvarar ungefär 30 mnkr upp eller ned på intäktsmassan.

Kostnader

Kostnaderna i budgetförslag 2022 ökar med -631 mnkr (-7 %) i jämförelse med budget 2021. Den ökningen innehåller en återläggning av det odefinierade besparingskrav på 370 mnkr Västtrafik redovisade enligt koncerninstruktioner. Exkluderas denna åtgärd ökar kostnaderna med cirka -260 mnkr eller drygt 2,5%.

Belopp i mnkr	Budget 2022	Budget 2021	Avvikelse B22-B21	%
Direkta trafik kostnader	-8 214	-7 716	-498	-6%
Övriga driftskostnader	-1 345	-1 261	-83	-7%
Personalkostnader	-368	-342	-27	-8%
Avskrivningar	-316	-293	-23	-8%
Totala kostnader	-10 243	-9 612	-631	-7%

De största kostnadsökningarna är beskrivna i tidigare sammanfattning utifrån en nettoredovisning för att visa totala konsekvenserna.

Trafikkostnaderna ökar med -6 %. Den största påverkansposten avser besparingskravet (-370 mnkr). Kostnaderna för spårvagnstrafiken ökar med nästan -200 mnkr. Det avser dels driften av trafiken samt kostnaderna för bana men även satsningar som nya spårvagnar och ny depå (-193 mnkr). I posten ingår kostnader för den allmänna kostnadsutvecklingen (index) på trafikavtalen (-82 mnkr). Det finns positiva effekter från trafikplan, effektiviseringar i samband med trafikupphandling med mera (+211 mnkr).

Driftskostnaderna ökar med -7 % mellan budgetåren. Kostnaderna för underhåll och reparation av tåg ökar (-16 mnkr), på grund av ändrade redovisningsprinciper ökar andelen ersättningstrafik (-13 mnkr), kostnaden för trygghetsvårdar och säkerhetsfrågor ökar (-14 mnkr), en viss reservering för utvecklingsbehov har gjorts (-14 mnkr) med mera.

Personalkostnaderna ökar med -8 %. Under 2020 och 2021 har inget utrymme för nya tjänster utifrån växande verksamhet funnits, men behov för utökning samt konsultväxlingar finns och är medtaget i budget 2022. Pensionskostnaderna ökar samt den årlig lönejustering enligt AKI-index.

Avskrivningarna ökar med -8%. Det avser främst fordons- samt trafiknära utrustning. Utöver det ökas avskrivningstakten för TVM i spårvagn i och med införandet av Tap & Go.

Självfinansieringsgrad

Västtrafiks självfinansieringsgrad har de senaste åren innan pandemin motsvarat 50-51 % (enligt beräkning i årsredovisningen). Pandemin, och med den minskade biljettintäkter, har påverkat självfinansieringsgraden negativt. Görs motsvarande estimering utifrån budget 2022 förväntas självfinansieringsgraden hamna lägre, motsvarande cirka 43 %.

Långtidsprognos

I långtidsprognosen 2022-2024 bedömdes behovet av driftsbidrag högre än i nuvarande förslag till budget. Biljettintäkterna i budgeten är i linje med långtidsprognosen, medan kostnadsmassan är lägre. Avvikelsen avser till stor del lägre trafik kostnader från trafikplan, effektiviseringar och pris vid upphandling (som beskrivits i tidigare avsnitt) och lägre effekt av indexutvecklingen än tidigare bedömt. Vad avser effektiviseringar har Västtrafik i budget 2022 redan hämtat hem det som i långtidsprognosen beskrevs över en treårsperiod. Det kommer däremot bli svårt att utan konsekvenser för kunderna utföra ytterligare åtgärder kommande år.

Känslighetsanalys

Västtrafik är utsatt för normala marknadsrisker. Efterfrågan på Västtrafiks tjänster påverkas av förändringar i konjunktur och på arbetsmarknad. Det går heller inte med säkerhet att förutse kundernas reaktion på förändringar av Västtrafiks priser och tjänster. Intäkterna styrs av hur resenärerna reser och väljer färdbevis.

Ovanstående i kombination med covid-19 gör det ytterst svårt att bedöma intäktsutvecklingen. Budgeten baseras på ett tidigare beskrivet scenario, men det är att ses som en möjlig utveckling och det finns i dagsläget inga direkta trender att göra bedömningarna utifrån.

Utvecklingen av index är alltid svår att bedöma. Västtrafik baserar därför budget på officiella prognoser där sådana finns att tillgå. Små avvikelser framför allt avseende indexen AKI och KPI påverkar stora delar av kostnadsmassan.

Vad avser index för bränsle finns inga officiella prognoser. Situationen är i dagsläget ännu mer komplex utifrån användandet av alternativa drivmedel som t ex RME, HVO. Indexen påverkar inte lika stora andelar som övriga index, men svänger ofta mer och med större slag inom ett år. Händelser i omvärlden kan även påverka utvecklingen och dessa index.

Västtrafik har en annorlunda avtalsituation för spårvagnstrafiken än övriga trafikslag. Det för med sig att svängningar påverkar Västtrafiks kostnader fullt ut. Där pågår för närvarande olika diskussioner som kan komma att påverka Västtrafiks ekonomi i framtiden.

Investeringar

Kollektivtrafiken står inför fortsatt stora investeringar under 2022. Stora investeringar pågår i såväl tåg- som spårvagnsfordon samt i depåer och större hållplatser. Totalt sett har kollektivtrafikinvesteringar en ram om 2,1 mdkr. Ramen avser utbetalningar och är uppdelad enligt nedan.

- Ägarstyrda Ramar (368 mnkr)
- Verksamhetsstyrda rammar (288 mnkr)
- Investeringar utanför Ram (1 469 mnkr, främst investeringar i spårvagnstrafik).

Västtrafiks resultatbudget påverkas på olika sätt av olika typer av investeringar. Alla investeringar inom fastighetsområdet hanteras t ex. av Västfastigheter och innebär en hyreskostnad för Västtrafik när byggnaderna färdigställts.

Västtrafiks investeringsplan 2022 visar aktiveringar av de investeringar som hanteras i Västtrafiks anläggningsregister och således påverkar posten avskrivningar i Budget 2022. Bedömningen är att nedanstående plan ska vara i linje med de rammar som tilldelats. (Investeringar överstigande 2 mnkr har eller kommer att beslutas av styrelsen som separata ärenden.)

Investeringar, aktivering tkr	Brutto invest B2022	Brutto Invest B2021
Säkerhet och administrativ service	2 550	4 700
Utveckling system	57 400	33 000
Fordonsutrustning	48 530	39 000
Övrigt IT	6 450	14 000
Tågunderhåll	27 320	29 000
Spårvagn utrustning	81 050	0
Optionsfartyg 2	75 600	0
Elektrifiering laddinfrastruktur	74 500	0
<i>Verksamhetsstyrda fastighetsinvesteringar Preliminär</i>	<i>27 000</i>	<i>21 000</i>
Övrigt		15 300
Summa investeringar	405 400	156 000

//

Bilaga 1 – Specifikation investeringar, aktivering

Enh	Investeringar aktivering tkr - detaljerad	Brutto invest B2022
1	Byte av trygghetskameror på RC	2 000
1	Möbler m.m kontor Gullbergsvass	350
1	Möbler, personliga skåp m,m "nytt kontor"	200
Säkerhet och administrativ service		2 550
3	CRM	7 250
3	To Go	11 900
3	DFP	8 000
3	Företagsportal	9 000
3	Tap n Go	17 750
3	Digitala skyltar	3 500
Utveckling system		57 400
5	Etablering 2022, Trafiknära utrustning	41 000
5	Etablering framdörrsöppnande	7 530
Fordonsutrustning		48 530
5	DevOps - Utökning pks plattform	1 000
5	VBS: LCM Vmware	1 000
5	LCM server	500
5	LCM Nätverk	800
5	Utökning datacenterswitchart	800
5	IDP investering; kontohantering automatisering typ Omada	750
5	Administrativa system	1 000
5	Systemstöd administrativa system	600
Övrigt IT		6 450
8	9st Regina Icke Trafiknära underhåll Inredningskomponent U2	3 720
8	3st Regina Icke Trafiknära underhåll Inredningskomponent U2	6 900
8	6st Regina Icke Trafiknära underhåll Inredningskomponent U4	6 000
8	6st Itino Brandsläckningssystem	3 000
8	3 st Itino Icke Trafiknära Underhåll	1 000
8	7 st Itino Installation av eluttag	1 500
8	20st Regina Icke Trafiknära underhåll, Installation elektrisk handtork	600
8	ERTMS X5X & Y31 (Prototyp ej VT-fordon)	2 600
8	ERTMS Regina Uppgradering proj 3080	2 000

Tågunderhåll		27 320
8	Förarassistanssystem M33	10 000
8	Extra HVK:er M33	10 000
8	Anpassning verkstad M34	10 000
8	Inventarier från GS	35 000
8	Arbetsgravar med utrustning	15 000
8	Avfalls och miljörum	1 000
8	Processventilation, Puktutsug	50
Spårvagn utrustning		81 050
8	Optionsfartyg Komponent fartyg/ proj 4142	60 600
8	Optionsfartyg Komponent Batteri/proj 4142	15 000
Optionsfartyg		75 600
4	Laddinfrastruktur Lysekil /proj nr 4151	3 500
4	Laddinfrastruktur Strömstad (kostertrafiken)/proj 4165	6 500
4	Laddinfrastruktur Älvtrafiken GBG/proj 4166	5 500
5	Utbyggn smarta pendelpark 2020	1 000
5	Nya skyltar nya ställen	3 000
5	Nya skyltar nya ställen	1 000
8	Busstopå Angered/Spadegatan- Elektrifiering/Övrigt proj 4161	14 000
8	Busstopå Kruthusgatan - Elektrifiering/Övrigt Proj 4162	20 000
8	Trollhättan/Vänersborg-Potentiella laddplatser Proj 4164	7 000
8	Potentiella laddplatser Gbg	18 000
Elektrifiering laddinfrastruktur		79 500