

<b>Styrelsen</b>	<b>2023-09-22</b>
<b>Handling nr</b>	<b>7.2</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Sara Frank</b>
<b>Daterad</b>	<b>2023-09-19</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Ekonomisk rapport per augusti, prognos 3 för 2023**

Månadskommentarer per augusti 2023 bifogas.

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta  
att godkänna ekonomisk rapport per augusti, prognos 3 för 2023.

Skövde dag som ovan

Lars Backström



# **Delårsrapport augusti 2023**

## **Västtrafik AB**

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>Viktigaste händelserna under perioden.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Verksamhet.....</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>Mål från regionfullmäktiges budget .....</b>	<b>4</b>
2.1.1	Prioriterat mål/Mål: Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet.....	4
2.1.1.1	Fokusområde: Återstart för kollektivtrafiken .....	4
2.1.2	Prioriterat mål/Mål: Vara föregångare - VGR:s eget arbete ska ligga i framkant .....	4
2.1.2.1	Fokusområde: Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om" .....	5
<b>2.2</b>	<b>Trafikförsörjningsprogrammet .....</b>	<b>5</b>
<b>2.3</b>	<b>Regiongemensamt .....</b>	<b>8</b>
2.3.1	Intern kontroll .....	8
<b>3</b>	<b>Medarbetare.....</b>	<b>9</b>
<b>3.1</b>	<b>Mål från regionfullmäktiges budget .....</b>	<b>9</b>
3.1.1	Prioriterat mål/Mål: Skapa attraktiva arbetsplatser och förbättra möjligheterna till karriär- och kompetensutveckling.....	9
3.1.1.1	Fokusområde: Låta lönesättningen präglas av större flexibilitet, där hänsyn tas till marknadssituationen och kompetensbehov samtidigt som budget ska hållas.....	9
3.1.2	Prioriterat mål/Mål: Säkra behovet av återhämtning och avlastning samtidigt som köer betas av .....	10
<b>3.2</b>	<b>Personalvolym och personalstruktur.....</b>	<b>10</b>
<b>3.3</b>	<b>Sjukfrånvaro .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Ekonomi .....</b>	<b>11</b>
<b>4.1</b>	<b>Resultat .....</b>	<b>11</b>
4.1.1	Verksamhetens intäkter .....	12
4.1.2	Verksamhetens kostnader .....	13
<b>4.2</b>	<b>Prognos.....</b>	<b>13</b>
<b>4.3</b>	<b>Investeringar .....</b>	<b>15</b>

# 1 Sammanfattning

## 1.1 Viktigaste händelserna under perioden

Verksamhetsmässigt redovisar Västtrafik ett ackumulerat utfall för perioden jan-aug som avviker positivt mot budget med +251 mnkr. Västtrafiks biljettintäkter fortsätter utvecklas bra och avviker positivt mot budget (+76 mnkr). Kostnadsmassan avviker även den positivt med + 150 mnkr. Trafikkostnaderna är i stort sett i linje med budget trots de konjunkturpåverkande effekter som finns.

Västtrafik bedömer att prognos 3 för helår 2023 kommer avvika positivt mot budget med +170 mnkr. Biljettintäkter bedöms fortsätta utvecklas positivt (+116 mnkr) under hela 2023. Kostnadsmassan bedöms däremot avvika negativt totalt sett under året (-47 mnkr), vilket främst beror på trafik kostnaderna och den negativa indexutvecklingen. Övriga intäkter samt övriga kostnadsslag avviker positivt och mildrar, vilket medför att bedömningen är att utfallet kommer vara bättre än budget 2023.

Det övergripande målet om att andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) ska öka, är satt till 40% år 2025.

Till och med augusti 2023 har det gjorts 208 miljoner resor med Västtrafik (exkl. sjuk- och färdtjänstresor) vilket är en ökning med 10 % jämfört med samma period 2022.

I början av året låg resandet på ungefär 85 % av 2019 års resor och i slutet av augusti nådde det upp till 87 %. Ackumulerat ligger resandet på 91 % av 2019 års nivå. Den positiva utvecklingen gäller för alla trafikslag, men tåg är det trafikslag där resandet ligger strax över 2019 års nivåer.

## 2 Verksamhet

### 2.1 Mål från regionfullmäktiges budget

#### 2.1.1 Prioriterat mål/Mål: Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet

Ett fokusområde för att resandet ska fortsätta återhämta sig är att återfå kundernas förtroende och skapa trygghet att resa tillsammans. Flera kampanjer och åtgärder av olika slag har genomförts. Intäktssäkring har fortsatt ett särskilt fokus och även samhällsutveckling är prioriterat. Fokusområdet för samhällsutveckling handlar om att påverka samhällsutvecklingen mot ett hållbart resande, men också att utveckla och anpassa erbjudande till kund utifrån nya och flera resebehov.

##### 2.1.1.1 Fokusområde: Återstart för kollektivtrafiken

Den stora omställning som pandemin medfört innebär ett fönster för långsiktiga förändringar till hållbart resande. Det finns möjlighet till omstart för kollektivtrafiken och Västtrafik bedriver en bred palett av åtgärder för att driva beteendeförändring. Det handlar om att driva på och underlätta för mer hållbara resval genom informations- och beteendepåverkande projekt som stimulerar till bland annat ökad cykling och samåkning. Ett löpande arbete som sker i samverkan med kommuner och företag. Det handlar också om att utveckla erbjudandet mot att leverera på en större del av människors resebehov och verka för utvecklingen av ett väl fungerande hållbart mobilitetssystem. Arbetet drivs genom en särskild satsning på mobilitet. Behovsstyrd tjänst samt cykel och mikromobilitet är två utpekade satsningsområden.

Västtrafik följer också nära de satsningar som sker i infrastrukturen samt kring nya etableringar i regionen. Samordning görs med övriga berörda aktörer för att genomföra åtgärder som stöder ett ökat hållbart resande. Ett prioriterat område är dialog och samverkan med kommunerna för att fortsatt förbättra kollektivtrafikens framkomlighet och utrymme i stadsrummet.

##### 2.1.2 Prioriterat mål/Mål: Vara föregångare - VGR:s eget arbete ska ligga i framkant

Västtrafiks arbete inom elektrifiering är ett exempel på utvecklingsarbete där kollektivtrafiken i Västra Götaland ligger i framkant. Arbetet inom ElectriCity-samarbetet har här varit centralt. Den breda samverkan mellan industri, forskning och samhälle som ElectriCity-samarbetet är, har varit en nyckel till framgång. Genom att tillsammans utveckla, testa och demonstrera nya lösningar kan nästa steg nu tas i att elektrifiera i full skala. Ytterligare ett område som är under framväxt är satsningen på nya mobilitetslösningar som komplement till kollektivtrafik. Arbetet drivs mycket med fokus på samverkan med andra aktörer inom mobilitet.

### 2.1.2.1 Fokusområde: Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om"

Elektrifieringen av busstrafiken fortlöper. Ingående stadstrafik är kravställd med elektrisk drift och i övrig trafik har kravet varit biogas eller flytande biodrivmedel. Kriget i Ukraina och Rysslands stopp av gasleveranser till Europa har medfört stor osäkerhet på energimarknaden i stort och särskilt på den europeiska gasmarknaden. Med anledning av att tillgången på gas är begränsad och osäker har priser för gas ökat mycket kraftigt och uppvisat en mycket stor prisörklighet. Detta har medfört att byte från biogas till biodiesel har genomförts i tre nya avtal. Brist på fordonsmodeller försvårar kravställning för biogas i kommande trafikavtal. Två nya avtal med fartygstrafik är kravställda med eldrift, Lysekil och Öckerö, där etablering av fartygstrafiken pågår. Utredning kring möjlighet att elektrifiera fartygstrafiken i Södra Skärgården och Älvtrafiken pågår. Fortsatt kommer en storskalig elektrifiering vara nödvändig för att nå klimatmålen. Omställningen till eldrivna busar i regiontrafik kommer att ske tidigast från 2026 då tillverkarnas fordonsutveckling blivit försenad på grund av pandemi och krig.

## 2.2 Trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av regionfullmäktige, pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Västrafiks affärsplan pekar ut fokusområden för att uppnå förflyttning mot de styrande mål som trafikförsörjningsprogrammet anger.

Uppdrag kollektivtrafiknämnden	Mål 2025	Utfall 2023 augusti	Trafikförsörjningsprogram
Andelen hållbara resor(kollektivtrafik, cykel och gång) i Västra Götaland ska öka	40%	44%	Övergripande mål
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar)* måltalet justerad pga. ändrad metod	79%	79%*	Delmål 1
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner (fördubblingsmålet)	350	321	Delmål 1
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västrafik ska öka till minst 65 %.	65%	63%	Delmål 2
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västrafik ska öka.	70%	66%	Delmål 2
Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka.	800	609*	Delmål 2
Utsläppen av CO2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006	85%	63%*	Delmål 3
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 33 % (kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon)	33%	33%	Övergripande mål

\*Följs upp årligen i samband med uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet

### Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland

Det övergripande målet om att andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) ska öka, är satt till 40 % år 2025.

Västrafik verkar på olika sätt med att driva på och underlätta för mer hållbara resval genom information och beteendepåverkande projekt som stimulerar till ökad cykling, samåkning och bättre nyttjande av befintlig trafik. Arbetet görs i nära samverkan med kommuner och företag.

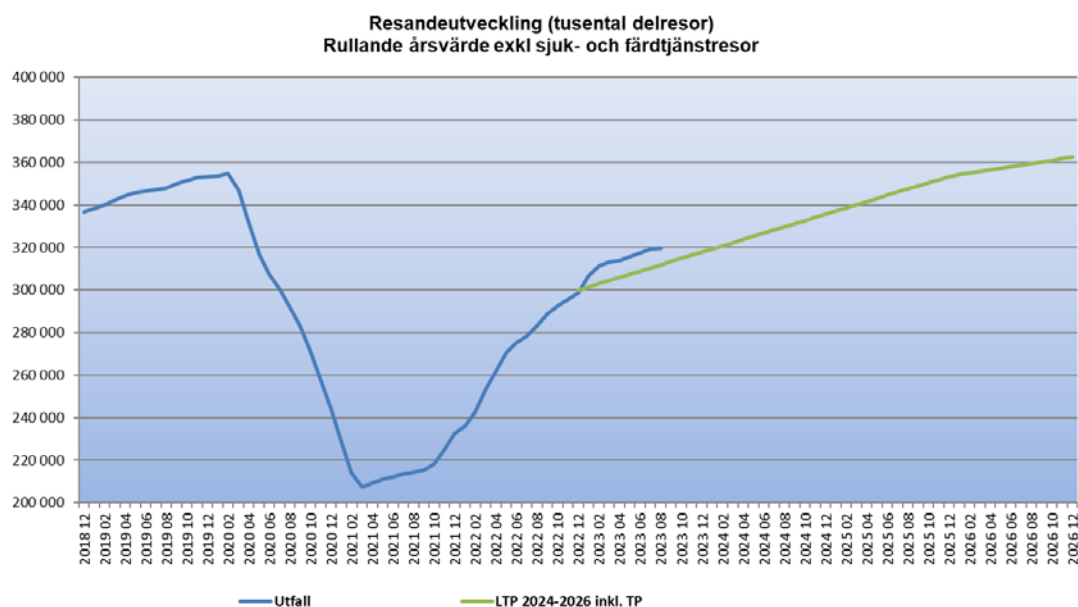
### Delmål 1 - God geografisk tillgänglighet

Genom att arbeta långsiktigt med prioriterade stråk, som har beslutats med bred förankring mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen, skapas en robusthet som bidrar till en ökad pålitlighet och förtroende för kollektivtrafiken. Större orter inom regionen knyts samman och på så sätt blir det enklare att arbets- eller studiependla för de som inte bor och arbetar eller studerar på samma ort. För att underlätta pendlingsmöjligheter för de som vill resa mellan landsbygd och stad är både pendelparkeringar och ett grundläggande utbud av kollektivtrafik på landsbygden av stor vikt.

### Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner

Till och med augusti 2023 har det gjorts 208 miljoner resor med Västrafik (exkl. sjuk- och färdtjänstresor) vilket är en ökning med 10% jämfört med samma period 2022.

I början av året låg resandet på ungefär 85% av 2019 års resor och i slutet av augusti nådde det upp till 87%. Ackumulerat ligger resandet på 91% av 2019 års nivå. Den positiva utvecklingen gäller för alla trafikslag, men tåg är det trafikslag där resandet ligger strax över 2019 års nivåer.



## **Delmål 2 - Enkel, trygg och inkluderande**

Att hela resekedjan fungerar är viktigt för alla resenärer. För barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och andra utsatta grupper kan detta vara avgörande för att de ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken. I Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor beskrivs mål och åtgärder för att öka tillgängligheten och tryggheten i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper.

Arbetet pågår med att revidera trafikförsörjningsprogrammet och Västtrafik deltar i arbetet även när det gäller området enkel, trygg och inkluderande. Parallellt med detta ska även Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor revideras och Västtrafik är delaktiga i arbetet med detta.

Samverkansforumet Aktiv involvering, där Västtrafik samverkar med funktionshinderorganisationer, är etablerat. Föreningsrepresentanterna deltar i ett antal projekt för att utveckla och förbättra Västtrafiks tjänster och produkter. I april genomförde Aktiv involvering en utbildning/insiktsworkshop där Västtrafiks ledningsgrupp deltog.

Arbete pågår för att ta fram riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken. Riktlinjerna fokuserar på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning och ska tydliggöra resenärers rättigheter när det gäller bemötande, funktion på fordon etcetera. Arbetet kommer pågå under hela året.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna fortsätter under 2023 i samverkan mellan Västtrafik och VGR (Fastighet, stöd och service). Arbetet med att ta fram nya tillgänglighetsriktlinjer för hållplatser startade under april 2023 och beräknas pågå hela 2023.

Västtrafiks verktyg för sociala analyser tillämpas i alla förstudier som genomförs under 2023.

Dialoger med barn och unga har genomförts bland annat inom arbetet med att ta fram riktlinjerna och inom förstudiearbetet inför trafikupphandlingar.

Ett regionalt satt mål är att öka tryggheten hos resenärerna till minst 70% innan 2025. För att öka tryggheten och attraktionskraften krävs gränsöverskridande samverkan med andra aktörer. 1 juli 2023 trädde lagen om kommunernas ansvar för det brottsförebyggande arbetet i kraft. Inom Västtrafik pågår en utveckling av trygghetsarbetet med fokus på förutsättningar för kommunernas brottsförebyggande arbete.

Bidraget från kollektivtrafiken är bland annat att kommunernas trygghetsresurser ges möjlighet att resa gratis i kollektivtrafiken i syfte att med sin närvaro bidra till ökad trygghet för medborgare, resenärer och kunder i och omkring kollektivtrafiken. Pilot pågår i Uddevalla kommun, Borås kommun och Ale kommun. Behovsanalys tillsammans med Göteborgs stad påbörjas under våren 2023 för vidare implementering under hösten.

Ett annat bidrag är att outnyttjade lokaler i resecentrum/knutpunkter ska nyttjas för att bidra till ökad närvaro av goda krafter på platsen. Det har identifierats fyra olika aktiviteter för aktivering på dessa platser, så som platssamverkan, krisberedskap, möte med resenärsgupper och dialog och tillfällig aktivering (exempelvis popup bibliotek). Ett pilotprojekt avseende lokaler för aktivering ska genomföras i Kampenhof resecentrum tillsammans med Uddevalla kommun. Under har förarbetena påbörjats. Lokaler för aktivering i anslutning till kollektivtrafiken kan bidra till att nå målet om ökad trygghet i kollektivtrafiken eftersom vi vet att den ideala bytespunkten inom koll2035 också är en levande bytespunkt.



Trafikföretagen ska bidra till kommunernas lägesbild till kommunerna i regionen eftersom förare och annan personal dagligen uppmärksammar händelser som sker. För att möjliggöra detta ska en intern databas utvecklas, "Västrafiks brottsförebyggande trygghetsdata". Arbetet med databas startade under våren 2023. Första versionen beräknas klart hösten 2023. Syftet med databasen är att dela informationen till kommunerna i regionen.

Västrafik ska också möjliggöra för kamerabevakning i kollektivtrafiken som ett komplement till övriga trygghetsåtgärder. Det pågår ett arbete tillsammans med polismyndigheten för att möjliggöra nyttjande av kollektivtrafikfasader och infrastruktur. Detta ska under hösten standardiseras i en process och erbjudande på flera platser i regionen.

Ett sista mycket viktigt bidrag för det långsiktiga brottsförebyggande arbetet är att skapa framtidstro bland barn och unga. Under hösten 2023 ska vi undersöka möjligheterna att erbjuda särskilda platser för sommarjobb/feriepraktik till ungdomar i riskzon. En fot in i arbetslivet är ett viktigt steg för att inte dras in i en kriminell livsstil och där kan Västrafik bidra, samtidigt som vi öppnar upp för ett framtida arbetsliv inom kollektivtrafikbranschen.

Utveckling och delvis implementering av Västrafiks bidrag förväntas pågå under hela 2023. Västrafiks brottsförebyggande arbete ska ge kommunerna i regionen förutsättningar att omhänderta kollektivtrafiken i deras brottsförebyggande arbete.

### **Delmål 3 - Låg miljöpåverkan**

Västrafiks målsättning är att sänka koldioxidutsläppen per personkilometer med 90 procent mellan 2006 och 2035. Senast 2030 ska enbart drivmedel från förnybara källor användas inom kollektivtrafiken och all stads- och tätortstrafik i regionen ska elektrifieras. Omställningen sker i samband med att ny trafik upphandlas.

Västrafiks klimat- och miljömål mäts i enheten utsläpp per personkilometer, det vill säga de totala utsläppen fördelade på antal kilometer som resenärerna sammanlagt reser i kollektivtrafiken. På grund av en negativ resandeutveckling i samband med pandemin ökade utsläppen per personkilometer, trots att samtliga åtgärder enligt miljö- och klimatplanen genomfördes. Resandet ökar under 2023 vilket bidrar till lägre utsläpp per personkilometer.

## **2.3 Regiongemensamt**

### **2.3.1 Intern kontroll**

Västrafik fortsätter arbetet med internkontroll i enlighet med det årshjul bolaget använt under ett antal år. Arbetet innefattar bl.a upprättande av riskanalys, internkontrollplan kommande år samt uppföljning internkontrollplan föregående år.

## 3 Medarbetare

### 3.1 Mål från regionfullmäktiges budget

#### 3.1.1 Prioriterat mål/Mål: Skapa attraktiva arbetsplatser och förbättra möjligheterna till karriär- och kompetensutveckling

Västra Götalandsregionen liksom Västtrafik arbetar långsiktigt och målmedvetet med arbetsgivarvarumärket, framför allt med fokus på kompetensförsörjningens fem delar; att attrahera, rekrytera, utveckla, behålla och avveckla kompetens. För att bli framgångsrika i Västtrafiks uppdrag krävs att företaget är en attraktiv arbetsgivare, har attraktiva arbetsplatser och kommunicerar på ett bra sätt, internt och externt. Västtrafik ser en stark koppling mellan att arbeta strukturerat med inkludering, innovation och hållbarhet för att vara en attraktiv arbetsgivare. Varumärkesarbetet tar avstamp i en personlighet som är inkluderande, trygg och visionär. Aktiviteter som äger rum under året är bl.a. ett kulturarbete utifrån resultatet från förra årets arbetsmiljöenkät, vidareutvecklingen av onboarding för chefer, digitalisering av arbetsplatsen samt fortsatta steg mot en hållbar arbetsplats. Arbetet med kompetensplaneringen, och då framför allt den strategiska planeringen, har senaste åren fokuserat på förflyttningen mot en profil för ledarskapet och medarbetarskapet. Arbetet syftar till att alla medarbetare ska ha förståelse för ”Det börjar med mig”. Vad avser andelen anställda som har en plan för kompetensutveckling har Västtrafik sedan flera år tillbaka ett uttalat krav kring detta i samband med medarbetaruppföljning, något som inför kommande år kommer att utgå ifrån en digital plattform. Sedan flera år arbetar Västtrafik aktivt med att identifiera kärnkompetenser, dvs vilka kompetenser måste vara anställda och vilka kompetenser som tillfälligt kan förstärkas genom att använda konsult-förmedlingstjänst. Västtrafiks mål och uppdrag innebär att behovet av att kompetensväxla löpande ses över, så även att jobba med Talangprogram.

##### 3.1.1.1 Fokusområde: Låta lönesättningen präglas av större flexibilitet, där hänsyn tas till marknadssituationen och kompetensbehov samtidigt som budget ska hållas

Lönen är en viktig drivkraft för goda arbetsinsatser, resultat och individuell utveckling. En fungerande lönebildning förutsätter en bra, lokal löneprocess. Västtrafik arbetar strukturerat och strategiskt med lönebildning som har sin grund i BAS-systemet, centrala avtal samt hänsyn tagen till marknadspåverkan. Lönesättningen på Västtrafik är individuell, differentierad och fri från diskriminering. Den individuella lönesättningen bygger på att cheferna visar att ansvar och svårighetsgrad i arbetet, liksom individens resultat och skicklighet, ligger till grund för lönesättningen. Den individuella lönesättningen är ett viktigt instrument för att uppmuntra och visa uppmuntran för goda prestationer. Lönen utgör dock endast ett av flera medel för att stimulera till goda arbetsinsatser. Intressanta arbetsuppgifter, kompetensutveckling och utvecklingsmöjligheter i arbetet, flexibla arbetstider, god arbetsmiljö och arbetsledning samt ansvar och självständighet i arbetet är exempel på andra faktorer som medarbetarna värderar högt och som Västtrafik kontinuerligt eftersträvar att utveckla. Västtrafiks lönekriterier samt medarbetaruppföljningsmaterial utgår ifrån vår medarbetarprofil och ledarprofil.

### **3.1.2 Prioriterat mål/Mål: Säkra behovet av återhämtning och avlastning samtidigt som köer betas av**

Västrafik fortsätter uppföljningen av medarbetarnas fysiska och psykosociala hälsa via OSA-dialoger (Organisatorisk och Sociala Arbetsmiljöronder). Dessa dialoger kompletteras löpande med pulsmätningar som senaste året haft fokus på förändrad arbetssituation efter pandemin, exempelvis välmående utifrån ökad grad av distansarbete. Sedan förra året har vi även påbörjat ett kulturarbete för att tillsammans skapa förståelse kring resultatet från förra årets arbetsmiljöenkät. Detta arbete är pågående och genomförs genom medarbetardialoger. Friskvårdsaktiviteter fortsätter med oförändrad kraft men kommer nu att anpassas utifrån stegen som tas mot framtidens arbetsliv. För att regelbundet följa upp medarbetares hälsa och välmående har Västrafik fokus på helheten tillsammans med ett större fokus på de individuella behoven. Västrafiks medarbetarsamtal rymmer välmående, erfarenhetsutbyte, nyfikenhet på varandras tankar, kunskap och positiva återkoppling. Detta är grunden för en bra arbetsmiljö och bidrar till en hållbar förflyttning. Helhet och kontinuitet är viktigt och därför ser Västrafik nu till att medarbetarsamtalen hänger ihop. Västrafik har två typer av samtal; en del med fokus på välmående, den fysiska och psykosociala arbetsmiljön och den andra delen har fokus på prestation, resultat och utveckling.

## **3.2 Personalvolym och personalstruktur**

Västrafik har 430 nettoårsarbetare per den sista augusti 2023, jämfört med 427 motsvarande tidpunkt föregående år.

Löpande pågår även en konsultväxling inom IT-enheten, dels i syfte att hämta hem kärnkompetenser, dels i syfte att göra en ekonomisk hemtagning. En konsultförmedlingstjänst finns upphandlad och alla konsultbeställningar sker via den.

## **3.3 Sjukfrånvaro**

Totala sjukfrånvaron ligger på 3,4 %, vilket i princip är oförändrat jämfört med samma tidpunkt föregående år. Sjukfrånvaron hos kvinnor är högre än hos män. Inga handlingsplaner finns för att sänka sjukfrånvaron utan vi fortsätter att arbeta aktivt med arbetsmiljöfrågorna.

## 4 Ekonomi

Västrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan – aug 2023 motsvarande -3 825 mnkr. Det innebär en positiv avvikelse mot budget med +251 mnkr. Prognos 3 för helår 2023 visar på ett resultat före driftsbidrag på -5 805 mnkr vilket motsvarar en positiv avvikelse mot budget med +170 mnkr.

### 4.1 Resultat

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall Aug, 2023			
	Ack Aug	Budget ack Aug	Utfall - Budget	Avvik % B23
Biljettintäkter	2 349	2 273	76	3,3%
Övriga rörelseintäkter	1 121	1 092	29	2,7%
Kostnader	-7 295	-7 441	146	2,0%
<b>Resultat före finansnetto</b>	<b>-3 825</b>	<b>-4 076</b>	<b>252</b>	<b>6,2%</b>
Finansiellt netto	0	1	0	
<b>Resultat före driftsbidrag</b>	<b>-3 825</b>	<b>-4 076</b>	<b>251</b>	<b>6,2%</b>
Driftsbidrag	3 983	3 983	0	
<b>Resultat efter Driftsbidrag</b>	<b>159</b>	<b>-93</b>	<b>251</b>	

#### Utfall jan-aug 2023 jämfört budget

Verksamhetsmässigt redovisar Västrafik ett ackumulerat utfall för perioden jan-aug som avviker positivt mot budget med +251 mnkr. Västrafiks biljettintäkter fortsätter utvecklas bra och avviker positivt mot budget (+76 mnkr). Kostnadsmassan avviker även den positivt med + 150 mnkr. Trafikkostnaderna är i stort sett i linje med budget trots de konjunkturpåverkande effekter som finns. Övriga intäkter samt övriga kostnadsslag avviker positivt och mildrar den negativa indexeffekten under perioden.

Avvikelserna i tabellen nedan avser nettoeffekter. Det medför att posterna ibland avser både intäkter, kostnadsminskningar och kostnadsökningar.

#### Sammanfattning avvikelser ack april -23 jmf ack aug budget 2023

(Belopp i mnkr)

Intäkter	76
Viten	37
Index	-79
Förändrat resande, förändringar i trafik etc	31
Spårvagn	25
Tåg	15
Utveckling	21
Biljettkontroll	39
Försäljningsomkostnader	12
Personalkostnader	12
Avskrivningar	21
Övrigt	41
<b>Summa avvikelser</b>	<b>251</b>

Biljettintäkterna fortsätter öka och avviker positivt mot budget (+76 mnkr).

Västrafik erhåller viten från trafikföretagen när olika störningar i leveransen inträffar (+37 mnkr).

Den allmänna kostnadsutvecklingen (index) avvek negativt under perioden. Nivån på bränsleindex är hög men har planat ut. Det är numera AKI- och KPI-indexen samt räntedelen i indexen som påverkar negativt (-79 mnkr).

Förändrat resande och förändrad trafik avser avvikelser vad avser resandeincitament, förstärkningstrafik, ersättningstrafik, förändrad trafik och liknande (+31).

Spårvagnskostnaderna avviker positivt. Driften samt minskade leasingkostnader på grund av senarelagd leverans av de nya spårvagnarna påverkar positivt, medan underhåll av banan påverkar negativt under perioden (+15 mnkr).

Tågstämning kostnader avviker positivt vilket främst beror på förskjutningar i underhållsplanerna (+15 mnkr).

Utveckling utifrån gemensam prioritering avviker positivt på grund av förskjutningar i tid (+21 mnkr).

Biljettkontrollen är i etableringsfasen av nytt avtal. Den positiva avvikelser består delvis av förändrat pris men även utifrån en förväntad successiv utökning av verksamheten i och med avtalsskiftet (+39 mnkr).

Försäljningsomkostnaderna minskar beroende på lägre transaktionskostnader i och med nytt avtal (+12 mnkr).

Personalkostnadernas avvikelse beror bland annat på fördröjningar i rekryteringar vilket i vissa fall medför kostnadsökningar för tex bemanning, konsulter, men även öppna vakanser etc. (+12 mnkr).

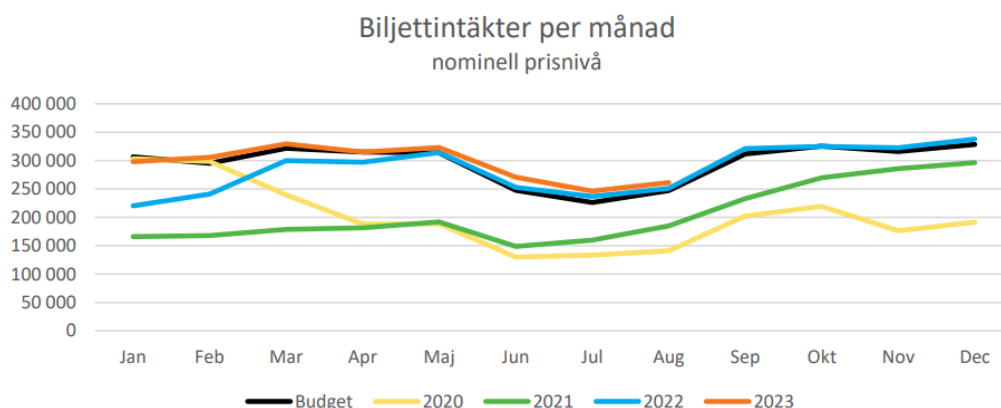
Avskrivningar avviker positivt och beror delvis på periodisering, men även försenade leveranser (+21 mnkr).

Övrigt (+41 mnkr) är ett stort antal olika mindre poster, vilka delvis kan avse periodisering men även avvikelser som kvarstår vid utgången av året.

### **4.1.1 Verksamhetens intäkter**

Biljettintäkterna för perioden jan – aug avviker positivt mot budget med + 76 mnkr. Prognosen för helår är fortsatt samma trend som medför en positiv avvikelse på +116 mnkr. Intäkterna från de publika biljetterna avviker i utfallet positivt med ca +85 mnkr, medan skolkort och tillköp avviker negativt med -9 mnkr. I jämförelse med budget är det periodbiljetterna (inklusive sommar- och dygnsbiljetter) som står för den positiva avvikelser medan enkelbiljetter och kontoladdning avviker negativt.

Andelen försäljning av periodbiljetter fortsätter att öka, vilket är positivt då det är en signal på mer långsiktiga vanor att resa regelbundet, men påverkar ekonomin till viss del negativt. Effekten var förväntad och medtagen i budget. Arbetet med intäktssäkring fortsätter bidra till ökade intäkter. Det kommer krävas uthållighet och långsiktigt arbete för att kunna förändra den norm som finns.



I jämförelse med föregående år har intäkterna för perioden ökat med 13 %. Enkelbiljetter och kontoladdning avviker totalt sett fortsatt positivt i jämförelse med föregående år men har de två senaste månaderna minskat. Periodbiljetter visar på en fortsatt stadig ökning. Intäkterna är nominellt över nivån 2019 (dvs utan hänsyn tagen till prisjusteringar).

#### 4.1.2 Verksamhetens kostnader

Största negativa kostnadsavvikelse återfinns inom trafik kostnaderna och avser den negativa utveckling av trafikavtalens index där AKI, KPI samt framför allt räntan påverkar negativt. I utfallet påverkar det negativt med -79 mnkr och i prognosen, som även inkluderar konsekvenser av slopad skattebefrielse på biogas, -162 mnkr. Effekten mildras av positiva avvikelser på övriga kostnadsslag.

#### 4.2 Prognos

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Prognos 3, 2023			
	Prognos 3, 2023	Budget 2023	Prognos - Budget	Avvik % B23
Biljettintäkter	3 670	3 554	116	3,3%
Övriga rörelseintäkter	1 732	1 632	101	6,2%
Kostnader	-11 208	-11 161	-47	-0,4%
<b>Resultat före finansnetto</b>	<b>-5 806</b>	<b>-5 975</b>	<b>170</b>	<b>2,8%</b>
Finansiellt netto	1	1	0	
<b>Resultat före driftsbidrag</b>	<b>-5 805</b>	<b>-5 975</b>	<b>170</b>	<b>2,8%</b>
Driftsbidrag	5 975	5 975	0	
<b>Resultat efter Driftsbidrag</b>	<b>170</b>	<b>0</b>	<b>170</b>	

Verksamhetsmässigt redovisar Västtrafik en prognos 3 för helår 2023 som avviker positivt mot budget med +170 mnkr. Biljettintäkter bedöms fortsätta utvecklas positivt (+116 mnkr) under hela 2023. Kostnadsmassan bedöms däremot avvika negativt totalt sett under året -47 mnkr, vilket beror på trafik kostnaderna och den negativa indexutvecklingen. Övriga intäkter samt övriga kostnadsslag avviker positivt och mildrar vilket medför att bedömningen är att utfallet kommer vara bättre än budget 2023.

Avvikelserna i tabellen nedan avser nettoeffekter. Det medför att posterna ibland avser både intäkter, kostnadsminskningar och kostnadsökningar.

**Sammanfattning av avvikelser mellan Prognos 3 - Budget 2023**

(Belopp i mnkr)

Intäkter	116
Viten	25
Index	-162
Tåg	27
Utveckling	20
Biljettkontroll	51
Försäljningsomkostnader	17
Personalkostnader	19
Avskrivningar	28
Övrigt	28
Summa avvikelser	170

Biljettintäkterna bedöms avvika positivt mot budget +116 mnkr enligt tidigare beskrivning.

Västrafik erhåller viten från trafikföretagen när olika störningar i leveransen inträffar. (+25 mnkr).

Den allmänna kostnadsutvecklingen, (index) avvek negativt under perioden. Nivån på bränsleindex är hög men har planat ut. Det är numera AKI- och KPI-indexen samt räntedelen i indexen som påverkar negativt (-162 mnkr). Prognosen inkluderar konsekvensen av slopad skattebefrielse på biogas för 2023 (-55 mnkr).

Minskade kostnader för tågtrafiken beror främst på förskjutningar i underhållsplanerna (+27 mnkr).

Utveckling utifrån gemensam prioritering avviker positivt på grund av förskjutningar i tid (+20 mnkr).

Biljettkontrollen är i etableringsfasen av nytt avtal. Den positiva avvikelser består delvis av förändrat pris, men även utifrån en förväntad successiv utökning av verksamheten i och med avtalsskiftet (+51 mnkr).

Försäljningsomkostnader beror på positiva effekter av nytt avtal (+17 mnkr).

Personalkostnader beror bland annat på fördröjningar i rekryteringar vilket i vissa fall medför kostnadsökningar för tex bemanning, konsulter, men även öppna vakanser etc. (+19 mnkr).

Avskrivningar beror främst på senarelagda leveranser (+28 mnkr).

Övrigt (+28 mnkr) är ett stort antal olika poster som avviker.

## 4.3 Investeringar

Västtrafiks verksamhetsstyrda investeringar har för året en ram som uppgår till 210 mnkr. Ram för ägarstyrda investeringar uppgår till 619,1 mnkr. Det finns även investeringar kopplat till spårvagn som hanteras utanför plan. Utvecklingen för fastighetsinvesteringar redovisas av Västfastigheter.

Prognosen för Västtrafiks verksamhetsstyrda ramar pekar på ett lägre utfall än budget med totalt 37,9 mnkr. Prognosen för verksamhetsstyrda investeringar i utrustning pekar på ett utfall som överstiger budget med 16,5 mnkr. Detta kompenseras dock av verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar där prognosen understiger budget med 54,4 mnkr. Avvikelserna beror i stor utsträckning på tidsmässiga förskjutningar av planerade investeringar. På fordonssidan beror bedömd avvikelse främst på lägre underhållsinvesteringar än planerat för 2023.

Förändringen i prognosen för utrustning utanför plan är kopplade till spårvagnstrafiken och beror främst på tidigareläggning av investeringar för Ringön samt övertagande av inventarier från Göteborgs spårvägar.

Utbetalningar för ägarstyrda fordonsinvesteringar är 239 mnkr lägre än budgeterat. Avvikelsen beror uteslutande på en justerad leveransplan för tågfordonsprojekt. Leveransprojektet för tågfordon har påverkats påtagligt av omvärldsfaktorer. Förhandlingar pågår nu för att enas om ytterligare justering av tidplanen och betalplanen. Merkostnader kopplade till förseningen för investeringen som helhet bedöms kompenseras fullt ut av viten från fordonsleverantören, och inte påverka kostnaden totalt sett.

Investeringar, tkr	Prognos 2023	Budget 2023	Utfall 2023 mnkr-08
Immateriella tillgångar, verks.styrd	26 775	24 600	23 551
Maskiner, inventarier och utrustning, verks styr och ägarstyrd	122 666	112 600	104 433
Maskiner, inventarier och utrustning, utanför plan	185 617	.*	
Fordon, ägarstyrt	113 239	352 000	
Fordon, verksamhetsstyrt	25 649	80 000	29 366
<b>S:a investeringar</b>	<b>473 946</b>	<b>569 200</b>	<b>157 350</b>

\*Budget redovisad i Fordonsförvaltning

Ovanstående avser investeringar som redovisas i Västtrafik AB:s anläggningsregister

//