

Styrelsen	2022-05-20
Handling nr	5.1
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2022-05-18
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Utfall april samt prognos 2, 2022

Delårsrapport april 2022 bifogas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att godkänna ekonomisk rapport per april samt prognos 2, 2022.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Delårsrapport april 2022

Västtrafik AB



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Verksamhet	3
2.1	Mål från regionfullmäktiges budget.....	3
2.1.1	Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om"	3
2.2	Trafikförsörjningsprogrammet	4
3	Medarbetare	7
3.1	Mål från regionfullmäktiges budget.....	7
3.1.1	Låta lönesättningen präglas av större flexibilitet, där hänsyn tas till marknadssituationen och kompetensbehov samtidigt som budget ska hållas	7
3.2	Personalvolym och personalstruktur	7
4	Ekonomi	8
4.1	Resultat.....	8
4.1.1	Verksamhetens intäkter	11
4.1.2	Verksamhetens kostnader.....	11

1 Sammanfattning

Pandemin och olika nivåer av restriktioner har från 2020 haft en stor påverkan på resandet med kollektivtrafiken. Från början av februari 2022 upphörde dock de flesta restriktioner att gälla, vilket direkt gav en positiv effekt på resandet, och återhämtningen har fortsatt under kommande månader. Under de fyra första månaderna 2022 var resandet på en nivå motsvarande 77% av 2019 års resor, vilket innebär 45% fler resor än för motsvarande månader 2021.

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan - april 2022 motsvarande -1 790 mnkr, vilket innebär en positiv avvikelse mot budget med +52 mnkr.

Prognos 2 för helår 2022 visar på ett resultat före driftsbidrag motsvarande -5 827 mnkr vilket medför en negativ avvikelse mot budget med -219 mnkr. Det är i år den allmänna kostnadsutvecklingen (index) som är ytterst svårbedömd utifrån de omvärldsfaktorer som finns. Västtrafik har i denna prognos tagit med en indexavvikelse motsvarande ca 500 mnkr. Om inte detta scenario förändras och får en mer positiv utveckling kommer bolaget inte uppnå ett resultat i balans 2022.

I årets statliga budget finns ett statsbidrag för kollektivtrafiken nationellt med 1 mdr för att täcka minskningen av biljettintäkter under återhämtningen efter pandemin. Västtrafik har haft en positiv intäktsutveckling i början av 2022 så det är osäkert om och i så fall hur mycket statsbidrag som kommer erhållas. Inget belopp finns medtaget i nuvarande prognos.

2 Verksamhet

2.1 Mål från regionfullmäktiges budget

2.1.1 Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om"

Elektrifieringen av busstrafiken fortlöper, trafik med eldrift är under etablering i Göteborg (nordost och centrum) Vänersborg och Trollhättan. I Göteborg (Hisingen samt Flexlinjen), Kungälv och Stenungssund har avtal med eldrift blivit tilldelade. Biogasdrift är tilldelat för Göteborg Expressstrafik och Dalsland.

En vidare översyn om hur trafikslagen fartyg och dieseltåg skall anpassas för att öka takten i omställningen krävs fortsatt under 2022. För dieseltågstrafiken planerades ett test av 100% HVO drift vilket troligen inte kommer att bli av på grund av svårigheter med att få tillstånd för tankanläggningen. Förstudier för fartygstrafik Koster och Göta älv pågår vilka drivs för möjligheten till eldriven fartygstrafik.

Fortsatt kommer en storskalig elektrifiering vara nödvändig för att nå klimatmålen.

2.2 Trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av regionfullmäktige, pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Västtrafiks affärsplan pekar ut fokusområden för att uppnå förflyttning mot de styrande mål som trafikförsörjningsprogrammet anger. Det övergripande målet för Västtrafik är att öka andelen hållbart resande.

Uppdrag kollektivtrafiknämnden	Mål 2025	Utfall 2022 april	Trafikförsörjningsprogram
Andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) i Västra Götaland ska öka.	40%	33%	Övergripande mål
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar)* måtalet justerad pga ändrad metod.	79%)*	Delmål 1
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner (fördubblingsmålet).	350	263	Delmål 1
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.	65%	59%	Delmål 2
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	70%	59%	Delmål 2
Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka.	800)*	Delmål 2
Utsläppen av CO2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006.	85%)**	Delmål 3
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 33 % (kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon).	33%	24%	Delmål 3

* Följs upp årligen i samband med uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet

** Ny prognos vid halvårsskiftet

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. En samlad bedömning är att cykel och gång har ökat under pandemin. Dock har också resandet med bil ökat vilket gör att det hållbara resandet har fått en lägre marknadsandel.

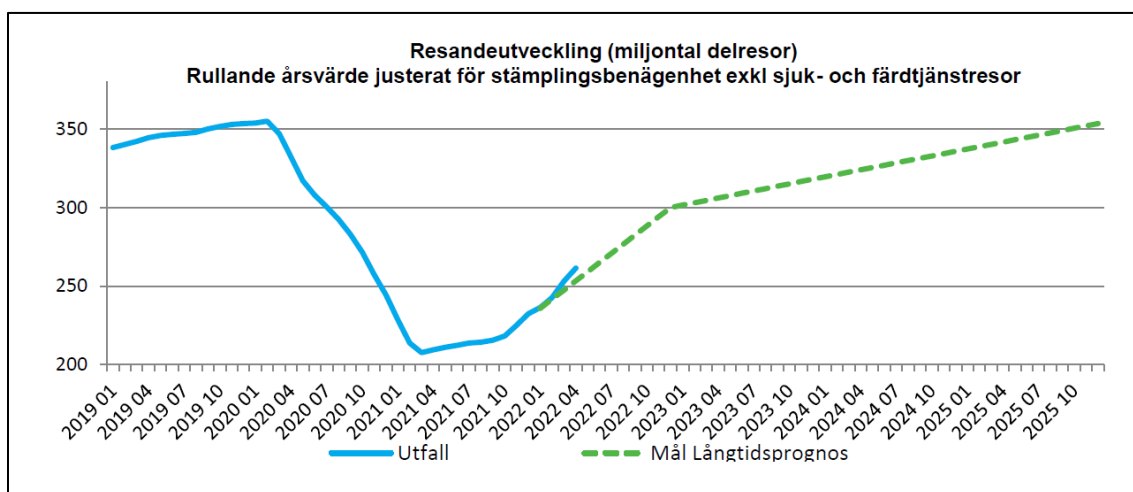
Västtrafik verkar på olika sätt med att driva på och underlätta för mer hållbara resval genom information och beteendepåverkande projekt som stimulerar till ökad cykling, samåkning och bättre nyttjande av befintlig trafik. Arbetet görs i nära samverkan med kommuner och företag.

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 från resenärerna. 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.

Pandemin och olika nivåer av restriktioner har från 2020 haft en stor påverkan på resandet med kollektivtrafiken. Från början av februari 2022 upphörde dock de flesta restriktioner att gälla, vilket direkt gav en positiv effekt på resandet och återhämtningen har fortsatt under kommande månader. Under de fyra första månaderna 2022 var resandet på en nivå motsvarande 77% av 2019 års resor, vilket innebär 45% fler resor än för motsvarande månader 2021.

Det rullande årsvärdet per april 2022 uppgår till 263 miljoner resor, och takten på återhämtningen av resandet ser i nuläget ut att gå något snabbare än förväntat. Målsättningen för 2022 är att nå minst 300 miljoner resor, vilket är 85% av trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga mål för resandet 2025. Målet för 2025 är att nå minst 350 miljoner resor, det vill säga att antalet resor med kollektivtrafiken ska återtas på minst samma nivå som för 2019.



Delmål 2 - Enkel, trygg och inkluderande

Att hela resekedjan fungerar är något som är viktigt för alla resenärer. För barn, äldre och personer med funktionsnedsättning 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 delmål med efterföljande åtgärder för ökad tillgänglighet i vår trafik, för alla resenärgrupper.

I augusti 2021 kom ett brev till Västtrafiks styrelse från Funktionsrätt Västra Götaland och Synskadades Riksförbund distrikt väst där organisationerna efterfrågade bland annat att Västtrafik aktivt ska involvera funktionshinderorganisationerna i sitt utvecklingsarbete och att förslag ska diskuteras med organisationerna innan förändringar genomförs. Under våren 2022 har ett utvecklingsarbete genomförts för att utreda hur ett permanent samverkans forum bör fungera. Forumet är planerat att etableras under hösten 2022.

Under hösten 2022 kommer Västtrafik införa ett tillgänglighetsnummer motsvarande den tjänst som trafikförvaltningen i Stockholm erbjuder. Planeringsarbetet och utbildning av personal har genomförts under våren 2022.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna fortsätter under 2022 i samverkan mellan Västtrafik och Västfastigheter. Den så kallade 800-listan har uppdaterats utifrån aktuell resandestatistik och omfattar de cirka 960 hållplatser som har minst 100 påstigande per dygn. 598 hållplatser uppfyller alla tillgänglighetskriterier och 784 hållplatser är anpassade till den lägsta kravnivån (minst ledstråk, kontrastmarkering och hög kantsten). I samband med framtagandet av ett nytt hållplatskoncept under hösten 2022 kommer nya tillgänglighetsriktlinjerna för hållplatser tas fram samtidigt som hållplats- och utrustningshandboken också uppdateras.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa webbsidan vasttrafik.se och appen ToGo fortsätter under 2022.

Ett regionalt satt mål är att öka tryggheten hos resenärerna till minst 70% innan 2025. Detta görs genom att samordna och koordinera gemensamma insatser tillsammans med partnerföretag, kommuner, polismyndighet och näringslivet. Trygghet kan skilja sig åt beroende på vem resenären är, vilka behov och förutsättningar som resenären har. Därför är bland annat jämställdhet, tillgänglighet och barnens rätt till ett tryggt resande viktiga perspektiv. Under 2021 påbörjades diskussioner gällande att få in samtliga trygghetsperspektiv i kommande avtalsutveckling. Utvärdering av genomförda och planerade aktiviteter kommer genomföras under 2022.

Västtrafik bedriver samhällsviktig verksamhet och förbereder för en robusthet i civilt försvarsarbete. Med utgångspunkt från uppdragen från regionstyrelsen (RS 2018-00129) har Västtrafik påbörjat arbetet med:

1. Planera och genomföra kompetenshöjning gällande totalförsvar.
2. Påbörja analys för avtal med entreprenörer vid höjd beredskap och krig.
3. Behovsanalys och förslag till lösningar av drivmedelsförsörjning under höjd beredskap.
4. Påbörja planering för att leda och genomföra materiel- och sjuktransporter för totalförsvarets behov med befintliga och tillförda fordon.
5. Västtrafik ska planera krigsorganisation och krigsplacering av befattningar i egen organisation.

Delmål 3 - Låg miljöpåverkan

Åtgärder för att minska koldioxidutsläppen genomförs som planerat enligt Västtrafiks miljö- och klimatplan, med målsättning 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.

Västtrafiks 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. Resandeutvecklingen har fram till 2019 gått stadigt uppåt men sedan utbrottet av pandemin har det skett en kraftig minskning av antalet resenärer. Det påverkar indikatorn koldioxidutsläpp per personkilometer eftersom antal kilometer som resenärer sammanlagt reser med kollektivtrafiken minskar samtidigt som Västtrafik under pandemin fortsatt köra samma mängd kollektivtrafik och alla tillgängliga resurser har satts in för att förstärka trafiken på hårt belastade sträckor. Under 2022 ökar resandet igen vilket gynnar måluppfyllelsen.

3 Medarbetare

3.1 Mål från regionfullmäktiges budget

3.1.1 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, våra 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 har sedan ett år tillbaka reviderats utifrån vår nya medarbetarprofil och ledarprofil.

3.2 Personalvolym och personalstruktur

Västtrafik har 427 nettoårsarbetare per den 30 april 2022, jämfört med 422 motsvarande tidpunkt föregående år.

I och med pandemin infördes en anställningsprövning där en beslutsgrupp (bestående av representanter från ledningsgruppen) veckovis har tagit ställning till verksamhetens prövningar. Stor restriktivitet har rått kopplat till nya, utökade tjänster. Denna

beslutsgruppering har avvecklats under första kvartalet i år, även om restriktiviteten kopplat till nya, utökade tjänster kvarstår till följd av ekonomiska läget.

Löpande pågår även en konsultväxling, 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.

4 Ekonomi

4.1 Resultat

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden januari - april 2022 motsvarande -1 790 mnkr, vilket innebär en positiv avvikelse mot budget med +52 mnkr.

Prognos 2 för helår 2022 visar på ett resultat före driftsbidrag motsvarande -5 827 mnkr vilket medför en negativ avvikelse mot budget med -219 mnkr. Det är i år den allmänna kostnadsutvecklingen (index) som är ytterst svårbedömd utifrån de omvärldsfaktorer som finns. Västtrafik har i denna prognos tagit med en indexavvikelse motsvarande ca 500 mnkr. Om inte detta scenario förändras och får en mer positiv utveckling kommer bolaget inte uppnå ett resultat i balans 2022.

I årets statliga budget finns ett statsbidrag för kollektivtrafiken nationellt med 1 mdr för att täcka minskningen av biljettintäkter under återhämtningen efter pandemin. Västtrafik har haft en positiv intäktsutveckling i början av 2022 så det är osäkert om och i så fall hur mycket statsbidrag som kommer erhållas. Inget belopp finns medtaget i nuvarande prognos.

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall april, 2022				Prognos 2, 2022			
	Ack April	Budget ack April	Utfall - Budget	Avvik % B22	Prognos 2, 2022	Budget 2022	Prognos - Budget	Avvik % B22
Biljettintäkter	1 058	1 007	51	5,1%	3 220	2 919	301	10,3%
Övriga rörelseintäkter	547	510	37	7,2%	1 572	1 531	41	2,7%
Kostnader	-3 395	-3 359	-36	-1,1%	-10 620	-10 058	-562	-5,6%
Resultat före finansnetto	-1 790	-1 842	52	2,8%	-5 828	-5 608	-220	-3,9%
Finansiellt netto	0	0	0		1	1	0	-37,5%
Resultat före driftsbidrag	-1 790	-1 842	52	2,8%	-5 827	-5 608	-219	
Driftsbidrag	1 869	1 869	0		5 608	5 608	0	
Resultat efter Driftsbidrag	80	28	52		-219	0	-219	

Utfall januari – april 2022 jämfört budget

Totalt visar Västtrafik ett utfall för perioden som avviker positivt mot budget med +52 mnkr. För första gången på mycket länge avviker Västtrafiks biljettintäkter positivt mot budget (+51 mnkr). Kostnadsmassan avviker negativt med -36 mnkr. Det är trafik kostnaderna som avviker negativt främst på grund av index. Även 2022 medförde ett budgetläge efter pandemin med stor osäkerhet vilket medförde att budget 2022 innehåller ett öppet besparingskrav vilket också återfinns under trafik kostnader. Övriga kostnadslag avviker positivt och mildrar den negativa effekten under årets första tertial.

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

Sammanfattning av avvikelser mellan Ack utfall april- Ack

budget 2022 april

(Belopp i mnkr)

Intäkter	51
Bidrag elbuss	18
Viten	10
Oidentifierat besparingskrav	-45
Index	-120
Spårvagnskstn	26
Utveckling (central)	20
Personalkostnader	12
Avskrivningar	13
Övrigt	67
Summa avvikelser	52

Biljettintäkterna avviker för första gången på länge positivt mot budget med +51 mnkr. Första tertiet inleddes med kvarvarande restriktioner från pandemin. När dessa släppte har Västtrafiks kunder återvänt och börjat resa i större omfattning än förväntat. För närvarande ser Västtrafik en uppåtgående kurva vad gäller resandet. Resenärerna väljer fortsatt i större utsträckning enkelbiljetter och till detta kommer det arbete som genomförts för att intäktssäkra med minskat område för öppen visering mm (+51 mnkr).

Västtrafik har erhållit bidrag för elektrifiering av trafiken och anskaffning av elbussar. Delar av bidraget är retroaktivt varvid det blir en något större positiv effekt under 2022 än kommande avtalsår (+18 mnkr).

Västtrafik har erhållit olika typer av viten kopplade till trafikavtalen (+10 mnkr)

I budget 2022 fanns ett odefinierat besparingskrav på sammanlagt -136 mnkr varav -45 mnkr avser första tertiet. Det var en åtgärd för att få en budget i balans inför året.

Den allmänna kostnadsutvecklingen, (index) avvek negativt under perioden jan-april. Det är främst bränsleindex som avviker dels på grund av produktion men kriget i Ukraina har förvärrat situationen ytterligare (-120 mnkr).

Spårvagnskostnaderna avviker positivt. Det avser minskade leasingkostnader på grund senarelagd leverans av nya spårvagnarna och mindre utfört arbete på banan med mera (+26 mnkr).

Utveckling utifrån gemensam prioritering är till viss del en effekt av periodisering, men avser även prioritering av befintligt utrymme relativt Västtrafiks totala resultat (+20 mnkr).

Personalkostnader beror bland annat på fördröjningar i rekryteringar vilket i vissa fall medför kostnadsökningar för tex bemanning, konsulter etc (+12 mnkr). Avskrivningar beror delvis på periodisering, senarelagd engångseffekt samt försenad leverans (+13 mnkr).

Övrigt (+65 mnkr) är ett stort antal olika poster och beror delvis beror på periodisering.

Prognos 2 helår 2022 jämfört budget

Totalt för helåret visar Västtrafiks prognos ett resultat som avviker negativt med -219 mnkr jämfört budget. Den positiva trenden för intäkterna förväntas fortsätta och mildrar till viss del den negativa indexutvecklingen.

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

Sammanfattning av avvikelser mellan Prognos 2 - Budget

2022

(Belopp i mnkr)

Intäkter	301
Bidrag elbuss	28
Odefinierat besparingskrav	-136
Index	-496
Förändringar i trafik	14
Spårvagnskstn	37
Tågkstn	-25
Utveckling (central)	28
Personalkostnader	15
Övrigt	15
Summa avvikelser	-219

Biljettintäkterna bedöms fortsätta ha en positiv utveckling. Utifrån ett helårsperspektiv baseras prognosen på en något lägre utveckling under sommarmånaderna i och med sommarkortet. Under hösten bedöms resandet och intäkterna fortsatt att öka, men i något långsammare takt samt att en viss överströmning sker mot periodkortet och ett mer regelbundet resande (+301 mkr).

Västrafik har erhållit bidrag för elektrifiering av trafiken och anskaffning av elbussar. Delar av bidraget är retroaktivt varvid det blir en något större positiv effekt under 2022 än kommande avtalsår (+28 mnkr).

I budget 2022 fanns ett odefinierat besparingskrav på sammanlagt -136 mnkr. Det var en åtgärd för att få en budget i balans inför året.

Den allmänna kostnadsutvecklingen, (index) bedöms avvika på helåret. Det är främst bränsleindex som avviker dels på grund av produktion samt andra faktorer men kriget i Ukraina har förvärrat situationen ytterligare (-496 mnkr). Beräkningarna håller en hög grad av osäkerhet och det finns en stor oro kring till exempel KPIs fortsatta utveckling och därmed påverkan på kostnaderna.

Förändringar i trafik avviker positivt och avser kostnader för ändrad linjedragning, ersättningstrafik och trafikomläggningar (+14 mnkr).

Spårvagnskostnader bedöms avvika positivt på helåret. Det avser lägre kostnad för drift, minskade leasingkostnader på grund senarelagd leverans av nya spårvagnarna och mindre utfört arbete på banan med mera (+37 mnkr).

Tågstnader bedöms avvika negativt för helåret. Den största delen avser ökade kostnader för elen (-25 mnkr).

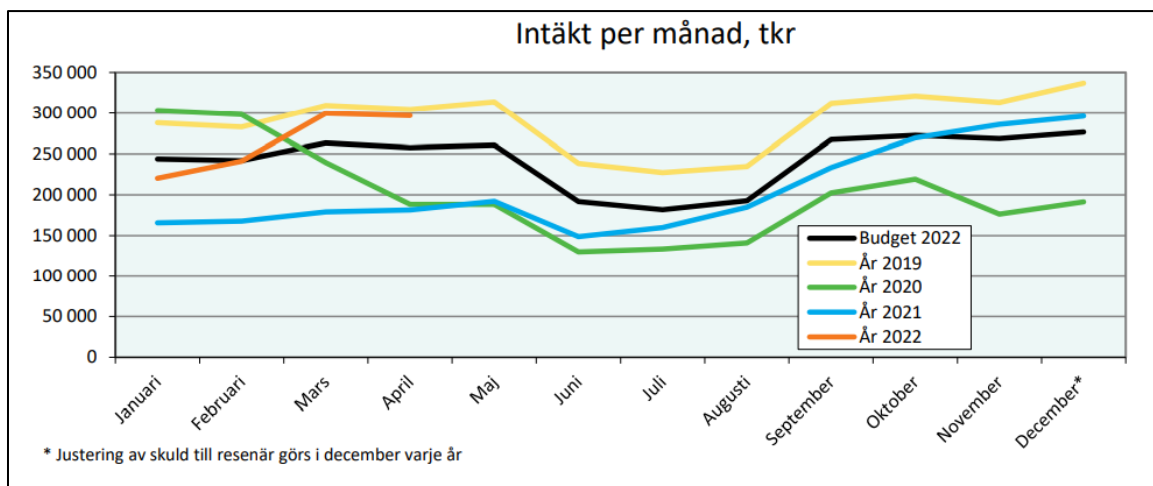
Utveckling utifrån gemensam prioritering är till viss del utifrån periodisering men avser även prioritering av befintligt utrymme relativt Västrafiks totala resultat (+28 mnkr).

Personalkostnader beror på fördröjning i rekryteringar vilket i vissa fall medför kostnadsökningar för tex bemanning, konsulter etc (+15 mnkr).

Övrigt (+15 mnkr) är ett stort antal olika poster.

4.1.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna för perioden januari – april avviker positivt mot budget med + 51 mnkr efter första månadernas restriktioner så har resandet utvecklats positivt och återhämtningen har varit starkare än förväntat. Detta tillsammans med en fortsatt stark försäljning av enkelbiljetter. Arbetet med intäktssäkring fortsätter och påverkar positivt även det. Prognosen för helåret medför en positiv avvikelse med cirka +300 mnkr. Sommaren bedöms något lägre utifrån försäljning av sommarkorten, hösten bedöms utifrån fortsatt återhämtning, men något försiktigare bland annat på grund av eventuell förändring av försäljningsmixen samt en något avmattad ökning.



I jämförelse med föregående år har intäkterna för perioden ökat med 52%. I jämförelse med 2019 avviker de negativt med -11% (Detta utan hänsyn tagen till prisjusteringar).

4.1.2 Verksamhetens kostnader

Trafikkostnaderna avviker negativt för perioden beroende på den negativa utvecklingen av index (-496 mnkr) samt det oidentifierade besparingskravet om -136 mnkr.