

Styrelsen	2025-04-23
Handling nr	8.4
Handläggare	Jimmy Eklund
Daterad	2025-04-17
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Analys nyckeltalsrapport

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att notera den lämnade informationen till protokollet.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

Nyckeltalsrapport i urval

Sammanställning 2014-2024

2025-04-14

Innehåll

Nyckeltalsrapport i urval, sammanställning 2014-2024	3
Västtrafik som helhet	3
Summering	3
Bruttokostnad och fördelning Västtrafik total	4
Trafiknära omkostnader	6
Försäljningsomkostnader	7
Administrativa omkostnader	7
Resurskostnader	8
Bruttokostnader per trafikslag	9
Summering	9
Bruttokostnad per trafikslag	10
Bruttokostnad per tidtabellskilometer	11
Bruttokostnad per tidtabellstimma	13
Bruttokostnad per delresa	14

Nyckeltalsrapport i urval, sammanställning 2014-2024

Nedan följer ett urval av nyckeltal från den årliga nyckeltalsrapporten. En sammanställning för perioden 2014-2024 i nominella värden. Nyckeltalsrapporten tar fram utvalda tal på ett övergripande sätt i ett försök att beskriva Västtrafiks verksamhet.

Västtrafik som helhet

Summering

Västtrafik har haft en kostnadsutveckling motsvarande genomsnittlig ökning med 5,2% per de senaste 10 åren. Ur ett funktionsindelad perspektiv är fördelningen av kostnaderna stabila. Trafikkostnader står för 80-81% av kostnadsmassan. Sammantaget är trafikavtalens allmänna kostnadsutveckling (index) det som präglar kostnadsutvecklingen. Under 2024 minskade kostnaden för index för första gången på många år, vilket ses som ett trendbrott.

Västtrafik arbetar kontinuerligt med trafikkostnaderna genom löpande effektiviseringar. I samband med pandemiåren genomfördes även en större genomgång av trafiken. Det löpande arbetet sker främst i samband med trafikupphandlingar och effekterna av detta har mildrat kostnadsutvecklingen.

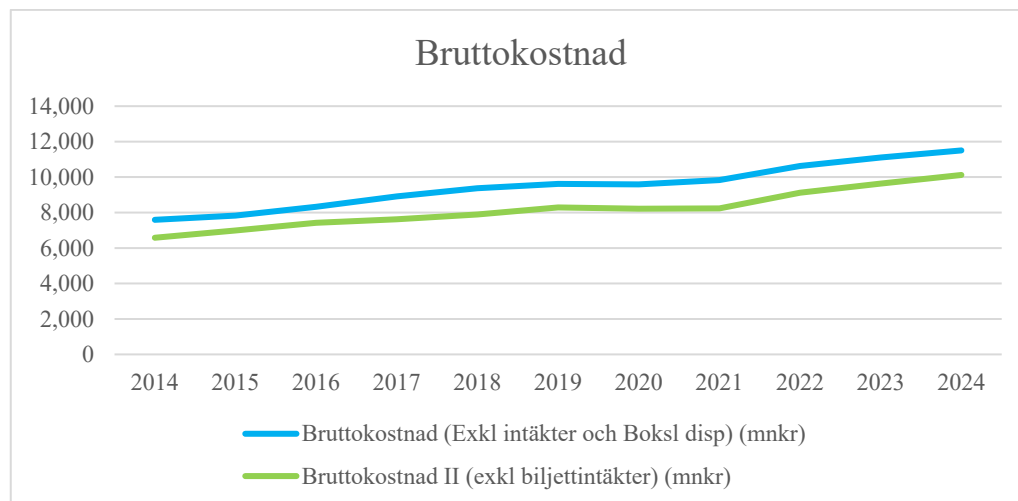
Bruttokostnad per tidtabellskilometer har stigit med 45 % under perioden 2014-2024 för Västtrafik totalt. Bruttokostnad per delresa har stigit med 30 % från 2014-2024.

Västtrafiks försäljningsomkostnader minskar utifrån en förskjutning från fysiska försäljningskanaler till digitala. De trafiknära omkostnaderna ökar, men relativt sett i linje med trafikkostnadernas utveckling. Administrativa kostnader har ökat främst på grund av bland annat gemensam IT-infrastruktur och arbetet med trygghet, säkerhet och beredskap.

Resurskostnader

Samtantaget för verksamheten har Västtrafiks resurskostnader (personal och konsult inklusive bemanning) gått från 365 mnkr till 618 mnkr över tioårsperioden. Det är en ökning med 69 %, eller genomsnittligt 7 % årligen. Resurskostnaden var 4,8% av totala kostnadsmassan 2014 och motsvarande 2024 är 5,4%. Västtrafiks uppdrag och ansvarsområde har förändrats under den senaste 10 års perioden. Bolaget arbetar löpande med effektivisering av resurskostnad genom målsättningen "att ingen växande verksamhet tillåts". Det innebär i realiteten vakansprövning för varje ny resurs som ska tillföras (personal alternativt bemanningslösning). Konsultväxlingsarbetet fortsätter, men arbete pågår även med att stärka prioriteringsprocesserna.

Bruttokostnad och fördelning Västtrafik total

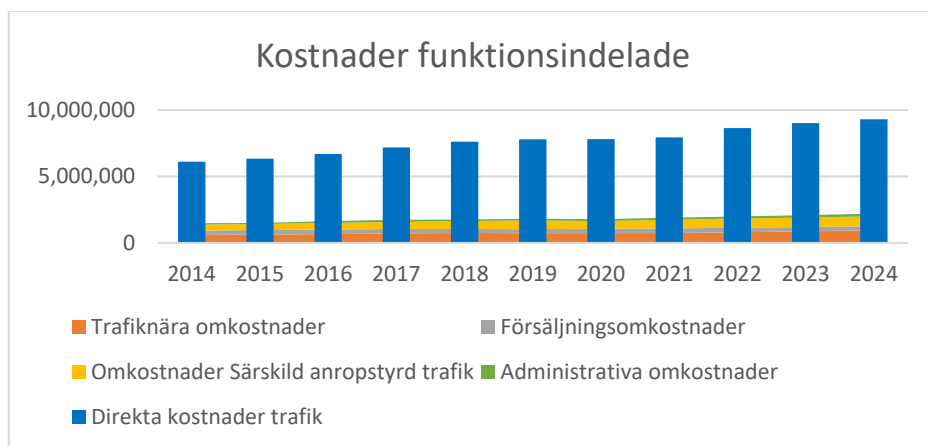


Västtrafiks totala bruttokostnad (exkl intäkter och boksl disp) har under perioden gått från 7 590 mnkr till 11 503 mnkr. En total ökning med 52 % och en årlig genomsnittlig ökning med 5,2 %

Bruttokostnad II (exkl biljettintäkter) har under samma period gått från 6 579 mnkr till 10 120 mnkr. En ökning med 54 %, och en årlig genomsnittlig ökning på 5,4 %. Bruttokostnad II tar inte med riktade stadsbidrag för intäktsbortfall för pandemiåren då de ses som biljettintäktsliknande.

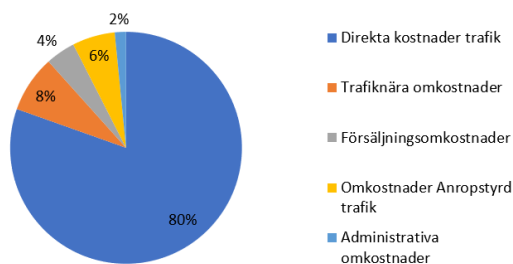
Index för trafikavtal med höga bränsle och elkostnader, men även KPI och AKI, har påverkat kostnaderna under perioden.

Diagrammet nedan visar en funktionsindelad bild av bruttokostnaden och kostnadsutveckling över perioden.

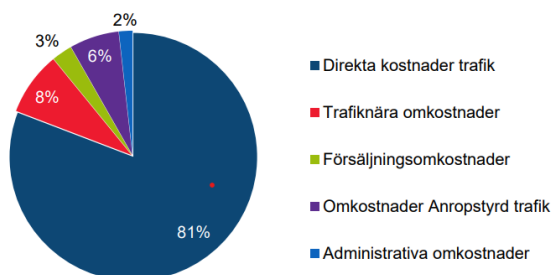


Direkta kostnader trafik står för den största delen av kostnadsmassan och fördelningen utifrån kategorierna i den funktionsindelade uppställningen har varit relativt stabila över åren. Direkta kostnader trafik är runt 80-81 % av kostnadsmassan (se diagram nedan), och ytterligare något större del om vi ser till det som finansieras genom driftsbidraget, dvs exklusive kostnader för särskild anropsstyrd trafik.

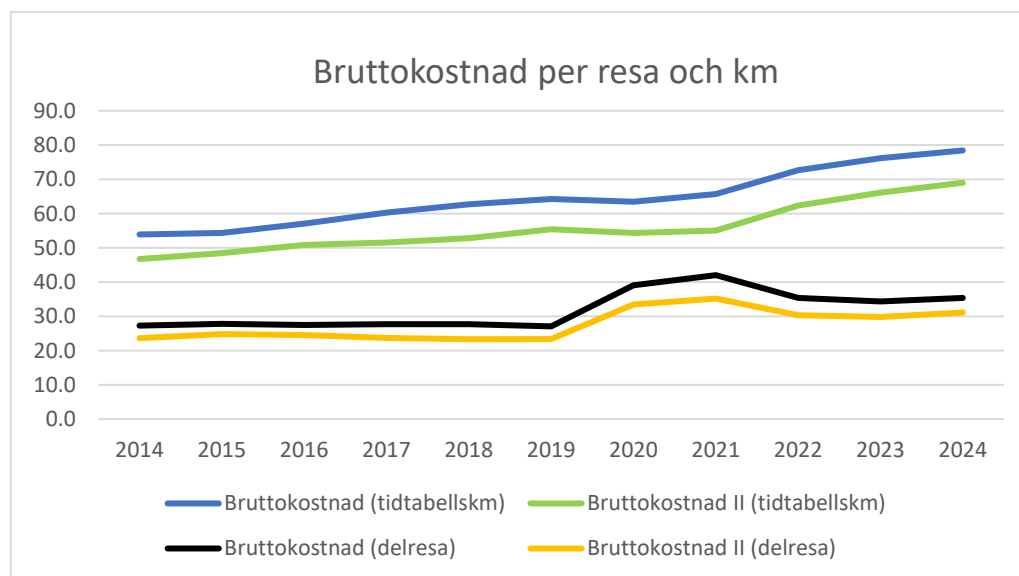
Rörelsens kostnader 2014



Rörelsens kostnader 2024



För att ställa bruttokostnader i relation till mätetal för den leverans som Västtrafik utför så är kostnad per tidtabellskilometer och antal delresor intressant för att följa utvecklingen.



Bruttokostnad per tidtabellskilometer har stigit med 45 % under perioden 2014-2024 för Västtrafik totalt. Det är en årlig genomsnittlig ökning med 4,5 %. Mellan 2019 och 2020 syns det en minskad kostnad dels från effekter av Pandemin, som lägre index och incitament, dels från upphandlingar och åtgärder och återhållsamhet i verksamheten. Efter det har en osäker omvärld påverkat bl a index vilket medfört största nominella kostnadsökningen under perioden mellan åren 2021 och 2022. Efter det har utvecklingen stabiliserats, men på en hög nivå.

Bruttokostnad II per tidtabellskilometer, som även inkluderar övriga intäkter och bokslutsdispositioner, har under perioden ökat med 48%. En årlig genomsnittlig ökning på 4,8%.

Bruttokostnad per delresa har stigit med 30 % från 2014-2024, 3,0% årlig genomsnittlig ökning. Som grafen visar har kostnaden legat relativt stabil fram till pandemiåren 2020 och 2021, och vänder nedåt igen i samband med positiv resandeutveckling under 2022, dock på en högre nivå än innan pandemin.

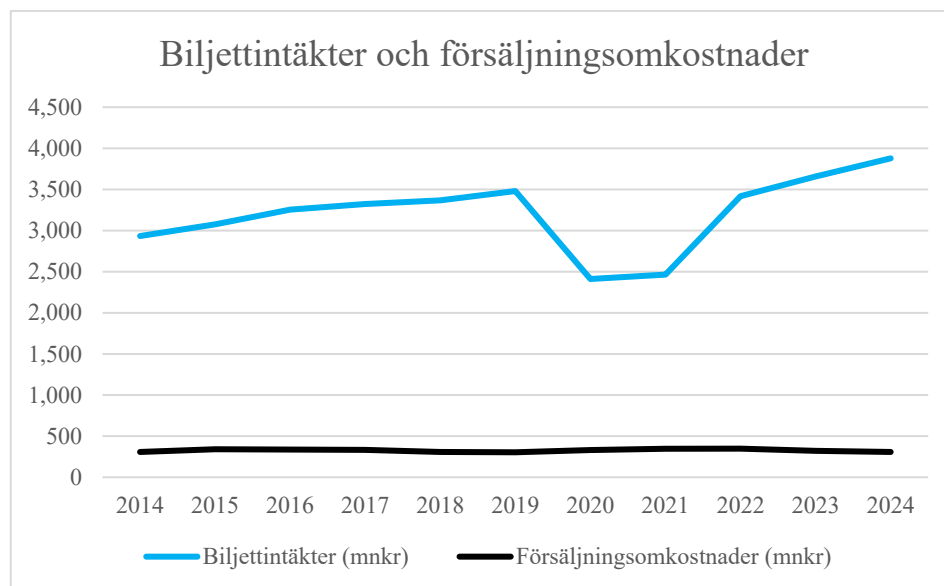
Trafiknära omkostnader

Utifrån storlek sett så efter direkta trafikkostnaderna så kommer trafiknära omkostnader. De trafiknära kostnaderna har ökat med 59 % eller 5,9 % årligen, vilket i stort är i linje med utvecklingen av de direkta kostnaderna för trafiken. Teknikutveckling och digitalisering av utrustning för till exempel fordon och skyltar och andra trafiknära system har utvecklats under åren för att möta

kundernas behov. Det samma gäller kostnadsökningar kopplat till strategiskt tagna beslut som uppbyggnad av störningshantering. Trafiknära kostnader omfattar även resecentrum och hållplatser där det vid färdigställanden av nya platser kommer höjning av kostnadsnivån. I takt med att trafiken ökar så ökar också dessa kostnader.

Försäljningsomkostnader

Försäljningsomkostnaderna beräknade på ett översiktligt sätt jämförs med biljettintäkterna.



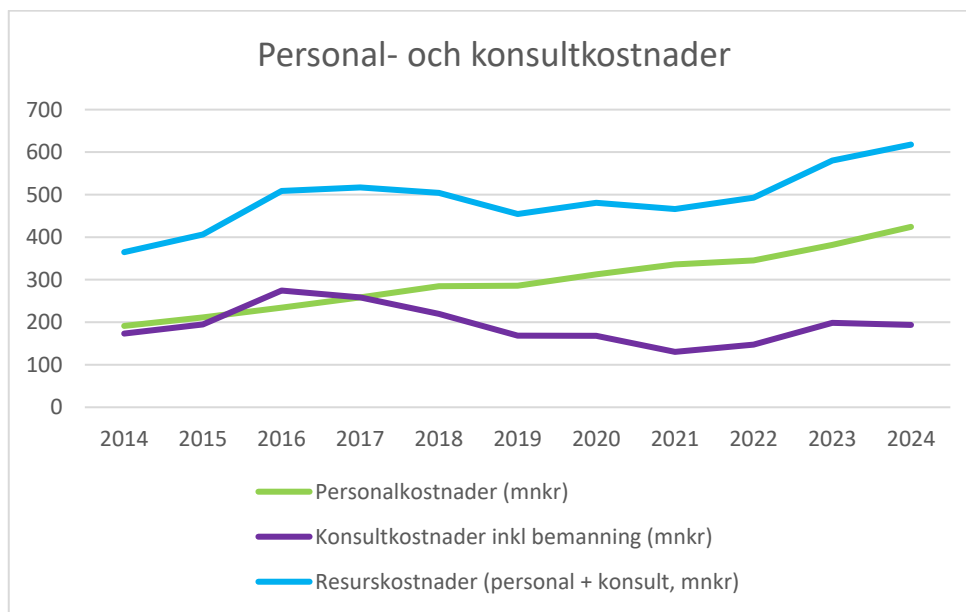
Försäljningsomkostnaderna i relation till biljettintäkterna har under perioden gått från cirka 11 % till cirka 8 % för 2024. Under senare år har en förskjutning från fysiska försäljningskanaler till digitala kanaler bidraget till en kostnadssänkning av försäljningsomkostnaderna. Kostnader för biljettkontrollen har under en upphandlings- och etableringsperiod varit lägre, men är under uppväxling i det fortsatta arbetet med intäktssäkring.

Administrativa omkostnader

Med ökad verksamhet ökar även administrationskostnaderna. Resurstillväxt och utveckling av trafik och trafiknära tjänster har bland annat medfört ett ökat behov av till exempel gemensam IT och IT-infrastruktur. Dessutom har arbetet med trygghet, säkerhet och beredskap utvecklats under perioden utifrån både nya interna och externa krav och behov.

Resurskostnader

Personal och konsultkostnader, inklusive bemanning, utgör den totala resurskostnaden för Västtrafik som avspeglas i diagrammet nedan.



Personalkostnaderna för perioden 2014-2024 har gått från 191 mnkr till 424 mnkr, en ökning med 122 %, eller 12 % i årlig genomsnittlig ökning.

Konsultkostnaderna, inklusive bemanning, har gått från 173 till 194 mnkr. En ökning med 12 %, och 1,2% i årligt genomsnitt. Dessa kostnader har under perioder varit högre och sedan sjunkit igen. Under 2016 och 2017 var konsultkostnaderna som högst, dels var det ett större projekt som avslutades, dels var det stora utredningar inom Infra. I övrigt åren 2016-2018 pågick en del stora initiativ. Efter 2018 övergick Västtrafiks Infra till VGR vilket fick en effekt på ca 18 mnkr mellan åren, dessutom påbörjades ett nytt systematiskt arbete med konsulthanteringen. För åren 2022 och 2023 syns en uppgång i kurvan för konsultkostnad.

Personal och konsult inklusive bemanning utgör tillsammans den sammanlagda resurskostnaden för Västtrafik vilken totalt sett har gått från 365 mnkr till 618 mnkr. En ökning med 69 %, eller 7 % årlig genomsnittlig ökning.

Resurskostnaden var 4,8% av totala kostnadsmassan 2014, vilket motsvarande 2024 är 5,4%.

Bruttokostnader per trafikslag

Summering

Bruttokostnad per trafikslag visar direkta kostnader trafik och fördelad andel av trafiknära omkostnader för buss, båt, tåg och spårvagnstrafiken.

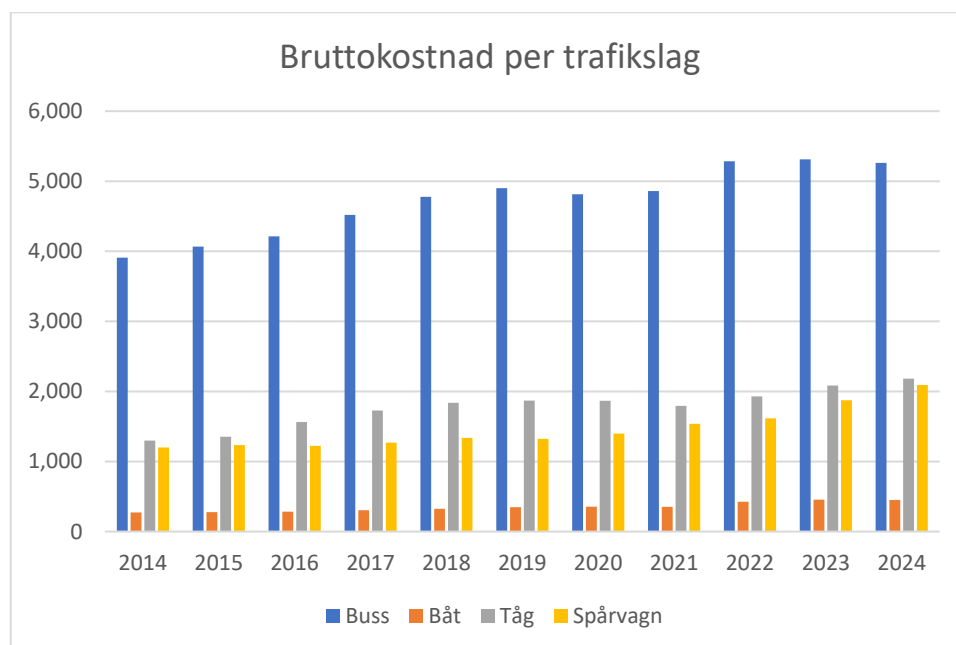
Över åren är det indexeringen av trafikavtalen som påverkar kostnadsutvecklingen mest. Utöver det är det kostnader för den spårbundna trafiken. Satsningar i nya fordon, depåer och bana medför ökade kostnader över åren. Effekterna mildras något av de positiva upphandlingar som genomförts på bussidan och effektiviseringar av trafik som genomförts.

Bruttokostnad per tidtabellskilometer och tidtabellstimme visar att spårvagn är det trafikslag som har den högsta kostnadsutvecklingen. Motsvarande, sett till kostnadsutvecklingen, gäller även för bruttokostnad per delresa, men där är spårvagnstrafiken fortsatt det trafikslag som har klart lägst snittkostnad.

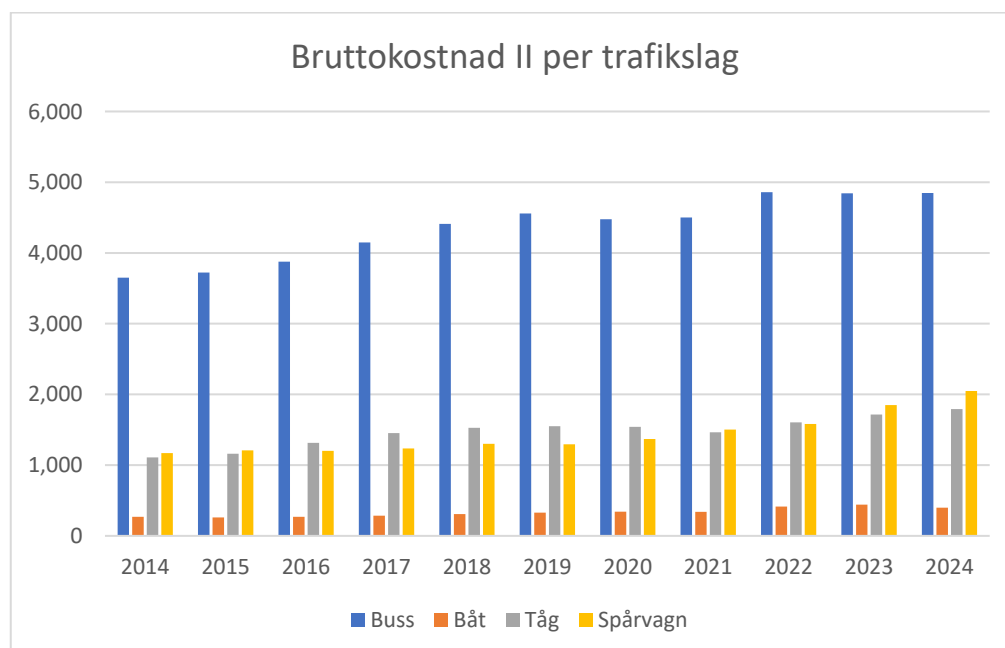
Busstrafiken har haft den lägsta kostnadsutvecklingen under perioden sett till bruttokostnad och kostnad per tidtabellskilometer och tidtabellstimmar. Stora kostnadsökningar från index, framför allt under 2021 och 2022, har planat ut på en hög nivå och var till och med något positiva för 2024. Kostnadsökningar för index har till viss del vägts upp av positiva upphandlingseffekter och effektiviseringar för busstrafiken. Arbete med effektivare trafikupplägg i samband med upphandlingar har bidragit till kostnadssänkningar vid upphandlingar och effektiviseringar.

Notera för vidare läsning, Bruttokostnad II tar hänsyn till t ex intäkter från tillköp och annan avtalstrafik och visar ofta på liknande kurvor som bruttokostnaden, men på en lägre nivå för framför allt tåg och buss.

Bruttokostnad per trafikslag



Trafikkostnaderna är den största andelen av Västtrafiks kostnadsmassa och trenderna i bruttokostnad per trafikslag är en stor del i trenden för Västtrafiks bruttokostnadsutveckling beskriven tidigare. Busstrafiken har haft en genomsnittlig kostnadsutveckling av 3,5 % under perioden, följt av båt 6,5 % tåg 6,8 % och spårvagn 7,4 %,

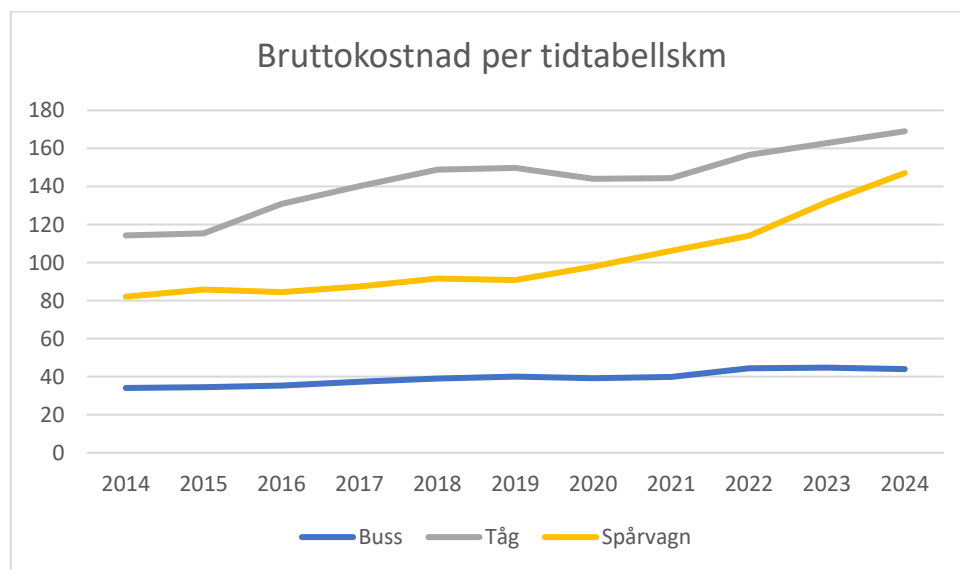


Bruttokostnad II per trafikslag har haft en liknande utveckling över åren där kostnadsutveckling för buss ökat med 33 %, 3,3 % genomsnittligen, båt 48 %, 4,8 % i genomsnitt, tåg 62 %, 6,2 % och spårvagn 75%, 7,5 % genomsnittligen.

Kostnadsutveckling beskrivs nedan i relation till tidtabellskilometer, tidtabellstimmar och resor för att se förändring av kostnader i relation till utförd leverans. Bruttokostnaden påverkas av utveckling av trafik, upphandlingar, fordon och infrastruktur men även indexutvecklingen för bränsle och el och förändring av KPI och AKI. För tågtrafiken startade nya Västtågsavtalet 2016 och Kinnekulle 2017 och en utökning av antalet fordon följde det. I samband med nya avtalet infördes också ny hantering av ersättningstrafik, vilket är en del i förklaring av att det syns en brantare kurva för nyckeltalen.

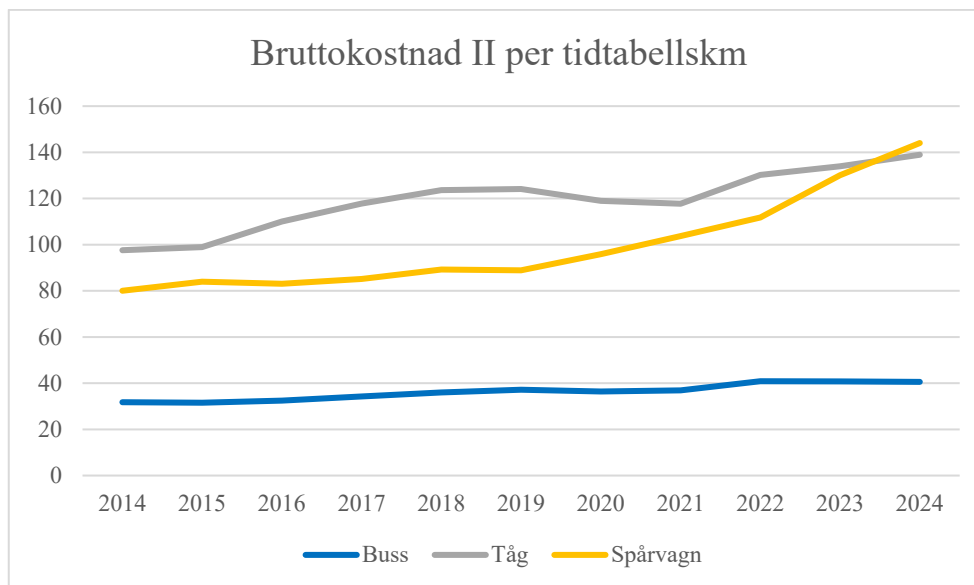
Bruttokostnad per tidtabellskilometer

Diagrammet nedan visar utvecklingen av bruttokostnad per trafikslag och tidtabellskilometer för buss, tåg och spårvagn. För båt är inte tidtabellskilometer ett jämförbart mått över perioden.

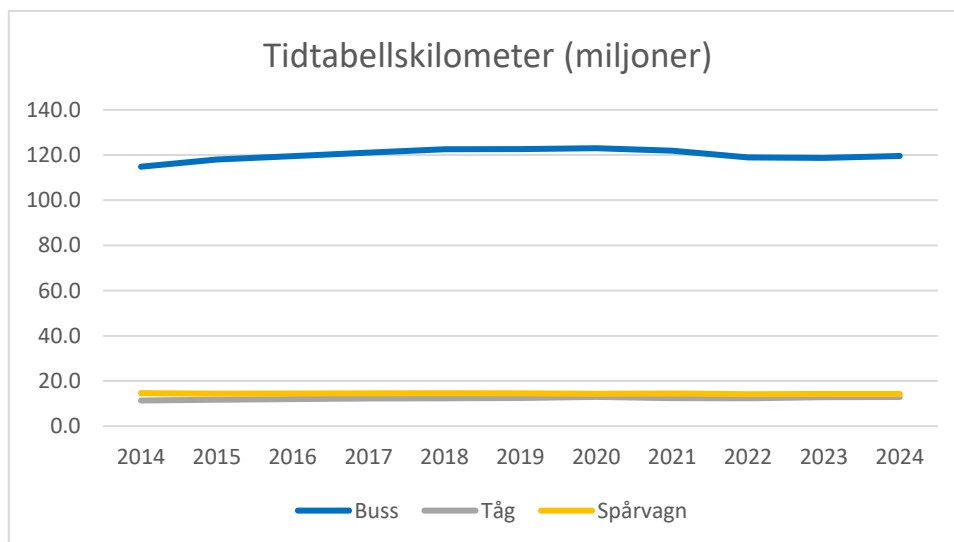


Bruttokostnad per trafikslag och tidtabellskilometer visar att spårvagnstrafiken är det trafikslag som haft den högsta kostnadsutvecklingen per km för perioden 2014-2024 med en kostnadsökning på 79 %, och en årlig genomsnittlig ökning på 7,9 %. Tidtabellskilometerna har varit relativt konstanta över perioden för spårvagnstrafiken. För tåg har bruttokostnaden per tidtabellskilometer ökat med motsvarande 48 % och 4,8 % genomsnittligen. Antalet tidtabellskilometer har ökat med ca 14 %, 1,4 % genomsnittligen.

Busstrafiken har sett en kostnadsökning med 29 % för perioden och 2,9 % genomsnittligen per tidtabellskilometer. Tidtabellskilometer har för busstrafiken ökat ca 4,2 % över perioden.



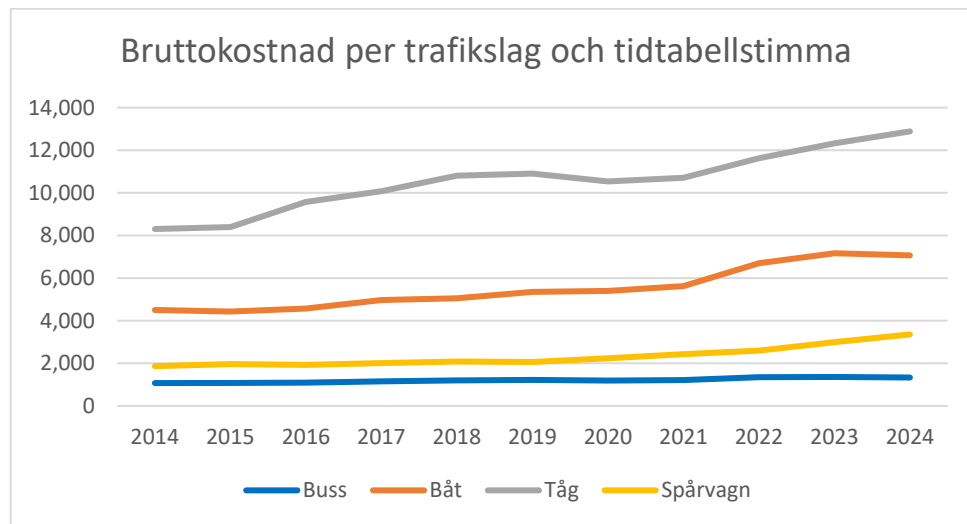
Utveckling tidtabellskilometer



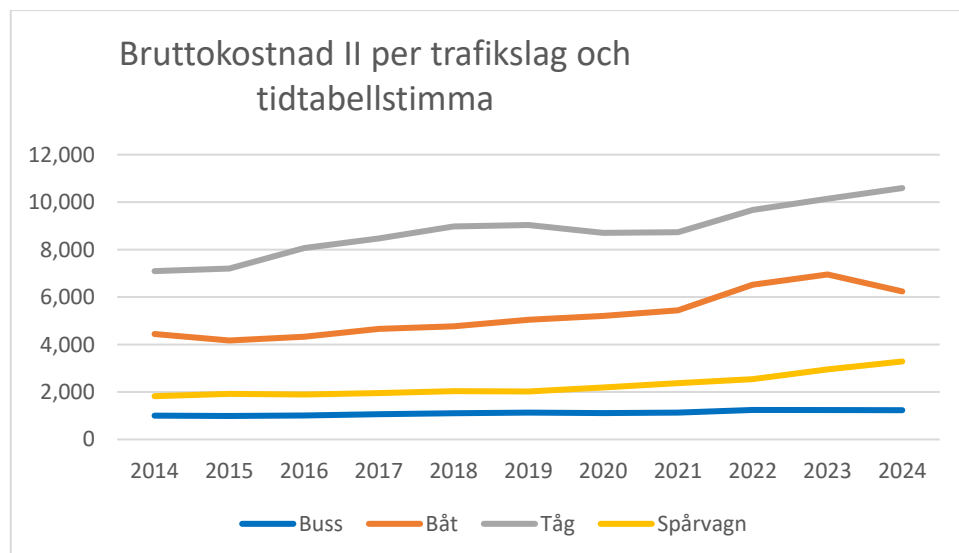
För både buss och tåg är 2020 året med mest tidtabellskilometer under perioden vilket gått ner något från det som diagrammet nedan visar. Del av detta är att det varit flera stora upphandlingar som startat med nya trafikupplägg och även genomförda effektiviseringar för buss. För tågtrafiken har bl a banarbeten påverkat.

Bruttokostnad per tidtabellstimma

Bruttokostnad per tidtabellstimma visar utvecklingen för buss, båt, tåg och spårvagn över perioden.



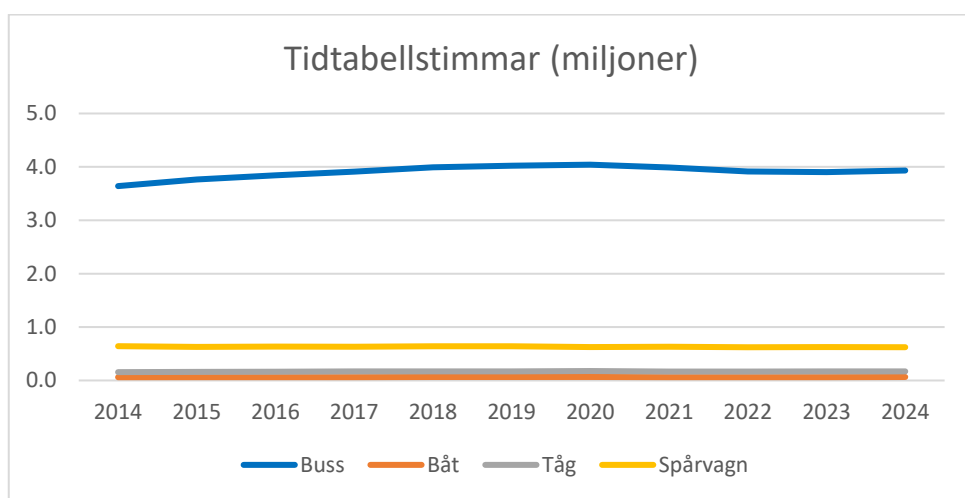
Bruttokostnad per trafikslag och tidtabellstimma visar att Spårvagnstrafiken är det trafikslag som haft den högsta kostnadsutvecklingen per tidtabellstimma under perioden med 80 % och 8 % genomsnittligen per år, följt av båt (57 %, 5,7 %), tåg (55 %, 5,5 %) och buss (25 %, 2,5 %).



Bruttokostnad II per tidtabellstimma har liknande utveckling på kurvorna som för bruttokostnaden men på en nivå utifrån intäkter per trafikslag.

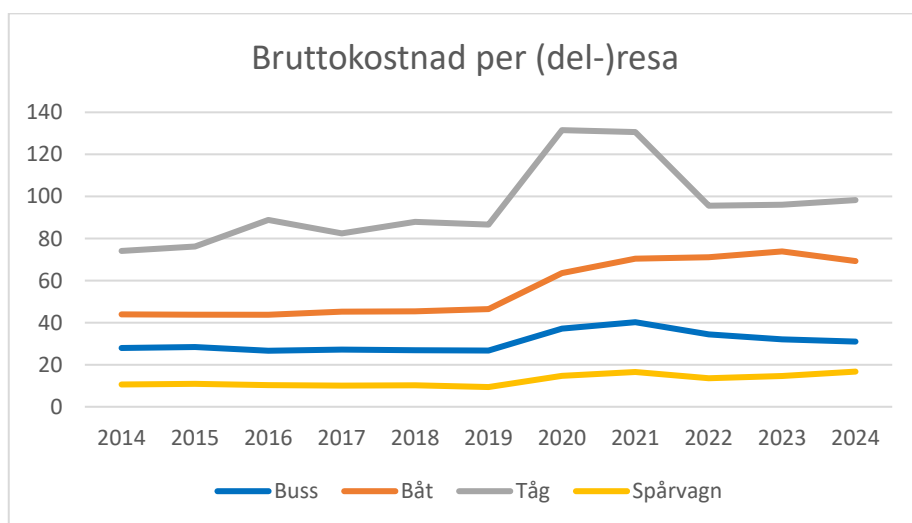
Utveckling tidtabellstimmar

Tidtabellstimmarna för buss har ökat ca 8,0 % över perioden, 0,8 % i genomsnitt. Där har ökningen av timmar varit större än ökningen av tidtabellskilometer för perioden vilket påverkas av trafikupplägg men även faktorer som hastighetsbegränsningar eller anpassningar för trängselsituationer. Tåg har ökat med ca 8,5 %, 0,9 % genomsnittligen, vilket är procentuellt är något lägre än ökning i antal tidtabellskilometer. För båt har tidtabellstimmarna ökat med 4,8 % vilket är 0,5 % genomsnittligen. För spårvagn är timmar ganska oförändrade eller till och med något lägre under perioden, men i linje med antal tidtabellskilometer.



Bruttokostnad per delresa

Bruttokostnad per delresa visar kostnadsutvecklingen ställt mot resande.

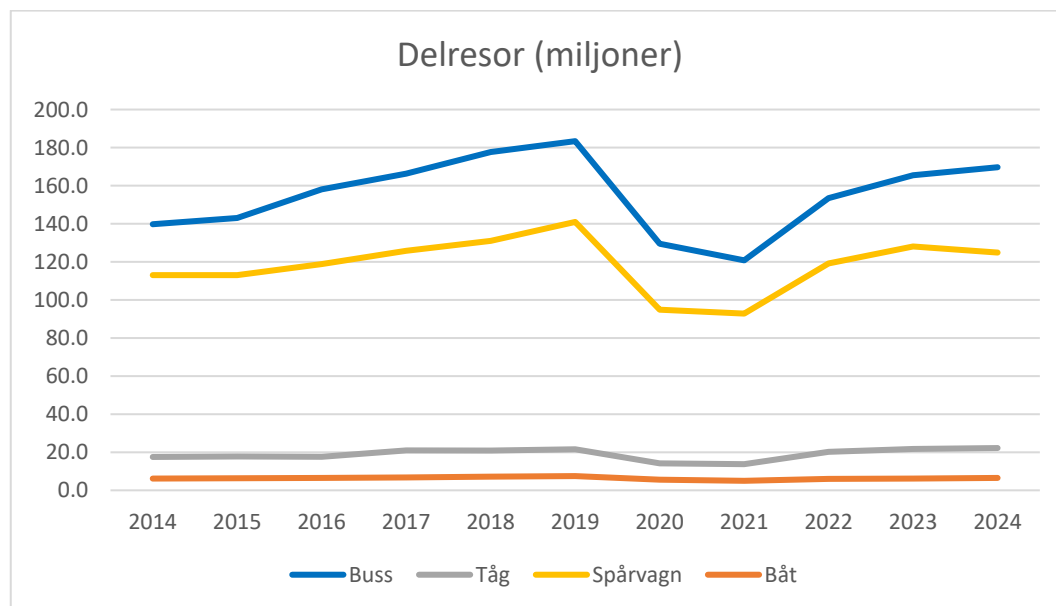


Bruttokostnaden per delresa för perioden är klart påverkad av den negativa resandeutvecklingen under pandemiåren. Återhämtning under 2022-2023 i resandet vänder kurvan tydligt för tåg och buss, medans det inte syns lika tydligt för båt och spårvagn.

För busstrafiken har bruttokostnad per delresa ökat med 11 % under perioden, 1,1 % genomsnitt. Ser man till hela perioden har spårvagn ökat sin kostnad med 58 % per delresa och 5,8 % genomsnittligen. För tåg har bruttokostnaden per delresa för perioden ökat med 33 % eller 3,3% genomsnittligen. För båttrafiken har bruttokostnad per delresa ökat med 58 % under perioden, eller 5,8 % i genomsnitt.

Utveckling delresor

Resandet hade en positiv utveckling fram till 2019, innan pandemin fick genomslag under 2020-2021. Från 2022 ses en uppgång i resandet igen med 10,5 % för buss, 10 % för tåg, 9% för båt medan spårvagn har en något lägre ökning med ca 4,8 %.



//