

| | |
|--------------------|-------------------|
| Styrelsen | 2020-10-23 |
| Handling nr | 7.4 |
| Handläggare | Sara Frank |
| Daterad | 2020-10-14 |
| Reviderad | |

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Detaljbudget 2021

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att godkänna redovisad detaljbudget för 2021, samt
- att ge VD och Västtrafiks presidie i uppdrag att fortsätta dialog med ägaren om finansiering.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

Detaljbudget 2021

Västtrafik AB



Innehållsförteckning

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Sammanfattning | 3 |
| 2 | Kollektivtrafik | 4 |
| 2.1 | God geografisk tillgänglighet | 4 |
| 2.2 | Enkel, trygg och inkluderande | 4 |
| 2.3 | Låg miljöpåverkan | 5 |
| 3 | Mål och fokusområden | 6 |
| 3.1 | Ökade infrastruktuursatsningar för bättre transportnät för gods- och persontrafik | 6 |
| 3.2 | Det hållbara resandet ska öka och bidra till möjligheterna att bo, verka och vistas i hela regionen | 6 |
| 3.3 | Hela regionen ska växa. Jobb, kommunikationer samt delaktighet och attraktivitet i både stad och land ska öka | 7 |
| 3.4 | Klimatutsläppen från fossil energi i Västra Götaland ska minska | 7 |
| 3.4.1 | Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om" | 8 |
| 3.5 | Skapa attraktiva arbetsplatser och förbättra möjligheterna till karriär- och kompetensutveckling | 8 |
| 3.5.1 | Låta lönesättningen präglas av större flexibilitet, där hänsyn tas till marknadssituationen och kompetensbehov samtidigt som budget ska hållas | 9 |
| 4 | Ekonomi | 10 |
| 4.1 | Ekonomiska förutsättningar | 10 |
| 4.1.1 | Sammanfattning av budgeterade nettoeffekter | 11 |
| 4.1.2 | Kostnadsutveckling | 11 |
| 4.1.3 | Resultaträkning | 12 |
| 4.1.3.1 | Intäkter | 12 |
| 4.1.3.2 | Kostnader | 14 |
| 4.1.3.3 | Känslighetsanalys | 15 |
| 4.2 | Eget kapital och obeskattade reserver | 15 |
| 4.3 | Investeringar | 15 |

1 Sammanfattning

I affärsplanen har Västtrafik tagit fram ett antal fokusområden inom vilka Västtrafik behöver göra förflyttning på kort och lång sikt för att uppnå de mål som bolaget har från regionfullmäktiges budget samt Kollektivtrafikenämndens uppdrag. För närvarande präglas Västtrafiks verksamhet av pandemins påverkan på Västra Götaland vilket stöds av det uppdrag Västtrafik erhållit för 2021. Högsta prioritet just nu är att följa gällande restriktioner och upprätthålla en stabil trafik på kort och lång sikt samtidigt som bolaget försöker minska konsekvenserna av intäktsbortfallet. Nuvarande bedömning är att resandet 2021 kommer motsvara ca 302 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 85 % av 2019 års resor och ca 60 miljoner färre resor än Budget 2020. Samtliga trafikslag påverkas av resandeminskning p g a covid-19-pandemin.

Västtrafiks, av Kollektivtrafikenämnden, beslutade ram visar för 2021 på ett ökat driftsbidrag motsvarande 325 mnkr (6 %). Det motsvarar tidigare gjorda planer och bedömningar för hur kollektivtrafiken i Västra Götaland skulle utvecklas. Konsekvenserna av covid -19 har belastat Västtrafik med ett intäktsbortfall på ca 1 miljard kronor och utifrån det intäktsscenariot behövs ytterligare ca 370 mnkr för att få en budget i balans. Det vill säga en sammanlagd ökning motsvarande 695 mnkr jämfört budget 2020. Västtrafik har genom förbättrade förutsättningar, indragna och framskjutna satsningar, effektivisering i samband med upphandling och prioriteringar omhändertaget en del av intäktsbortfallet, men kvarvarande i detaljbudgeten har Västtrafik ett odefinierat besparingskrav på trafik kostnaderna motsvarande 370 mnkr.

Västtrafik har strävat efter att få en budget i balans, men bedömer för närvarande att det inte går att uppnå år 2021. Västtrafik har, utifrån regionstyrelsens anvisningar, tagit fram olika dimensioneringsscenarior utifrån en resandeminskning på 10 % – 15 %. Arbetet har redovisats för ägarutskottets och kollektivtrafikenämndens presidier, inga beslut om att verkställa har tagits. Istället togs beslut om att tillsvidare avvakta tills det är känt när restriktionerna för kollektivtrafiken upphör och hur resandet utvecklas. I det kompletterande planeringsunderlaget för budget 2021 beskrivs det särskilt att det finns olika sätt att hantera intäktsbortfallet under 2021 såsom *”ägargarantier, Västtrafiks obeskattade reserver, ökade driftsbidrag och/eller att bolaget får del av ökade statsbidrag”*.

Den 4 nov 2020 förändrar Västtrafik geografimodellen för prissättningen. Dagens dryga 70 zoner blir Tre zoner. Den nya modellen är inte fullt ut intäktsneutral och i förslag till budget ingår, i enlighet med kollektivtrafikenämndens beslut, att Västtrafik erhåller drygt 100 mnkr för den kalkylerade skillnaden gentemot dagens prissättning. I föreslagen detaljbudget ingår det som en positiv post på övriga intäkter.

2 Kollektivtrafik

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.

Uppdrag för 2021 är tydligt, under pågående pandemi behöver Västtrafik i första hand fokusera på åtgärder som syftar till att stödja folkhälsomyndighetens riktlinjer och leverera en stabil och pålitlig kollektivtrafik under rådande förhållanden. Det är den överordnade prioriteringen i uppdraget för 2021. När restriktionerna lyfts behöver Västtrafik noga följa resandeutvecklingen och påbörja en successiv omställning till ny resande/ekonomisk nivå. Bedömningen är att nya resvanor leder till en långsiktig minskning av efterfrågan vilket innebär att verksamheten behöver anpassas till det nya normalläget. Anpassningar ska göras med inriktningen att långsiktiga målen till 2035 i trafikförsörjningsprogrammet uppnås. Det övergripande målet för Västtrafik är att öka andelen hållbart resande.

2.1 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. Bedömningen är att pandemin långsiktigt innebär en minskad efterfrågan. Takten på fortsatt utveckling kommer att behöva anpassas och följas upp under 2021.

2.2 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 resenärsgupper.

Under 2021 fortsätter förankrings- och utvecklingsarbetet kopplat till föreslagna åtgärder i handlingsplanen. Västtrafik kommer behöva utveckla och prioritera bland de åtgärder som föreslås i handlingsplanen, eftersom flera områden både är komplexa och kräver breda insatser inom Västtrafiks verksamhet. Västtrafik ser en utmaning i att hålla planerad takt för genomförandet av de åtgärder som krävs enligt handlingsplanen, då vissa områden kräver relativt stora insatser samtidigt som bedömningen för 2021 är att tillgängliga resurser kommer vara begränsade.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna kommer fortsätta under 2021 i samverkan mellan Västtrafik och Västfastigheter. Under hösten 2020 genomförs en översyn och uppdatering av hållplatslistan och en uppdatering av tillgänglighetsriktlinjer för hållplatserna startas. Och

detta arbete kommer pågå under 2021. Västtrafik tar en aktiv roll gentemot Trafikverket och kommunerna i syfte att få prioritet på de åtgärder som åligger väghållaren på utpekade hållplatser.

2.3 Låg miljöpåverkan

Den i särklass viktigaste åtgärden för Västtrafik, för att kunna erbjuda en hållbar resa och att nå miljömålen, är att ställa omfattande miljökrav vid upphandling av fordon och trafik. Västtrafik har arbetat länge med att ställa långtgående miljökrav i upphandlingar där krav på ett aktivt miljöarbete hos leverantörer ingår. Utöver detta ställer Västtrafik miljökrav i trafikavtalen där krav på miljöledningssystem och verksamhetsrutiner som skall minimera miljöpåverkan ingår. För att kunna följa utvecklingen är det en förutsättning att följa upp ställda miljökrav samtidigt som leveransen enligt Västtrafikmodellen säkerställs. Uppföljningsarbetet pågår under 2021 med bland annat revisioner hos anlitade trafikföretag.

Det övergripande miljömålet för Västtrafik är en minskning av koldioxidutsläppen med 90 % till 2035. Västtrafiks miljö- och klimatplan beskriver de åtgärder som krävs för att nå målen, en storskalig elektrifiering kommer vara nödvändig. När klimatmålet kommer målen om minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar, minskad energianvändning och minskat buller också att nås.

Arbetet med kommande förstudier och upphandlingar av trafik pågår under 2021 och miljökrav i enlighet med miljö- och klimatplanen kommer ställas.

Miljö- och klimatmålen är definierade i enheten utsläpp per person-kilometer. Den rådande pandemin har medfört att antalet resenärer har minskat kraftigt, samtidigt som fordonen har kört samma antal kilometer sedan i mars 2020. Detta har påverkat utfallet och vår möjlighet att nå målen. Västtrafik kommer att följa upp fler nyckeltal för att mäta utsläpps-nivåerna från kollektivtrafiken, exempelvis total mängd av utsläppen.

Västtrafik antog visionen ”Hållbart resande är norm” och har som mål att hela verksamheten ska arbeta med hållbarhet. Arbetet med att identifiera de största riskerna avseende miljöpåverkan från den interna verksamheten fortgår.

Miljöledningssystemet, som idag heter miljöhandboken, ska omarbetas och göras mer lättillgänglig. I VGR:s remissförslag Miljömål 2030 ligger mål om att Västtrafik senast 2025 skall certifieras i enlighet med ISO 14001.

Omarbetningen av dagens miljöhandbok är ett steg mot ett miljöledningssystem och kommer fortsätta under 2021.

3 Mål och fokusområden

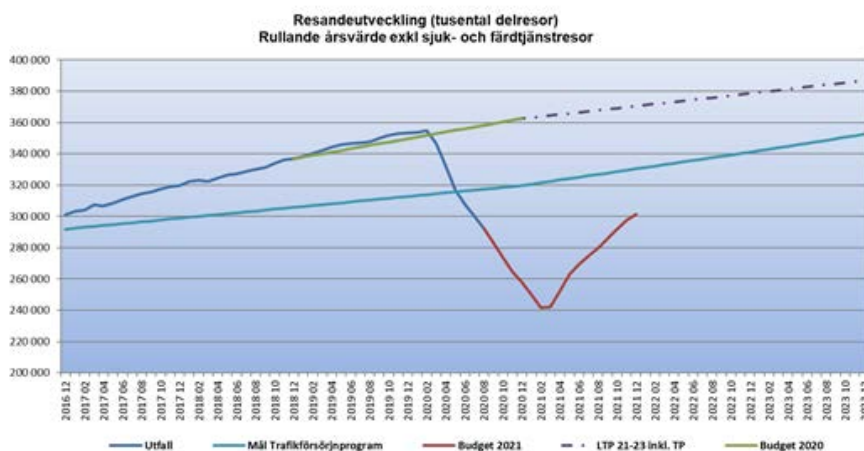
3.1 Ökade infrastruktursatsningar för bättre transportnät för gods- och persontrafik

Västrafik har löpande dialog med Trafikverket, kommunerna samt övriga aktörer för att påvisa behov och aktivt delta för ökade satsningar. Pågående utrullning av elbussar kräver bland annat investeringar i laddinfrastruktur, och här har Västrafik löpande dialog med kommunerna, men också andra aktörer. Tillgången till anpassade depåer är central för att få utrullning av elbussar på plats, men också generellt för en fungerande kollektivtrafik. Tillsammans med berörda aktörer driver Västrafik arbete med att lösa behov av depåer för tågtrafiken, både på kort och lång sikt.

3.2 Det hållbara resandet ska öka och bidra till möjligheterna att bo, verka och vistas i hela regionen

Budget 2021 bygger på en samlad bedömning av resandet med hänsyn tagen till rådande pandemi. Västrafiks bedömning är att resandet inte kommer återhämta sig till tidigare nivåer utan snarare till en nivå motsvarande 85 % av 2019 års resande. I bedömningen av resandet för 2021 ingår åtgärderna från trafikplan för 2021. Fokus i trafikplan 2021 är att genomföra effektiviseringar. De utökningar som genomförs är de som bedömts vara nödvändiga för att avhjälpa kapacitetsbrist eller för att kunna genomföra andra effektiviseringar i trafiken. Trafikplan 2021 har därför inte bedömts ha någon större påverkan på resandet.

Utöver de trafikförändringar som finns med i trafikplanen kommer trafiken under 2021 att behöva utvecklas löpande för att säkerställa resmöjligheter och framkomlighet, detta beroende på trafiksituationen i Göteborgsområdet. Resandet bedöms påverkas av tidpunkten då befintliga restriktioner lyfts bort. Ett fokusområde för att resandet ska återhämta sig under 2021 är att återfå kundernas förtroende och skapa trygghet att resa tillsammans.



För Västrafik totalt är nuvarande bedömning att resandet 2021 kommer motsvara ca 302 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 85% av 2019 års resor och ca 60 miljoner färre resor än

Budget 2020. Samtliga trafikslag påverkas av resandeminskning p g a covid-19-pandemin.

Västtrafik planerar också under 2021 fortsatt satsning inom området kombinerad mobilitet. Arbetet med att möjliggöra digital återförsäljningskanal för tredjepartsförsäljning pågår. En del av fortsatt arbete är också att genomföra en koncessionsupphandling av mobilitets-partners samt fortsatt aktivt deltagande i nationella och internationella forskningsprojekt som syftar till kunskapsutbyte.

3.3 Hela regionen ska växa. Jobb, kommunikationer samt delaktighet och attraktivitet i både stad och land ska öka

Under 2021 fortsätter arbetet med gemensamma handlingsplaner i de fem pendlingsnaven med respektive kommun/er. Handlingsplanerna skapar bland annat underlag för att genomföra investeringar i ny infrastruktur för förbättrad framkomlighet och tillgänglighet. Under 2021 kommer även en revidering av de långsiktiga infrastrukturplanerna att göras nationellt och regionalt. Västtrafik har ansvaret att göra inspel avseende kollektivtrafikens infrastrukturbehov samt tillse att dessa uppfyller kraven på utredningsunderlag som Trafikverket ställer. Via en ny regional utvecklingsstrategi finna breda politiska lösningar för att hela regionen ska utvecklas.

3.4 Klimatutsläppen från fossil energi i Västra Götaland ska minska

Trafikförsörjningsprogrammet och miljö- och klimatstrategin antaget av regionfullmäktige i Västra Götaland är styrande för Västtrafiks inriktning av miljöarbetet. Västtrafiks miljö- och klimatplan är en handlingsplan för att nå ägarens miljömål. Planen beskriver åtgärder, uppdelat per trafikslag, som krävs för att nå miljömålet till 2020. Planen beskriver också åtgärder på längre sikt (2035) för kollektivtrafikens bidrag till ett fossiloberoende Västra Götaland. Det övergripande miljömålet för Västtrafik är minskning av koldioxidutsläppen. För att nå det krävs en storskalig elektrifiering.

Under 2019 har drygt 65 elbussar satts i trafik och i december 2020 sätts Nordens största elbussflotta på 160 elbussar i drift i Mölndal, Partille och Frölunda och 140 biogasbussar börjar trafikera expressbusslinjerna från kranskommuner in till Göteborg.

Förutsatt att åtgärderna i miljö- och klimatplanen genomförs, d v s en storskalig elektrifiering av all stads- och tätortstrafik och ökad användning av biogas i regiontrafik kommer miljö- och klimatmålen att nås. Tillsammans med kommuner och energibolag studeras nu hur laddinfra-struktur skall kunna placeras för att möjliggöra elektrifierad trafik i kommande trafikavtal. En tät samverkan och ömsesidig förståelse är viktigt för att förutsättningarna skall kunna omsättas till verklighet.

Tillgång till depåer är ytterligare en fråga som är avgörande för att lyckas med framtida elektrifiering av trafiken. Detta arbete fortsätter under 2021.

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

En vidare översyn om hur trafikslagen fartyg och dieseltåg skall anpassas för att öka takten i omställningen krävs fortsatt under 2021. För dieseltåg-trafiken utreds möjligheten till övergång till 100 % HVO-drift. För fartygstrafiken finns ett behov av vidare utredning som omfattar miljö-anpassning, trafikeringsfrågor och inte minst ägarfrågor. Utredningar kring möjlighet för tilläggsloadning av fartygstrafik vid kaj behöver fortsätta under 2021.

3.5 Skapa attraktiva arbetsplatser och förbättra möjligheterna till karriär- och kompetensutveckling

Västra Götalandsregionen liksom Västtrafik arbetar långsiktigt och målmedvetet med arbetsgivarvarumärket, framförallt med fokus på kompetensförsörjningens fem delar, att attrahera, rekrytera, utveckla, behålla och avveckla kompetens. Det är ett långsiktigt mål som kräver uthålligt arbete, ett arbete som byggs från grunden av chefer och medarbetare med fokus på att vara ett kunddrivet företag.

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. Västra Götalandsregionens målbild och viljeinriktning delas av Västtrafik.

Vi ser en stark koppling till att arbeta strukturerat och aktivt med inkludering och koppling till innovation, attraktiv arbetsgivare och hållbarhet. Västtrafik satsar mycket på att ta steg mot en hållbarare arbetsplats samt att ha en inkluderande kultur, i forskning såväl som i interna medarbetarundersökningar framkommer att medarbetare föredrar arbetsgivare där ett inkluderande förhållningssätt är en tydlig värdering och riktning och att arbeta med inkludering, mångfald och jämlikhet i allt högre utsträckning också är en employer branding-aktivitet.

Under 2021 har vi till följd av covid-19 fått omprioritera vårt varumärkesarbete, vi har dock med annan ambitionsnivå fortsatt arbetet med praktikanter via Jobbsprånget samt vårt arbete med Angereds-utmaningen, vidareutvecklingen av onboarding, digitalisering av arbetsplatsen samt aktiviteter via Västtrafiks HR-råd 9 000. Under nästa år kommer vi även att låta flera av våra HR-processer genomlysas av ett inkluderingsperspektiv för att utmana oss i vårt fortsatta arbete att bli en attraktivare arbetsgivare.

Arbetet med kompetensplaneringen, och då framförallt den strategiska planeringen, har senaste åren fokuserat på arbetet med utformningen av och förflyttningen mot vår målbild för ledarskapet och medarbetarskapet. Arbetet syftar framförallt till att alla medarbetare ska ha förståelse för sin roll i att uppnå Västtrafiks kundlöfte. Medlet för att nå målet är ledarskapet. Vad avser andelen anställda som har en plan för kompetensutveckling har Västtrafik sedan flera år tillbaka ett uttalat krav kring detta i samband med vår medarbetaruppföljning.

Sedan flera år tillbaka arbetar Västtrafik aktivt med att identifiera kärnkompetenser, dvs vilka kompetenser måste vara anställda och vilka kompetenser som tillfälligt kan förstärkas genom att hyras in via vår konsultförmedlingstjänst. Västtrafiks mål och uppdrag innebär att behovet av att kompetensväxla löpande ses över, ett arbete som även fortsätter nästa år.

Som stöd för vår fortsatta kompetensplanering har en lär- och utbildningsplattform (LMS) införts och vi ser att detta verktyg är en viktig del i digitaliseringen av våra utbildningar och medarbetaruppföljningar under nästkommande år.

3.5.1 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 samt med 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 skillnader i lön.

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.

Till följd av covid-19 står vi inför en avtalssituation som just nu är svårbedömd och som sannolikt kommer att få påverkan på vårt arbete 2021.

4 Ekonomi

4.1 Ekonomiska förutsättningar

Västtrafiks, av kollektivtrafiknämnden, beslutade ram visar för 2021 på ett ökat driftsbidrag motsvarande 325 mnkr (6 %). Det motsvarar tidigare gjorda planer och bedömningar för hur kollektivtrafiken i Västra Götaland skulle utvecklas. Konsekvenserna av covid -19 har belastat Västtrafik med ett intäktsbortfall på ca 1 miljard kronor och utifrån befintligt intäktsscenario behövs ytterligare ca 370 mnkr för att få en budget i balans. Det vill säga en sammanlagd ökning motsvarande 695 mnkr jämfört budget 2020. Västtrafik har genom förbättrade förutsättningar, indragna och framskjutna satsningar, effektivisering i samband med upphandling och prioritering omhändertaget en del av intäktsbortfallet men kvarvarande i detaljbudgeten har Västtrafik ett odefinierat besparingskrav på trafik kostnaderna motsvarande 370 mnkr.

Västtrafik har strävat efter att få en budget i balans, men bedömer för närvarande att det inte går att uppnå år 2021. Västtrafik har, utifrån regionstyrelsens anvisningar, tagit fram olika dimensioneringsscenarior utifrån en resandeminskning på 10 % – 15 %. Arbetet har redovisats för ägarutskottets och kollektivtrafiknämndens presidier, inga beslut om att verkställa finns. Istället togs beslut om att tillsvidare avvakta tills det är känt när restriktionerna för kollektivtrafiken upphör och hur resandet utvecklas. I det kompletterande planeringsunderlaget för budget 2021 beskrivs särskilt att det finns olika sätt att hantera intäktsbortfallet under 2021.

Västtrafiks intäkter är i dagsläget mycket svåra att förutsäga. Covid -19 har fört med sig effekter på kollektivtrafiken och resandet har minskat kraftigt. Det finns i dagsläget restriktioner införda direkt riktade till kollektivtrafiken, men även andra restriktioner har införts som riktar sig till Sveriges medborgare och därmed indirekt påverkar resenärernas behov av kollektivtrafik. Pandemins fortskridande kommer fortsatt att starkt påverka Västtrafiks ekonomi under 2021 och framåt. Det finns möjligheter att reducera kostnader, men det är först efter att restriktionerna lyfts och när en viss vardag stabiliserat sig.

Den 4 nov 2020 förändrar Västtrafik geografimodellen för prissättningen. Dagens dryga 70 zoner blir Tre zoner. Årets prisjustering motsvarar genomsnittligt 2,8 % och är inkluderad i förändringen 4 november. Den nya modellen är inte fullt ut intäktneutral och i budgetversion 3 ingår, i enlighet med kollektivtrafiknämndens beslut, att Västtrafik erhåller drygt 100 mnkr för den kalkylerade skillnaden gentemot dagens prissättning. I föreslagen detaljbudget ingår de som en positiv post på övriga intäkter.

| Belopp i mnkr | Budget 2021 | Budget 2020 | Avvikelse B21-B20 | % |
|---|---------------|---------------|-------------------|------------|
| Biljettintäkter | 2 657 | 3 604 | -947 | -26% |
| Övriga intäkter | 1 530 | 1 367 | 163 | -12% |
| Kostnader | -9 612 | -10 090 | 478 | 5% |
| Resultat före finansnetto och bokslutsdisp | -5 425 | -5 118 | -306 | -6% |
| Finansnetto | 1 | -6 | 6 | |
| Bokslutsdispositioner | 0 | 25 | -25 | |
| Resultat före driftsbidrag | -5 424 | -5 099 | -325 | -6% |
| Förslag driftsbidrag | 5 424 | 5 099 | 325 | -6% |
| Resultat | 0 | 0 | 0 | |

4.1.1 Sammanfattning av budgeterade nettoeffekter

Bilden nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelserna mellan budget 2021 i jämförelse med budget 2020. Tabellen är inte uppdelad i fortsatt verksamhet och satsningar enligt tidigare modell. De största effekterna i budget 2021 är konsekvenser från pandemin och fortsatt verksamhet.

4.1.2 Kostnadsutveckling

Sammanfattning av avvikelser budget 2021 i jämförelse med budget 2020

(Belopp i mnkr)

| | |
|--|------|
| Intäktsförändring | -947 |
| 3 zoner intäktsneutralitet | 106 |
| Öppet besparingskrav | 370 |
| Index | -116 |
| Trafikupphandling | 255 |
| Förändrad trafik, TP2021 effektiviseringar | 21 |
| Spårvagnstrafik, leasing, bana, trafik | -39 |
| Tågtrafik, UH/HVK, bana, mm | -14 |
| Trygghet och säkerhet satsningar | -26 |
| Minskade försäljningsomk | 10 |
| Personalkostnader | -18 |
| Avskrivningar | 25 |
| Bokslutsdispositioner | -25 |
| Övrigt | 73 |
| Summa avvikelser | -325 |

Intäkterna består av olika effekter som beskrivs under särskilt stycke senare i denna rapport. Den enskilt största avvikelserna beror på beräknade konsekvenser av covid -19 och uppgår till -951 mnkr.

Kollektivtrafiknämnden beslutade i samband med prisbeslutet för Tre zoner att ansvar för de ekonomiska konsekvenserna av icke intäktsneutralitet uppnått. Västtrafik har utifrån ny intäktsbas estimerat skillnaden till drygt 100 mnkr. Posten återfinns som en negativ avvikelse på biljettintäkter och en positiv avvikelse under övriga intäkter.

Västtrafik har strävat efter att få en budget i balans, men bedömer för närvarande att det inte går att uppnå år 2021. Västtrafik har, utifrån regionstyrelsens anvisningar, tagit fram olika dimensioneringsscenarioer utifrån en resandeminskning på 10 % – 15 %. Ett genomförande tar cirka sex månader från beslut och förutsätter att Folkhälsomyndigheten har tagit bort restriktionerna avseende trängsel inom kollektivtrafiken. Effekten av dessa finns ej medtagen i detta budgetförslag, men det finns öppna besparingskrav motsvarande 370 mnkr.

Detta budgetförslag innehåller Konjunkturinstitutets prognoser för de index (KPI, AKI, ITPI m m) som styr en stor del av trafikens kostnadsutveckling. Indexen för drivmedel, såsom PPI, RME, HVO med flera, saknar officiella prognoser. De sistnämnda påverkar andelsmässigt inte lika mycket, men

tenderar att ha en större rörelse. Sammantaget förväntas indexeffekten ge en kostnadsökning på ca -116 mnkr.

Trafik 2021 etableras i december 2020. Ett antal upphandlingar har fört med sig en större positiv effekt under kommande år. Effektivare trafikplanering, bra konkurrens i upphandlingar, högre miljökrav men med lägre kostnadsökningar än förväntat samt kostnader som uppstår senare i avtalen (ex kvalitetsbonus) m m (+255 mnkr).

Trafikplan 2021 reducerades i ett sent skede beroende på pandemin. Det medför att enbart förändringar som varit nödvändiga av trafikala skäl har genomförts. Tillsammans med minskning av trafik kostnader där så varit möjligt medför det en positiv effekt motsvarande drygt 50 mnkr. Det fanns även besparingsåtgärder från 2020 att realisera vilket medför att avvikelsen sammantaget blir drygt +20 mnkr.

Spårvagnstrafiken förväntas under 2021 få ökade kostnader (-39 mnkr). Det avser ökade kostnader för hyra av depå, bana, leasing och trafik.

Tågtrafiken får under 2020 högre kostnader (-14 mnkr) på grund av ökat behov av tågunderhåll. Det sk tunga underhållet genomförs med ett antal års mellanrum, vilket medför att kostnaden faller ut olika, olika år.

Trygghet och säkerhet är till största del en satsning bl a på trygghetsvärdar (-26 mnkr). Säkerhetsorganisationen utvecklas och kommer fortsätta få kostnadsökningar framöver. Försäljningskostnaderna minskar eftersom intäkterna beräknas minska. Ändras intäktsmassan påverkas delar av försäljningskostnaderna parallellt (+10 mnkr).

Personalkostnaderna avviker negativt (-18 mnkr) men det finns inte utrymme för växande verksamhet planerad utifrån den ekonomiska situationen. Det avser estimerad löneökning samt helårseffekter på gjorda rekryteringar 2020. Avskrivningarna minskar för närvarande i och med att fler anläggningar går ur plan än vad som nyinvesteras (+25 mnkr).

Föregående år fanns en beslutad upplösningen av obeskattade reserver för införandet av Tre zoner. Projektet avslutas vid årsskiftet (-25 mnkr).

Övriga kostnader avviker positivt (+73 mnkr), Västtrafik har försökt genomföra åtgärder i den mån det är möjligt i syfte att motverka det negativa resultatet jämfört tidigare beslutad ram.

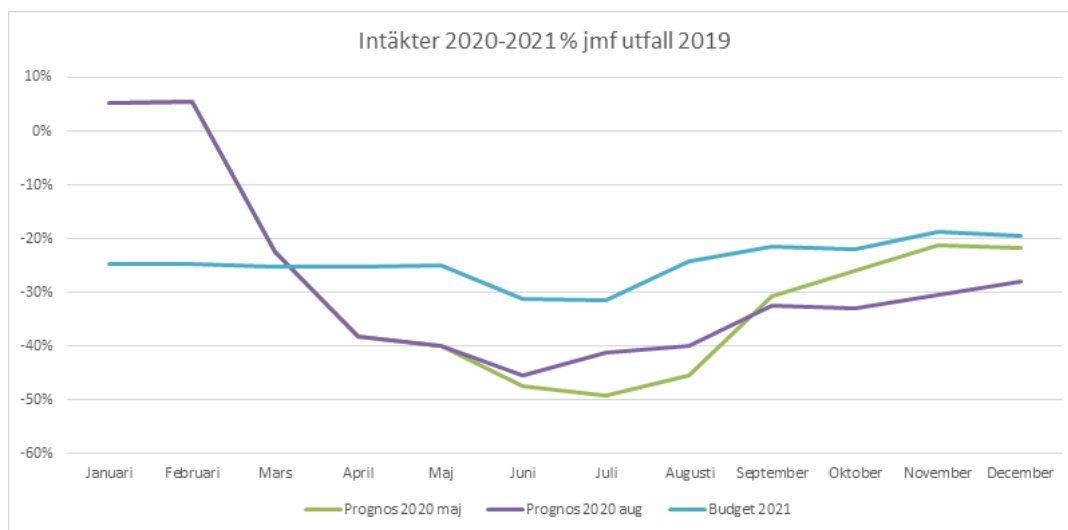
4.1.3 Resultaträkning

4.1.3.1 Intäkter

Biljettintäkterna förväntas minska med -947 mnkr drygt -25 % i jämförelse med budget 2020. Den genomsnittliga prisökningen är beslutat till 2,8 % men är medtagen i den prisförändring som sker i och med införandet av Tre zoner i november 2020.

| (Mnkr) | | |
|--|--------------------|--------------|
| Biljettintäkter | Budget 2020 | 3 604 |
| Intäktsökning pga prisförändring 2,8 % | | 62 |
| Minsk Corona | | -951 |
| Effekt tre zoner | | -106 |
| Intäktssäkring ca 2% | | 60 |
| övrigt | | -12 |
| Biljettintäkter | Budget 2021 | 2 657 |

Covid -19 för med sig en svår intäktsbedömning. Nuvarande trend för med sig minskade intäkter motsvarande nästan 1 mdr. När restriktioner släpps och hur resandet återgår när en ”normal vardag” börjar igen har en stor påverkan. Nuvarande intäktsscenario för 2021 baseras på en utveckling där de publika färdbevisens intäkterna i genomsnitt når upp till en nivå på cirka 75 % 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 % – 20 % utifrån att pandemin fört med sig ökad digitalisering och nya vanor. Risken att exempelvis underskatta pandemins långsiktiga påverkan på resenärernas vanor är lika stor som risken att överskatta viljan att arbeta hemma, minskad rörlighet och minskat behov till den kreativitet som en arbetsplats med kollegor erbjuder.



Diagrammet ovan visar hur de två senaste intäktsprognoserna (maj och augusti) rört sig relativt budget 2021 (ljusblå linje). Bedömningen är att restriktionerna kommer kvarstå under våren och att resandet börjar öka något för att hitta en ny ”normal nivå” under hösten. En procents fel i det årliga genomsnittet motsvarar ungefär 30 mnkr upp eller ned på intäktsmassan.

Förslag till ny zon-struktur är framtagen och beslutad. Förändringen till Tre zoner kommer genomföras under 2020. Den nya geografimodellen och prissättningen är inte intäktsneutral. Den kalkylerade negativa avvikelserna motsvarar ca -106 mnkr. Uppföljningen av införandet i kombination med konsekvenserna av covid-19 kommer göra det svårt att särskilja effekterna.

I samband med beslut om priser beslutade även kollektivtrafiknämnden om att ta ansvar för den ekonomiska avvikelsen, vilket medfört att avvikelsen i denna budgetversion redovisas som en intäkt under övriga intäkter (+106 mnkr).

Västtrafik behöver åter arbeta aktivt med att bland annat öka betalningsviljan. I det ingår samarbete med trafikföretagen avseende öppning av framdörrar, nytt arbetssätt för biljettkontrollen osv. Arbetet startas upp igen under hösten 2020 med en målsättning att minst öka biljettintäkterna med +60 mnkr under 2021.

4.1.3.2 Kostnader

Kostnaderna i budgetförslag 2021 minskar med +108 mnkr (1 %) i jämförelse med budget 2020.

| Belopp i mnkr | Budget 2021v3 | Budget 2020 | Avvikelse B21-B20 | % |
|--------------------------|---------------|----------------|-------------------|-----------|
| Direkta trafik kostnader | -7 716 | -8 225 | 508 | 6% |
| Övriga driftskostnader | -1 261 | -1 224 | -38 | -3% |
| Personalkostnader | -342 | -323 | -18 | -6% |
| Avskrivningar | -293 | -318 | 25 | 8% |
| Totala kostnader | -9 612 | -10 090 | 478 | 5% |

De största kostnadsförändringarna är beskrivna i tidigare sammanfattning utifrån en nettoredovisning för att visa helhetseffekten.

Trafikkostnaderna minskar med 6 %. Det beror främst på det odefinierade besparingskravet motsvarande +370 mnkr. Exkluderas detta är minskningen 2 %. Den största påverkansposten avser minskade kostnader utifrån upphandling (+255 mnkr). Den överstiger den största ökningen som är den allmänna kostnadsutvecklingen (index) på trafikavtalen (-116 mnkr). Kostnaderna för spårvagnstrafiken ökar med -40 mnkr. Det avser såväl satsningar som nya spårvagnar och ny depå men även ökade kostnader för banan och driften i övrigt. Förändringar i trafiken motsvarar däremot en minskad kostnad i år med cirka +20 mnkr. Det avser såväl trafikplan, ändrad produktion och trafikupplägg. Inga större dimensioneringsåtgärder är ännu medtagna.

Driftskostnaderna ökar med -3 % mellan budgetåren. De större kostnadsökningarna avser hyreskostnader vilka till viss del även ger en positiv avvikelse på övriga intäkter då Västtrafik, vad avser depåer och resecentrum, hyr ut dem vidare. Trygghet och säkerhet är en del av organisationen som är under uppbyggnad och där kostnaderna ökar (-26 mnkr). Nuvarande satsning omfattar bl a trygghetsvårdar.

Personalkostnaderna ökar med -6 %. Det avser främst den årlig lönejustering enligt AKI-index och helårseffekter av tidigare rekryteringar.

Avskrivningarna avviker positivt med +8 %. Nyinvesteringar föreslagna i planen överstiger till mindre del investeringar som går ur plan.

4.1.3.3 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.

Den mest överhängande risken för Västtrafik samt upprättad budget 2021 är pandemins fortsatta utveckling. Västtrafik beräknar att tappa ca 1 miljard kronor i intäkter, men det förutsätter en återhämtning till hösten till minst tidigare nivåer. En procents fel i det årliga genomsnittet motsvarar ungefär 30 mnkr upp eller ned på intäktsmassan. Det är för Västtrafik svårt att parera avvikelser på kortare sikt, stora delar av kostnadsmassan är trögrörlig och det tar tid för åtgärder att få någon ekonomisk genomslagskraft

Förslag till ny zonstruktur är beslutad. Genomförandet är inte intäktsneutralt. Hänsyn har tagits för det i denna budget. Utöver det finns det en risk att kundernas reaktioner inte motsvarar de bedömningar som gjorts vilket kan påverka både positivt eller negativt.

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 är ännu mer komplex utifrån användandet av alternativa drivmedel som RME, HVO m m. 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.

4.2 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik har för närvarande ett eget kapital motsvarande ca 611 mnkr. Omfattningen på kapitalet vid ingången av 2021 beror på hur underskottet år 2020 ska hanteras (prognos ca -325 mnkr) samt slutlig upplösning av projektet för införande av tre zoner (prognos ca -25 mnkr).

4.3 Investeringar

Avskrivningarna förväntas under 2021 vara +8 % lägre än budget 2020. De minskade avskrivningskostnaderna är i nivå med prognosen för 2020 och tar hänsyn till de minskade investeringar som genomförts beroende på lägre utvecklingstakt och hårdare prioritering. Det är fortsatt ett antal investeringarna som går ur plan.

Övergripande kan investeringsplanen 2021 beskrivas enligt tabellen nedan. Det finns investeringar som av olika skäl skjutits från 2019, vilket medför att ytterligare prioritering kan bli nödvändiga under året.

| Investeringsbehov – Aktivering, mnkr | 2021 |
|---|-------------|
| Underhållsinvesteringar tågfordon | 29 |
| Systemutveckling | 33 |
| IT-utrustning | 14 |
| Fordonsutrustning | 39 |
| Verksamhetsstyrda fastighetsinvesteringar | 21 |
| Övrigt | 20 |
| Summa | 156 |

Västtrafik tilldelas två olika ramar, ägarstyrda- samt verksamhetsstyrda ramar. Bedömningen är att ovanstående plan är i linje med dessa ramar.

| | Budget helår |
|---|---------------------|
| Investeringsutgifter 2021 | |
| <i>Fastigheter</i> | |
| Större ägarstyrda fastigheter | 59 mnkr |
| Mindre ägarstyrda fastigheter | 25 mnkr |
| Verksamhetsstyrda fastighetsinvesteringar | 21 mnkr |
| Summa fastighetsinvesteringar: | 105 mnkr |
| <i>Fordon</i> | |
| Ägarstyrda fordonsinvesteringar | 403 mnkr |
| Verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar | 76 mnkr |
| Summa fordonsinvesteringar | 479 mnkr |
| <i>Utrustning</i> | |
| Ägarstyrd investering i medicinteknisk utrustning | |
| Ägarstyrd investering i allmän utrustning | |
| Verksamhetsstyrd utrustningsinvestering | 152 mnkr |
| Summa utrustningsinvestering | 152 mnkr |
| TOTALT INVESTERINGAR | 736 mnkr |

(Ramarna tilldelas utifrån utbetalningsflödena medan ovanstående tabell syftar till att visa hela investeringen d v s aktiveringar.) Investeringar i fastigheter och depåer hanteras av Västfastigheter.

//

Bilaga 1 - Investeringar

Bilaga 1 Investeringar

Investeringar som färdigställs under 2021 - aktiveringar

Avskrivningarna förväntas under 2021 vara +8 % lägre än budget 2020. De minskade avskrivningskostnaderna är i nivå med prognosen för 2020 och tar hänsyn till de minskade investeringar som genomförts beroende på lägre utvecklingstakt och hårdare prioritering. Det är fortsatt ett antal investeringarna som går ur plan.

Övergripande kan investeringsplanen 2021 beskrivas enligt tabellen nedan. Investeringar i fastigheter och depåer hanteras av Västfastigheter.

| Investeringsbehov – Aktivering, mnkr | 2021 |
|---|-------------|
| Underhållsinvesteringar tågfordon | 29 |
| Systemutveckling | 33 |
| IT-utrustning | 14 |
| Fordonsutrustning | 39 |
| Verksamhetsstyrda fastighetsinvesteringar | 21 |
| Övrigt | 20 |
| Summa | 156 |

Investeringsramar

Västra Götalandsregionen har en investeringsprocess och en årlig budgetering av investeringsutgifter. Det innebär att man budgeterar för betalningar av pågående investeringar. I de flesta fall sammanfaller betalning med det år som investeringen tas i bruk och aktiveras, men i vissa fall sker betalningar under flera år. Så är det t.ex. med många större fastighets och fordonsinvesteringar, men även vad avser vissa större investeringar i utrustningar.

Västtrafiks ramar skall också rymma de investeringar i fastigheter som utförs av Västfastigheter, där kostnaden för investeringen belastar Västtrafik i form av hyra när investeringen är färdigställd.

Ramarna avser bruttoinvesteringar, dvs man budgeterar för investeringsutgiften exkl eventuell medfinansiering. Kostnaden som sedan belastar verksamheten i form av kapitaltjänstkostnader eller hyror beräknas dock på nettoinvesteringen, alltså med hänsyn tagen till erhållna bidrag.

Verksamhetsstyrd ram - fastighet

I verksamhetsstyrd ram för fastighetsinvesteringar ingår investeringar i fastigheter av mindre belopp eller andra typer av investeringar i fastighet som inte är att betrakta som ägarstyrda. I de flesta fall avses investeringar som görs av Västfastigheter för bolagets räkning och där kostnaden sedan blir i form av hyror.

Budget för 2021 avseende verksamhetsstyrda fastighetsinvesteringar uppgår till 21 mnkr och avser bland annat investeringar i nya hållplatser, pendelparkeringar*, pausbodar för förare m.m., Det finns stora behov för investeringar men beslutad ram innebär en prioritering av vilka investeringar som genomförs 2021.

*Pendelparkeringar finansieras i sin helhet av Västsvenska paketet. Det innebär att Västtrafik inte belastas av några kapitaltjänstkostnader eller hyror vid färdigställande. De syns dock i investeringsplanen på grund av att regionens investeringsprocess hanterar investeringarna brutto.

Verksamhetsstyrd ram - fordon

I verksamhetsstyrd ram för fordonsinvesteringar ryms planerade underhållsinvesteringar i befintliga fordon. Här ingår också investeringar i fordon som inte innebär utökning eller nya fordonstyper och där investeringen inte uppgår till större belopp. För 2021 planeras installation ladduttag i äldre fordon, installation av ERTMs system i ett antal fordon samt underhållsinvesteringar inklusive underhåll inredning i Regionafordon. Underhållet kring inredningen kommer att ske under flera år.

Ramen för 2021 avseende verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar uppgår till 76 mnkr. På grund av att underhållsinvesteringarna är fördelade på fler år beräknas investeringarna för 2021 hålla sig väl inom budget. De nu planerade åtgärderna uppgår till 29 mnkr.

Verksamhetsstyrd ram - utrustning

I verksamhetsstyrd ram för utrustning ingår övriga investeringar som sker i Västtrafik. Det inkluderar både immateriella investeringar i system samt utrustning för IT-drift samt fordonsutrustning m.m. Ramen för verksamhetsstyrda utrustningsinvesteringar uppgår till 152 mnkr. Utgifterna för utrustningsinvesteringar är också påverkade av ökade krav på prioriteringar. De planerade investeringarna uppgår till 100 mnkr. De utgörs främst av investeringar i system med 33 mnkr och fordonsutrustning med 42 mnkr.

Ägarstyrda investeringar

Ägarstyrda investeringar för Västtrafik utgörs av fastighetsinvesteringar i Resecentra, Fordonsdepåer samt Investeringar i nya fordon. Sammantaget har Västtrafik pågående ägarstyrda investeringar om totalt 7 544 mnkr, med 462 mnkr i utbetalningar 2021. För 2021 budgeteras också för en mindre ägarstyrd fastighetsinvestering om 25 mnkr, Hållplats Nordstan. De största utbetalningarna utgörs av

Nya tågfordon – Budget för utbetalningar avseende Nya tågfordon uppgår under 2021 till 403 mnkr

Inköpet av nya tågfordon fortlöper och befinner sig i dagsläget i design- och konstruktionsfasen. Projektet har påverkats av Coronapandemin och uppfattning nu är att leveransen av fordonen är försenade cirka 12 månader. Detta kan påverka behovet av utbetalningar under 2021. I utbetalningsprognosen ingår uppskattning om framtida indexeffekter enligt avtal.

Bussdepå Radiomasten – Budget för utbetalningar avseende Radiomasten uppgår för 2021 till 10 mnkr. Investeringen planeras uppgå till 424 mnkr vid planerat färdigställande 2025.

Investeringen uppvisar en fördyring gentemot tidigare investeringsplan, men tar höjd för krav på ökad andel elektrifierade fordon och utökat antal verkstadsplatser. Investeringen är i linje med regionstyrelsens beslut om att påbörja förstudie/fortsätta genomförandeplanering avseende bussdepåer i Göteborgsområdet.

Tågdepå Sandbäck – Budget för utbetalningar uppgår till 22 mnkr, vilket till utgörs av kostnader för fortsatt planering av sammanhängande depålösning på lång sikt för tågtrafiken inom regionen.

Övriga Ägarstyrda investeringar består av ytterligare depåer samt resecentra och större hållplatser. Ingen av de pågående ägarstyrda investeringarna färdigställs och aktiveras under 2021.

Sammanställning investeringsutgifter 2021

Sammantaget utrymme för investeringsutgifter 2021 presenteras i nedanstående tabell

| | Budget helår |
|---|---------------------|
| Investeringsutgifter 2021 | |
| <i>Fastigheter</i> | |
| Större ägarstyrda fastigheter | 59 mnkr |
| Mindre ägarstyrda fastigheter | 25 mnkr |
| Verksamhetsstyrda fastighetsinvesteringar | 21 mnkr |
| Summa fastighetsinvesteringar: | 105 mnkr |
| <i>Fordon</i> | |
| Ägarstyrda fordonsinvesteringar | 403 mnkr |
| Verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar | 76 mnkr |
| Summa fordonsinvesteringar | 479 mnkr |
| <i>Utrustning</i> | |
| Ägarstyrd investering i medicinteknisk utrustning | |
| Ägarstyrd investering i allmän utrustning | |
| Verksamhetsstyrd utrustningsinvestering | 152 mnkr |
| Summa utrustningsinvestering | 152 mnkr |
| TOTALT INVESTERINGAR | 736 mnkr |

Andra investeringar

Investeringar som berör Västtrafik direkt men som hanteras utanför regionens investeringsprocess utgörs främst av investeringar kring spårvagnstrafiken. Dels nya spårvagnsfordon och dels spårvagnsdepåer, och då särskilt Ringödepån. Utgifter för investeringar i fordon och depåer är budgeterat till 471 mnkr under 2021. Skälet till att dessa investeringar hanteras utanför den ordinarie processen är kopplat till det avtal som tecknades mellan regionen och Göteborgs stad i samband med övertagandet. Syftet var att dessa investeringar inte skall prioriteras i den vanliga processen och ställas mot andra investeringar, utan finansieras med särskilda medel. Ambitionen är att successivt slussa in investeringsfrågor kopplade till spårvagnstrafiken i den ordinarie processen.

Det pågår också en investering i en ytterligare färja (option), 70 mnkr. Den finansieras också utanför ordinarie budgetramar och finansieras via statsbidrag och särskilda medel kopplat till tidigare planerat bygge av linbana. Skälet till att dessa medel används är att färjan är en viktig del i det alternativa trafikupplägg som det planeras för, när linbana inte byggs. Utbetalningar kopplat till färjan kommer ske under åren fram till 2022, då färjan planeras levereras.

//