

Styrelsen	2020-09-24/25
Handling nr	7.4
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2020-09-17
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Budget 2021 – version 3

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att godkänna redovisad information av budget för 2021 version 3, samt
- att ge VD och Västtrafiks presidie i uppdrag att fortsätta dialog med ägaren inför beslut om kompletteringsbudget.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

Inledning

Denna sammanfattning av budget 2020 syftar till att ge information om var i budgetprocessen bolaget befinner sig just nu. Under vanliga omständigheter tar styrelsen i september ett inriktningsbeslut avseende budgeten, men i årets process är budgeten inte tillräckligt färdigställd för att mynna ut i ett konkret förslag. Västtrafik har påverkats starkt av de ekonomiska konsekvenserna av covid -19. Resandet och intäkterna har minskat som en följd av detta. Västtrafik bedömer i det här läget att intäkterna minskar med i storleksordningen 1 mdr i jämförelse med budget 2020. Följden blir att budget 2021 ännu inte är i balans, utan visar ett underskott på -370 mnkr. Kollektivtrafiknämnden beslutar den 25 september om Västtrafiks uppdrag samt ram för 2021. Det blir i år ett något annorlunda uppdrag utifrån konsekvenserna av pandemin.

Västtrafiks ledning och presidie har haft upprepade möten samt dialog med ägaren om den ekonomiska situationen samt behov av ytterligare finansiering nästkommande år. Ägaren beslutar i november om kompletteringsbudget 2021 och kommer i och med det att besluta om Västtrafiks finansiering. (inlämnat underlag till kompletteringsbudget se bilaga 1). Regeringen har även förslag på ytterligare stöd för kollektivtrafiken 2021 i höstbudgeten.

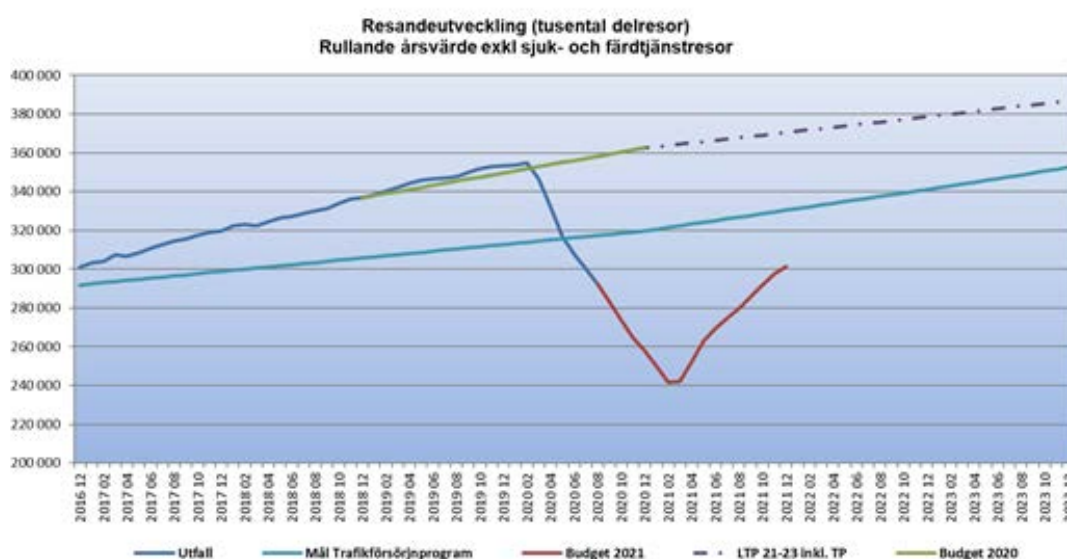
Västtrafik kommer inte själva kunna ändra väsentligt i den nuvarande budgetversion 3, utan att göra större ingrep i verksamheten och på den trafik som finns. Men med kvarvarande frågeställningar ovan som grund tas inget inriktningsbeslut i samband med Västtrafiks styrelsesammanträde i september.

Till styrelsesammanträdet den 23 oktober sammanställer Västtrafik den slutliga detaljbudgeten för beslut i Västtrafiks styrelse. I avvaktan beslut i november avseende kompletteringsbudgeten får rapportering ske utifrån diskussion med koncernkontoret då budgeten vid detta tillfälle troligen inte kommer vara i balans. Budgetprocessen bedöms sedan kunna avslutas i och med styrelsemötet i december då förhoppningsvis ett förslag finns framme på en budget i balans för 2021.

Verksamheten

Budget 2021 bygger på en samlad bedömning av resandet med hänsyn tagen till rådande pandemi. Västtrafiks bedömning är att resandet inte kommer återhämta sig till tidigare nivåer under 2021 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 trafikplan kommer trafiken under 2021 att behöva utvecklas löpande beroende på trafiksituationen i Göteborgsområdet för att säkerställa resmöjligheter och framkomlighet. 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 Västtrafik 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 från pga Covid-19-pandemin.

Ekonomi

Västtrafiks, till Kollektivtrafiknämnden, föreslagna 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. Covid -19 har fört med sig effekter på kollektivtrafiken och resandet har kraftigt minskat. Tidigare gjorda planer behöver anpassas även om strategier och inriktningar på lång sikt kvarstår. 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 behovet av kollektivtrafik. Konsekvenserna är att Västtrafik behöver ytterligare 370 mnkr för att få en budget i balans dvs en ökning på sammanlagt 695 mnkr jämfört budget 2020.

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 intäktsneutral och i budgetversion 3 ingår, i enlighet med Kollektivtrafiknämndens beslut, att Västtrafik erhåller drygt 100 mnkr för den kalkylerade skillnaden gentemot dagens prisförändring.

Belopp i mnkr	Budget 2021v3	Budget 2020	Avvikelse B21-B20	%
Biljettintäkter	2 657	3 604	-947	-26%
Övriga intäkter	1 530	1 367	163	12%
Kostnader	-9 982	-10 090	108	1%
Resultat före finansnetto och bokslutsdisp	-5 795	-5 118	-676	-13%
Finansnetto	1	-6	6	114%
Bokslutsdispositioner	0	25	-25	
Resultat före driftsbidrag	-5 794	-5 099	-695	-14%
Förslag driftsbidrag	5 424	5 099	325	-6%
Resultat	-370	0	-370	

OBS! inkluderar öv.intäkt +110 mnkr för 3 zoner

Sammanfattning av budgeterade nettoeffekter

Bilden nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen 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.

Kostnadsutveckling

Sammanfattning av avvikelser budget 2021v3 i jämförelse med budget 2020

(Belopp i mnkr)

Intäktsförändring	-947
3 zoner intäktsneutralitet	106
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 3-zoner	-25
Bokslutsdispositioner ej subvention Gtbg kommunkort	
Övrigt	73
Summa avvikelser	-695

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 uppnåts.

Västtrafik har utifrån ny intäktsbas estimerat skillnaden till drygt 100 mnkr. Hur det kommer lösas i slutlig budgetversion kvarstår att diskutera men effekten återfinns för närvarande som en negativ avvikelse på intäkterna och en positiv avvikelse på övriga intäkter.

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, 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 kapacitetskäl samt varit en förutsättning för förändringar har genomförts. Tillsammans med minskning av trafikknaster 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 knaster (-39 mnkr). Det avser ökade knaster för hyra av depå, bana, leasing och trafik.

Tågtrafiken får under 2020 lägre knaster (-14 mnkr) på grund av ett lägre behov av tågunderhåll än tidigare år. Det sk tunga underhållet genomförs med ett antal års mellanrum, vilket medför att knasten åter ökar.

Trygghet och säkerhet är till största del en satsning bl a på trygghetsvårdar (-26 mnkr). Säkerhetsorganisationen utvecklas och kommer fortsätta få knastökningar framöver. Försäljningsomknasterna minskar eftersom intäkterna beräknas minska. Ändras intäktsmassan påverkas delar av försäljningsomknasterna parallellt.

Personalknasterna 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 planen vad som nyinvesteras (+25 mnkr).

Ingen upplösning av obeskattade reserver finns i budget 2021 vilket föranleder en negativ avvikelse i jämförelse med budget 2021. Kommande beslut kan förändra detta.

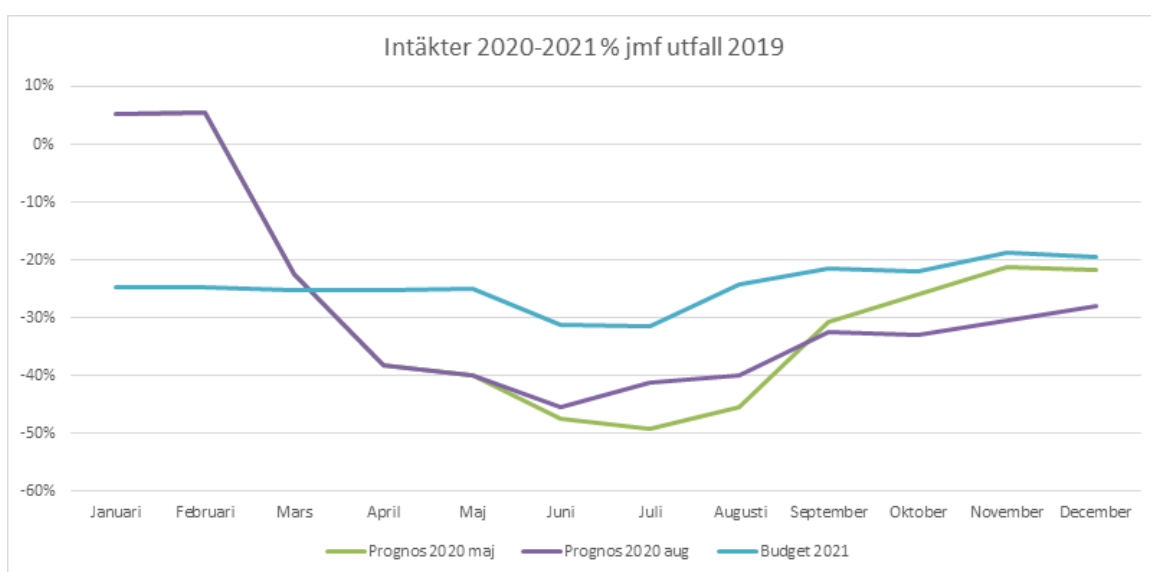
Övriga knaster avviker positivt (+73 mnkr), Västtrafik har försökt genomföra åtgärder i den mån det är möjligt i syfte att motverka det negativa resultatet jämfört tidigare beslutad ram.

Intäkter

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

(Mnkr)	Budget 2020	
Biljettintäkter	3 604	
Intäktsökning pga prisförändring 2,5 %		62
Minsk Corona		-951
Effekt tre zoner		-106
Intäktssäkring ca 2%		60
övrigt		-12
Biljettintäkter	Budget 2021v3	2 657

Covid -19 för med sig en svår intäktsbedömning. Nuvarande trend för med sig minskade intäkter motsvarande nästan 1 mdr. Det spelar stor roll när restriktioner släpps och hur resandet återgår när en ”normal vardag” börjar igen. Nuvarande intäktsscenario för 2021 baseras på en utveckling där 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 bedömd vara intäktsneutral. Den kalkylerade negativa avvikelsen 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.

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	-8 086	-8 225	138	2%
Övriga driftskostnader	-1 261	-1 224	-38	-3%
Personalkostnader	-342	-323	-18	-6%
Avskrivningar	-293	-318	25	8%
Totala kostnader	-9 982	-10 090	108	1%

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

Trafikkostnaderna minskar med 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 satsningen omfattar bl a trygghetsvårdar.

Personalkostnaderna ökar med -6 %. Det avser främst den årlig lönejustering enl 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.

//

Underlag kompletteringsbudget 2020-09-10

Nuläge 2020 och inför 2021

Västtrafik har drabbats hårt av covid-19 och de olika restriktioner som pandemin fört med sig under 2020. En försiktig bedömning är att Västtrafik beräknas tappa biljettintäkter motsvarande drygt 1 miljard kronor under året. Även om beslutade och kanske kommande statsbidrag täcker upp delar av intäktsbortfallet 2020, kommer nivån inför 2021 vara en helt annan än den som tidigare kommunicerats i Västtrafiks långtidsprognoser.

Västtrafik har f n en reserv motsvarande ca 650 mnkr som obeskattade reserver. Ur ett bolagsperspektiv finns det möjlighet för Västtrafik att 2020 redovisa ett negativt resultat och därmed ha dessa medel kvar för att kunna parera för fortsatta osäkerheter i resandeutvecklingen, takten, möjligheten att realisera besparingar och för prognosticerade underskott under 2021. Att lösa upp delar av reserven och därmed redovisa ett nollresultat under 2020 är även ett alternativt men minskar bolagets möjligheter att, med egna medel och på längre sikt, kunna hitta en ny ekonomisk balans.

Nuvarande intäktsscenario för 2021 baseras sig på en utveckling där intäkterna i genomsnitt når upp till en nivå på cirka 75% av utfall 2019. Det för med sig jämte andra budgeterade förändringar en bedömning av att Västtrafik f n har ett underskott i verksamheten motsvarande cirka 400 mnkr år 2021 jämfört befintligt budgetbeslut.

- Det ska noteras att Västtrafik i detta beräknat att underskottet hänförligt till införandet och den nya prissättningen 3 zoner på cirka -110 mnkr omhändertas av kollektivtrafiknämnden i enlighet med beslut 16/4 eller på annat vis.
- Det ska även noteras att underskottet inte inkluderar effekter av dimensionering av trafiken med en resandeminskning om 10% samt 15%, i enlighet med det uppdrag Västtrafiken erhållit. Västtrafik har omvandlat detta till två olika scenarier motsvarande kostnadsreducering om 100 mnkr/år och 200 mnkr/år. Pandemins utveckling och kvarvarande restriktioner kommer påverka förmågan att genomföra åtgärderna. Praktiskt möjlig tidpunkt för genomförande är tidigast 6 månader efter beslut.

Dimensionering av trafik 2021-

Västtrafik fick före sommaren i uppdrag från RS i de regiongemensamma riktlinjerna för detaljbudgetarbetet 2021 att ta fram dimensioneringsscenarioer för ett minskat resande med 10% samt 15%. Västtrafik tar fram förslag på två scenarier: behov av att minska de årliga trafik kostnaderna (brutto) med 100 mnkr,

respektive 200 mnkr. I analysen utreds var det finns ett utbud som överstiger resandet. Utgångspunkten är resandesiffror under 2019 (det gamla normalläget), minskat med 10 % resp. 15 %. Möjliga åtgärder har konsekvensbeskrivits och riskbedömts, vilket sedan kommer att ligga till grund för en sammanställning till två scenarier. Åtgärderna handlar exempelvis om att skala ned befintlig trafik, dimensionering, parallelltrafik i stråk etc.

Scenarier 2022 - 2023

Att under pågående pandemi bedöma konsekvenser på längre sikt är svårare än ett vanligt långtidsprognosarbete. 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.

När det kommer till effektiviseringar i trafiken kan det även framöver finnas möjligheter till anpassningar och kostnadsminskningar utifrån en ny verklighet. På samma vis som trafiken under flera år successivt utökats utifrån uppdrag, årliga mål, Trafikförsörjningsprogram och andra långsiktiga strategier kan det motsätta ske. För att genomföra förändringar i trafiken på ett bra sätt oavsett om det är utökning, förändrad dimensionering alternativt kostnadsreduceringar behöver Västtrafik en tydlighet i förväntningar och även nya mål bl a vad avser resandeutveckling.

Scenariot nedan för 2022 och 2023 bygger på att biljettintäkterna återhämtar sig successivt kommande år. Basen är en årlig genomsnittlig minskning under 2022 motsvarande 15 - 20% samt under 2023 med 10 - 15%. Västtrafik har översiktligt bedömt tidigare års långtidsprognos och de faktorer som påverkar de kommande åren, möjliga åtgärder, minskade satsningar, framskjutna investeringar etc. För år 2022 är en uppskattning att Västtrafiks underskott gentemot tidigare beslutad ram är cirka -150 mnkr till -300 mnkr, 2023 är avvikelserna +100 mnkr till -100 mnkr.

	2021	2022	2023
Tilldelad ram juni 2020*)	5 455	5 690	5 945
Bedömt behov av ram	5 855	5 840 – 5 990	5 845 – 6 045

*)inkl beslut avseende intern räntejustering

Observera att i denna bedömning ingår nu inga satsningar under perioden 2021-2023 och till exempel ökade kostnader för tåginvesteringar är framskjutna på grund av försenad leverans. I tidigare beslutad ram har medel tilldelats kollektivtrafiken för att göra dessa framtida satsningar.