

<b>Styrelsen</b>	<b>2021-09-22/23</b>
<b>Handling nr</b>	<b>7.3</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Sara Frank</b>
<b>Daterad</b>	<b>2021-09-21</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till**  
**Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Ekonomisk rapport per augusti samt prognos 4 för 2021**

Månadskommentarer per augusti 2021 bifogas.

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att godkänna ekonomisk rapport per augusti samt prognos 4 för 2021, samt
- att ge VD i uppdrag att föra dialog med ägaren avseende finansiering av årets avvikelse.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

# Delårsrapport augusti 2021

Västtrafik AB



VÄSTRA  
GÖTALANDSREGIONEN

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning.....</b>	<b>3</b>
1.1	Viktigaste händelserna .....	3
1.2	Mål från regionfullmäktiges budget.....	3
1.2.1	Ökade infrastruktursatsningar för bättre transportnät för gods- och persontrafik.....	3
1.2.2	Det hållbara resandet ska öka och bidra till möjligheterna att bo, verka och vistas i hela regionen .....	3
1.2.2.1	Arbetsmarknaderna i Västra Götaland ska knytas samman med nya tre-zoners systemet i kollektivtrafik.....	4
1.2.3	Hela regionen ska växa. Jobb, kommunikationer samt delaktighet och attraktivitet i både stad och land ska öka.....	4
1.2.4	Klimatutsläppen från fossil energi i Västra Götaland ska minska .....	4
1.2.4.1	Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om" .....	5
1.3	Trafikförsörjningsprogrammet .....	5
1.3.1	Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland.....	6
1.3.2	Delmål 1 - God geografisk tillgänglighet.....	7
1.3.3	Delmål 2 - Enkel, trygg och inkluderande .....	7
1.3.4	Delmål 3 - Låg miljöpåverkan .....	8
<b>2</b>	<b>Medarbetare.....</b>	<b>9</b>
2.1	Mål från regionfullmäktiges budget.....	9
2.1.1	Skapa attraktiva arbetsplatser och förbättra möjligheterna till karriär- och kompetensutveckling.....	9
2.1.1.1	Låta lönesättningen präglas av större flexibilitet, där hänsyn tas till marknadssituationen och kompetensbehov samtidigt som budget ska hållas.....	10
2.2	Chefsförutsättningar .....	10
2.3	Personalvolym, personalstruktur och personalkostnadsanalys.....	10
<b>3</b>	<b>Ekonomi.....</b>	<b>11</b>
3.1	Ekonomi och verksamhet i balans.....	11
3.2	Resultat.....	11
3.2.1	Verksamhetens intäkter .....	14
3.2.2	Verksamhetens kostnader.....	14
3.3	Investeringar.....	14

# 1 Sammanfattning

## 1.1 Viktigaste händelserna

Västrafiks verksamhet och ekonomi fortsätter att påverkas starkt av konsekvenserna av den pågående pandemin. Resandet har minskat med -18% jämfört 2020 och med -40% jämfört 2019. Ekonomin och Västrafiks intäkter har påverkats i liknande omfattning. Inför kommande lättnader av restriktionerna är nu arbetet med fokusområdet att återfå kunderna den främsta prioriteten. Pandemin har påverkat samtliga trafikslag och geografiska områden i regionen.

Västrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan - aug 2021 motsvarande -4 027 mnkr, vilket ger en negativ avvikelse mot budget med cirka -54 mnkr. Prognos 4 motsvarar en negativ avvikelse mot budget med -530 mnkr. Regeringen har beslutat om statsbidrag motsvarande 3 mnkr för 2021. Ansökan är inlämnad men det finns ingen information om beviljat belopp och därmed inget medtaget i prognos 4.

Totalt sett kommer Västrafik vid slutet av året redovisa ett negativt resultat. Det odefinierade besparingskravet om 370 mnkr återfinns i budgeten som ett engångsbelopp i december. Budget 2021 är en återhållsam budget där Västrafik åtgärdat drygt hälften av den miljard som intäktsminskningen innebär. Tillförs externa medel exempelvis statsbidrag kan situationen förbättras, men i övrigt kommer den negativa avvikelsen att kvarstå.

## 1.2 Mål från regionfullmäktiges budget

### 1.2.1 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 ett arbete med att lösa behov av depåer för tågtrafiken, både på kort och lång sikt.

### 1.2.2 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. 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 235 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 66% av 2019 års resor och ca 65 miljoner färre resor än budget 2021. Samtliga trafikslag påverkas av resandeminskningen orsakad av 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 aktivt deltagande i nationella och internationella forskningsprojekt som syftar till kunskapsutbyte.

#### **1.2.2.1 Arbetsmarknaderna i Västra Götaland ska knytas samman med nya tre-zoners systemet i kollektivtrafik**

Ny zonindelning infördes 4 november 2020 och följs upp löpande. Utmaningar i att genomföra uppföljningen som planerat under pandemin, då resande och försäljning legat på låga nivåer, utgörs av att resultatet av uppföljningen troligen inte är representativ för helheten.

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

För att öka resandet enligt de mål som är uppsatta i regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland prioriteras trafik främst i de utpekade prioriterade stråken samt inom stadstrafiken. Genom att arbeta långsiktigt med dessa stråk, som har beslutats med bred förankring i kollektivtrafiknämnden, skapas en robusthet som bidrar till en ökad pålitlighet och förtroende för kollektivtrafiken från resenärerna. Satsningen innebär också att 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.

Under 2021 fortsätter pågående arbete med att ta fram gemensamma handlingsplaner för Skövde och Göteborg/Mölnadal/Partille utifrån beslutade målbilder. Arbetet genomförs i nära samarbete med kommunerna. Handlingsplanerna skapar bland annat underlag för att genomföra investeringar i ny infrastruktur för förbättrad framkomlighet och tillgänglighet.

#### **1.2.4 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 2021. 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.

Västtrafik har minskat koldioxidutsläppen med hela 40 procent för busstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille genom den elektrifiering som genomfördes i och med trafikstart av 145 elbussar i december 2020. Andelen fordonskilometer (buss) på el har ökat från knappt 3 procent 2020 till nästan 11 procent 2021 (halvårssiffror).

Förutsatt att åtgärderna i miljö- och klimatplanen genomförs, dvs 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 laddinfrastruktur 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.

#### **1.2.4.1 Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om"**

Ett test med 100% HVO-drift för ett dieseltåg planeras och kommer startas under andra halvåret 2021. För fartygstrafiken finns ett behov av vidare utredning som omfattar miljöanpassning, trafikeringsfrågor och inte minst ägarfrågor. En förstudie kring älvtrafiken har påbörjats och fortlöper under 2021. Utredningar kring möjlighet för tilläggsledning av fartygstrafik vid kaj behöver fortsätta under 2021.

### **1.3 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.

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 mål till 2035 i trafikförsörjningsprogrammet uppnås. Det övergripande målet för Västtrafik är att öka andelen hållbart resande.

Uppdrag kollektivtrafiknämnden	Mål 2025	Utfall 2021 aug	Trafikförsörjnings- program
Andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) i Västra Götaland ska öka	40%	32%	Övergripande mål
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) ska öka	82%	)**	Delmål 1
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner (fördubblingsmålet)	350	214	Delmål 1
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.	65%	61%	Delmål 2
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	70%	56%	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%	63%*	Delmål 3
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 33% (kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon)	33%	20%	Delmål 3

\*Detta är en prognos, baserad på totala utsläpp för halvår 2021 som räknats upp till helår och med antal personkilometer som var för år 2020.

\*\* Följs upp i samband med den årliga uppföljningen av Trafikförsörjningsprogrammet

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

Det övergripande målet att om 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. Exempel på aktuella projekt för ökat hållbart resande är ”Vintercyklist”: Projekt för att öka cyklingen vintertid samt ”En ren vana”: Initiativ som stöttar företag att hjälpa sina medarbetare att resa mer hållbart till och från jobbet och i tjänsten. Andra exempel på satsning inom hållbart resande är en ny cykelfunktion samt gångfunktion som lanserats i appen

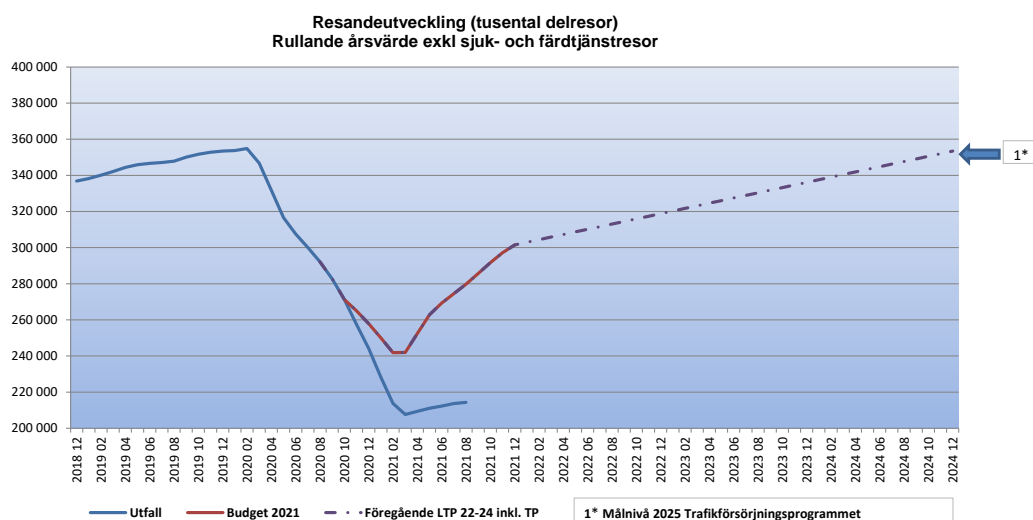
Västtrafik ToGo under 2021. Funktionen innebär att cykel och gång visas som ett alternativ när man söker en resa.

### 1.3.2 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.

Resandet 2021 har under de första månaderna fortsatt på den låga nivå som har gällt sedan de skärpta restriktionerna kom i månadskiftet oktober/november 2020. Resandet för det första kvartalet 2021 visade på en minskning med -48% jämfört med 2019. Därefter har resandet börjat återhämta sig och för augusti månad är minskningen 27% jämfört med augusti 2019. Det rullande årsvärdet till och med augusti 2021 är 214 miljoner resor. Det är cirka 40% lägre än målet för 2025 i trafikförsörjningsprogrammet, som innebär att antal resor med kollektivtrafik ska återtas på minst samma nivå som för 2019.

Minskningen till följd av covid-19 syns på samtliga trafikslag och över hela regionen. Resandet med anropsstyrd trafik återhämtar sig snabbare än övriga trafikslag, och har en resandeminskning för perioden på -18% jämfört med 2019.



### 1.3.3 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 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 våren 2021 startade arbetet med att uppdatera tillgänglighetsriktlinjer för hållplatserna. Arbetet kommer att pågå under de kommande åren. Västtrafik tar en aktiv roll gentemot Trafikverket och kommunerna i syfte att få prioritet på de åtgärder som åligger väghållaren på utpekade hållplatser.

### **1.3.4 Delmål 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, med delmål att minskningen av koldioxid 2025 skall vara 85%. 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.

Pandemin har lett till en kraftig minskning av antalet resenärer. Samtidigt har vi bibehållit mängden trafik och satt in extra trafik för att minska risken för trängsel. Det har lett till att koldioxidutsläppen räknat per personkilometer inte minskat i den takt som de tidigare gjort fram till 2019. Prognos, baserad på totala utsläpp av koldioxid för halvåret 2021 (uppräknat för helår) och med samma antal personkilometer som 2020, visar att koldioxidutsläppen minskat med cirka 63%. Planerade åtgärder enligt miljö- och klimatplanen genomförs. Delmålet med en koldioxidminskning på 85% 2025 kan nås under förutsättning att resandet ökar. Vi kan se att den stora elektrifiering av busstrafik i Göteborg, Mölndal och Partille som genomfördes i december 2020 bidrar till minskningen av koldioxidutsläppen, prognos visar på ca 10 000 ton.

## 2 Medarbetare

### 2.1 Mål från regionfullmäktiges budget

#### 2.1.1 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 vilje-inriktning 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, trots covid-19, tagit viktiga steg i vårt varumärkesarbete ”Vi är Västtrafik”. Vi har med en annan ambitionsnivå fortsatt arbetet med praktikanter via Jobbsprånget samt arbetet med Angeredes-utmaningen, vidareutvecklingen av onboarding har skett med fokus på digitalisering av arbetsplatsen. Vi har även låtit några av våra av våra HR-processer (ledarutveckling och rekrytering) 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 vårt fortsatta arbete 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 detta och nästkommande år.

### **2.1.1.1 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 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 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 har i år två löneöversyner genomförts och vi har parallellt med det arbetet även reviderat Västtrafiks övergripande lönekriterier som vi nu följer upp och utvärderar löpande.

## **2.2 Chefsförutsättningar**

Västtrafik påbörjade under 2015 ett utvecklingsarbete där Det goda kundmötet uppnås via ”Det goda ledarskapet”, d v s ledarskapet är möjliggöraren och medlet för Västtrafik att nå sina mål, fler och nöjdare kunder. En målbild har arbetats fram med definition och ramverk för ledarskapet som varit vägledande i förbättringsarbetet och ledarutvecklingen. Målbilden för ledarskapet har under året reviderats med utgångspunkten ”Det börjar med mig” och vi planerar för en utvärdering av chefskapet i slutet av 2021 alternativt under första kvartalet nästa år. När det gäller regionens normtal gällande direkt underställda medarbetare har Västtrafik tidigare rapporterat att ingen handlingsplan har behövts, detta då Västtrafik sedan tidigare har uppfyllt kraven. Västtrafik har fyra chefsnivåer; VD, enhetschefer, avdelningschefer/ affärschefer samt teamledare. Dessa chefskap har fulla V-E-P ansvar.

## **2.3 Personalvolym, personalstruktur och personalkostnadsanalys**

Västtrafik har 434 årsarbetare per den 31 augusti 2021, jämfört med 420 motsvarande tidpunkt föregående år. Sedan pandemins början infördes en anställningsprövning där en beslutsgrupp (bestående av representanter från ledningsgruppen) veckovis tar ställning till verksamhetens prövningar. Stor restriktivitet har rått kopplat till nya, utökade tjänster. Löpandes 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.

## 3 Ekonomi

### 3.1 Ekonomi och verksamhet i balans

### 3.2 Resultat

Västrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan - aug 2021 motsvarande -4 027 mnkr, vilket ger en negativ avvikelse mot budget med cirka -54 mnkr.

Prognos 4 är upprättad utifrån en annorlunda modell än vad Västrafik brukar använda. Utifrån situationen med covid-19 och dess konsekvenser är det svårt att göra bedömningar och avgränsningar i ekonomiska frågeställningar. Prognos 4 ska därför snarare ses som en scenario-beskrivning än en sedvanlig prognos.

**Utgångspunkten är att beskriva de ekonomiska konsekvenserna av att nuvarande situationen med covid-19 och dess restriktioner avtar under hösten och att resandet successivt ökar vilket motsvarar budgeterat läge från och med september.** Utöver det ingår även sedvanliga prognosbedömningar.

Prognos 4 motsvarar en negativ avvikelse mot budget med -530 mnkr. Regeringen har beslutat om statsbidrag motsvarande 3 mnkr för 2021. Ansökan är inlämnad men det finns ingen information om beviljat belopp och därmed inget medtaget i prognos 4.

Totalt sett kommer Västrafik vid slutet av året redovisa ett negativt resultat. Det odefinierade besparingskravet om 370 mnkr återfinns i budgeten som ett engångsbelopp i december. Budget 2021 är en återhållsam budget där Västrafik åtgärdat drygt hälften av den miljard som intäktsminskningen innebär. Tillförs externa medel exempelvis statsbidrag kan situationen förbättras, men i övrigt kommer den negativa avvikelserna att kvarstå. Västrafik har vid ingången av året drygt 590 mnkr i obeskattade reserver att lösa upp.

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall Aug, 2021				Prognos 4, 2021			
	Ack aug	Budget ack aug	Utfall - Budget	Avvik % B21	Prognos 4, 2021	Budget 2021	Prognos - Budget	Avvik % B21
Biljettintäkter	1 379	1 633	-254	-15,5%	2 400	2 657	-257	-9,7%
Övriga rörelseintäkter	1 050	1 020	30	2,9%	1 593	1 530	63	4,1%
Kostnader	-6 456	-6 630	174	2,6%	-9 943	-9 612	-331	-3,4%
<b>Resultat före finansnetto</b>	<b>-4 027</b>	<b>-3 977</b>	<b>-50</b>	<b>-1,3%</b>	<b>-5 950</b>	<b>-5 425</b>	<b>-525</b>	<b>-9,7%</b>
Finansiellt netto	0	1	0		1	1	0	0,0%
<b>Resultat före driftsbidrag</b>	<b>-4 027</b>	<b>-3 977</b>	<b>-50</b>	<b>-1,3%</b>	<b>-5 949</b>	<b>-5 424</b>	<b>-525</b>	
Driftsbidrag	3 613	3 616	-3		5 419	5 424	-5	
<b>Resultat efter Driftsbidrag</b>	<b>-414</b>	<b>-361</b>	<b>-54</b>		<b>-530</b>	<b>0</b>	<b>-530</b>	

Totalt visar Västrafik ett utfall för perioden som är sämre än budget med -54 mnkr. Biljettintäkterna avviker negativt med -254 mnkr, samtidigt som kostnadsmassan motverkar större delen av avvikelserna med +174 mnkr.

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

**Sammanfattning av avvikelser mellan Aek utfall aug- Aek budget 2021 aug**

(Belopp i mnkr)

Intäkter	-254
Biljettkontroll	17
Index	-16
Förändrat resande	14
Upphandling/omförhandling	31
Trängselvärdar, skyddsglas, intäktssäkring etc	-18
Försäljningsomkostnader	13
Övrigt	160
Summa avvikelser	-54

Biljettintäkterna avviker negativt mot budget med -254 mnkr. Intäktsmassan präglas helt av effekterna av covid-19s påverkan på samhället. Västtrafik har sänkt intäktsbudgeten 2021 men effekterna utifrån de än hårdare restriktioner som infördes i nov 2020 påverkar intäkterna negativt. En viss återhämtning tillbaka till budgetläget har setts under juli-aug där även sommarlovskorten påverkat positivt.

Biljettkontrollen och främst tilläggsavgifter avviker positivt (+17 mnkr).

Västtrafik har under våren tillsammans med partners påbörjat arbetet med att öppna framdörrarna. I samband med detta drivs även ett arbete med att öka betalningsviljan samt kontroller i syfte att återgå till en normal situation.

Den allmänna kostnadsutvecklingen, (index) avvek positivt i början av året men utifrån främst höjda bränsleindex där inga prognoser finns att tillgå har situationen försämrats och övergått till att ge en negativ avvikelse (-16 mnkr).

Förändrat resande påverkas av minskat resande som en effekt av covid-19 och därmed minskade resandeincitamentet. Samtidigt förstärker Västtrafik trafiken i syfte att förhindra trängsel vilket ökar kostnaden (+14 mnkr).

Upphandling/omförhandling avviker positivt då bl a införandet av trafik 2021 medfört lägre kostnader än budgetera (+31 mnkr).

Västtrafik har ett antal åtgärder i samband med pandemin det är t.ex behov av mer personal kring trafiken för att informera och hjälpa kunderna tillrätta (trängselvärdar), skyddsglas för att skydda föraren m m (-18 mnkr).

Försäljningsomkostnaderna är rörliga och minskar när försäljningen understigit antagen budget (+13 mnkr).

Övrigt (+160 mnkr) är ett antal poster som i vissa fall avser diverse periodiseringar. Det avser kostnader som ersättningstrafik (+22 mnkr), färre förändringar i trafiken (+17 mnkr), minskade kostnader för marknad och försäljning såsom kommunikation (+20 mnkr) och även en stark återhållsamhet i syfte att få en budget i balans m m.

Västrafik har, som tidigare beskrivits, som prognos 4 upprättat ett scenario med **utgångspunkten är beskriva de ekonomiska konsekvenserna av att nuvarande situationen med covid-19 och dess restriktioner avtar under hösten och att resandet successivt ökar vilket motsvarar budgeterat läge från och med september**. Utöver det ingår även sedvanliga prognosbedömningar. Prognos 4 för helåret 2021 motsvarar en negativ avvikelse mot budget med -530 mnkr. Det finns inget antagande avseende statsbidrag medtaget i prognosen då utfallet av inlämnad ansökan ännu är oklara.

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

#### Sammanfattning av avvikelser mellan Prognos 4 - Budget

(Belopp i mnkr)

Intäkter	-257
Odefinierat besparingskrav	-370
Biljettkontroll	16
Index	-54
Förändrat resande	17
Spårvagnskstn	-39
Tågkstn	-18
Upphandling/omförhandling	41
Trängselvärdar, skyddsglas, intäktssäkring etc	-25
Övrigt	159
Summa avvikelser	-530

Intäkterna förväntas avvika med ca -257 mnkr på helåret 2021. Budgeten i sig innebar en reducering av intäkterna jämfört tidigare år med ca 1 mdr, utöver det har första halvåret påverkats av de skärpta restriktionerna. Efter sommaren förväntas en mer tydlig resandeökning för att avsluta året på en nivå motsvarande ca 20% av tidigare års resande.

Västrafik har i prognosen lyft fram de -370 mnkr som redovisades som öppet besparingskrav i budget 2021. Västrafik ser ingen möjlighet att åtgärda denna negativa effekt 2021.

Biljettkontrollen och främst tilläggsavgifter avviker positivt (+16 mnkr).

Västrafik har under våren tillsammans med partners påbörjat arbetet med att öppna framdörrarna.

I tidigare prognoser gjordes bedömningen att index skulle avvika positivt under året. Tyvärr har bränsleindexen rört sig negativt senare månader vilket försämrat bedömningen. Bränsleindexen saknar prognoser och det är senast kända värde som används för resterande del av året (-54 mnkr).

Förändrat resande påverkas också av covid-19. Det avser dels minskade incitament (+66 mnkr) men som motpost krävs ökad förstärkningstrafik som förväntas köras minst första halvåret i syfte att undvika trängsel (-49 mnkr).

Spårvagns- och tågtrafiken avviker negativt på helåret. Det avser främst trafik kostnader samt ersättningstrafik och för tågen avser det främst underhållet som blir högre under året än budgeterat. (-39 mnkr respektive -18 mnkr).

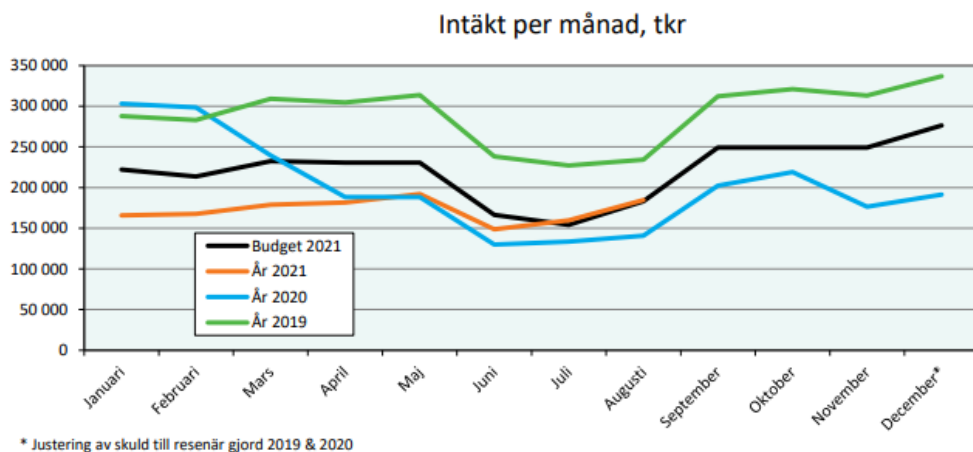
Upphandling/omförhandling avviker positivt då bland annat införandet av trafik 2021 medfört lägre kostnader än budgeterat (+41 mnkr).

Västrafik har olika tillkommande åtgärder utifrån pandemin som tex behov av mer personal kring trafiken för att informera och hjälpa kunderna tillrätta (trängselvärdar). Installation av skyddsglas i bussar för att öppna framdörrarna med mera (-25 mnkr).

Övrigt (+159 mnkr) är ett antal olika poster. Det avser poster som viten (+9 mnkr), minskad ersättningstrafik (+12 mnkr), mindre antal trafikförändringar (+12 mnkr) med mera. Utifrån det ekonomiska resultatet råder stark återhållsamhet i verksamheten i syfte att lyfta fram ytterligare positiva effekter.

### 3.2.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna för perioden januari – aug avviker negativt mot budget med -254 mnkr vilket är en fortsättning på den låga nivå som har gällt sedan de skärpta restriktionerna från månadsskiftet oktober/november. Jämfört budget tappade Västrafik ca 50 mnkr/månad så länge dessa restriktioner kvarstår. En viss återhämtning tillbaka till budgetläget har setts under juli-aug där även sommarkorten påverkat positivt.



I jämförelse med föregående år har intäkterna för perioden minskat med -15 %. I jämförelse med 2019 avviker de negativt med -37%. Minskningen syns i alla kanaler och alla biljettslag även om tappet är större på periodbiljetter. Resandet har utvecklats negativt men även där med en återhämtning de senaste månaderna, men fortsatt en total minskning med -18% efter augusti jämfört föregående år.

### 3.2.2 Verksamhetens kostnader

Trafikkostnaderna avviker positivt under perioden, men visar en väsentlig negativ avvikelse i prognos. Skillnaden består främst av det oidentifierade besparingskravet om 370 mnkr som redovisas som en engångseffekt per december månad. I övrigt har de flesta större avvikelser beskrivits ovan utifrån nettoeffekter.

## 3.3 Investeringar

Ramar som tilldelas för investeringar motsvarar utbetalningar. Västrafiks verksamhetsstyrda investeringar har för året en ram som uppgår till 249 mnkr. Ram för ägarstyrda investeringar, uppgår till 473 mnkr (brutto). Det finns även investeringar, främst spårvagn, som hanteras utanför plan. Prognosen för

verksamhetsstyrda ramar pekar på ett lägre utfall med cirka 63 mnkr, främst pga lägre underhållsinvesteringar i fordon. Åtgärderna har förskjutits i tid, men också till viss del blivit något billigare än planerat. Inom utrustningsinvesteringar pekar prognosen på en marginell positiv avvikelse.

<b>Investeringar, tkr</b>	<b>Prognos 2021</b>	<b>Budget 2021</b>	<b>Utfall 2021-08</b>
Immateriella tillgångar, verks.styrt	27 512	33 300	16 756
Maskiner, inventarier och utrustning	122 989	118 700	43 307
Fordon, ägarstyrt	51 000	403 000	24 258
Fordon, verksamhetsstyrt	14 132	76 000	2 033
Fordon, utanför investeringsplan	68 661	50 000	42 215
Byggnader o mark verks.styrt			3 387
<b>S:a investeringar</b>	<b>284 294</b>	<b>681 000</b>	<b>131 956</b>

Ovanstående avser investeringar som redovisas i Västtrafiks anläggningsregister.

//