

<b>Styrelsen</b>	<b>2022-09-21</b>
<b>Handling nr</b>	<b>7.2</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Sara Frank</b>
<b>Daterad</b>	<b>2022-09-22</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Ekonomisk rapport per augusti samt prognos 3 för 2022**

Delårsrapport augusti 2022 bifogas.

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att godkänna ekonomisk rapport per augusti samt prognos 3 för 2022.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

# Delårsrapport augusti 2022

Västtrafik AB



# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
1.1	Påverkan av kriget i Ukraina.....	3
<b>2</b>	<b>Verksamhet</b> .....	<b>4</b>
2.1	Mål från regionfullmäktiges budget.....	4
2.1.1	Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet .....	4
2.1.2	Vara föregångare - VGR:s eget arbete ska ligga i framkant .....	4
2.2	Trafikförsörjningsprogrammet .....	4
<b>3</b>	<b>Medarbetare</b> .....	<b>8</b>
3.1	Mål från regionfullmäktiges budget.....	8
3.1.1	Skapa attraktiva arbetsplatser och förbättra möjligheterna till karriär- och kompetensutveckling.....	8
3.1.2	Säkra behovet av återhämtning och avlastning samtidigt som köer betas av .....	9
3.2	Chefsförutsättningar .....	9
3.3	Personalvolym och personalstruktur .....	9
<b>4</b>	<b>Ekonomi</b> .....	<b>10</b>
4.1	Resultat.....	10
4.1.1	Verksamhetens intäkter.....	13
4.1.2	Verksamhetens kostnader.....	13
4.2	Investeringar.....	13

# 1 Sammanfattning

Pandemin och olika nivåer av restriktioner har från 2020 haft en stor påverkan på resandet med kollektivtrafiken. Från början av februari 2022 upphörde dock de flesta restriktioner att gälla, och sedan dess har resandet återhämtat sig. Under de senaste tre månaderna, juni till augusti 2022, var resandet på en nivå motsvarande 88% av 2019 års resor. På grund av något lägre resande i början av året är motsvarande värde från årets början 82% av 2019 års resor. Den positiva utvecklingen gäller för alla trafikslag, men tåg är det trafikslag som nu är närmast 2019 års nivåer.

Det rullande årsvärdet per augusti 2022 uppgår till 284 miljoner resor, och takten på återhämtningen av resandet ser i nuläget ut att gå något snabbare än förväntat. Målsättningen för 2022 är att nå minst 300 miljoner resor, vilket är 85% av trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga mål för resandet 2025. Målet för 2025 är att nå minst 350 miljoner resor, det vill säga att antalet resor med kollektivtrafiken ska återtas på minst samma nivå som för 2019.

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan-aug 2022 motsvarande -3 719 mnkr, vilket innebär en positiv avvikelse mot budget med +113 mnkr.

Prognos 3 för helår 2022 visar på ett resultat före driftsbidrag motsvarande -5 608 vilket är ett resultat i linje med budget. Prognosen innehåller en stor osäkerhet vad avser den allmänna kostnadsutvecklingen (index) och dess påverkan på Västtrafiks trafikknaster utifrån de omvärldsfaktorer som finns. Västtrafik har i denna prognos tagit med en indexavvikelse motsvarande ca -630 mnkr. Det är emellertid stor rörelse på framförallt bränsleindexen, där inga officiella prognoser finns att tillgå. Samtidigt utifrån främst den positiva utvecklingen av Västtrafiks biljettintäkter så arbetar Västtrafik för att uppnå ett resultat i balans med budget.

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

## 1.1 Påverkan av kriget i Ukraina

Ryssland invaderade Ukraina den 24 februari 2022. Detta medförde att VGR tidigt gick upp i en särskild organisation. Påverkan på Västtrafik var initialt främst utifrån de eventuella flyktingströmmar som förväntades och en sämre tillgång på drivmedel och vissa komponenter. Från de tidigare erfarenheterna från 2015 och de flyktingströmmar då, var det viktigt att få till en organisation i tidigt skede som förberedde arbetet med mottagning. Många av de bekymmer med samverkan under 2015, där ansvarsfrågan var ett av de stora hindren för en framdrift, visade sig åter 2022 i samverkan med andra myndigheter.

**Mottagning/Noden** Västtrafik tillsammans med VGR och GBG stad etablerade en välkomstnod för att avlasta Nils Ericssonterminalen.

**Biljetter** Västtrafik bistod tidigt migrationsverket med biljetter, när dessa inte längre behövdes donerades de som var kvar till Röda Korset för att bistå behövande med resor.

**Transporter** Västtrafik har under hela perioden bistått Migrationsverket med transporter från gräns eller mottagningsnod till deras mottagningslokaler.

**Drivmedel** Hösten 2021 tog Energimyndigheten kontakt med Länsstyrelsen angående gasbrist i det västsvenska gasnätet, detta föranledes av en låg kapacitet i gaslagren för kommande vinter. Kriget i Ukraina och Rysslands invadering av Ukraina i feb 2022 skickade signaler om att läget på energimarknaden skulle försämrats. Då framför allt utifrån den import av naturgas som Ryssland tillför till EU och då framförallt till Tyskland via Nord Stream 1. Det är fortsatt ansträngt läge och Ryssland har vid olika tidpunkter valt att reducera tillgången på gas.

**Ekonomi** Det är framförallt ökningen av den allmänna kostnadsutvecklingen som påverkar Västtrafik. Det är då främst trafikavtalen som påverkas av de olika bränsleindexen, där nivåerna väsentligt avviker från tidigare bedömningar. I takt med ökad inflation och därmed försämring av KPI-index har negativa avvikelser påverkat även här och det finns ytterligare risker kopplat till AKI-indexen framöver. Bränsledelen fluktuerar stort, men den påverkar en mindre andel av avtalens indexkorg. Små rörelser i övriga index slår i större omfattning och kan framledes föra med sig påverkan på Västtrafiks resultat samt förmåga att balansera verksamheten i linje med budget.

## 2 Verksamhet

### 2.1 Mål från regionfullmäktiges budget

#### 2.1.1 Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet

Ett fokusområde för att resandet ska återhämta sig under 2022 är att återfå kundernas förtroende och skapa trygghet att resa tillsammans. Västtrafiks bedömning är att det kommer att dröja innan resandet fullt ut återhämtat sig till tidigare nivåer. I bedömningen av resandet för 2022 ingår åtgärderna från trafikplan för 2022 där fokus är effektiviseringar och dimensionering av trafiken utifrån ett lägre resande. Intäktssäkring har ett särskilt fokus under året. Även samhällsutveckling som handlar om att påverka samhällsutvecklingen mot ett hållbart resande, men också att utveckla och anpassa erbjudande till kund utifrån nya och flera resebehov.

#### 2.1.2 Vara föregångare - VGR:s eget arbete ska ligga i framkant

Västtrafiks arbete inom elektrifiering är ett exempel på utvecklingsarbete där kollektivtrafiken i Västra Götaland ligger i framkant. Arbetet inom ElectriCity-samarbetet har här varit centralt. Den breda samverkan mellan industri, forskning och samhälle som ElectriCity-samarbetet är, har varit en nyckel till framgång. Genom att tillsammans utveckla, testa och demonstrera nya lösningar kan nästa steg nu tas i att elektrifiera i full skala.

## 2.2 Trafikförsörjningsprogrammet

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

Uppdrag Kollektivtrafiknämnden	Mål 2025	Utfall 2022 augusti	Trafikförsörjningsprogram
Andelen hållbara resor(kollektivtrafik, cykel och gång) i Västra Götaland ska öka	40%	34%	Övergripande mål
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar)* måлтаlet justerad pga ändrad metod	79%	)*	Delmål 1
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner (fördubblingsmålet)	350	284	Delmål 1
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.	65%	58%	Delmål 2
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	70%	61%	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%	58%	Delmål 3
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 33 % (kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon)	33%	27%	Delmål 3

\*Följs upp årligen i samband med uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet

## Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland

Det övergripande målet om att andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) ska öka, är satt till 40% år 2025. En samlad bedömning är att cykel och gång har ökat under pandemin. Dock har också resandet med bil ökat vilket gör att det hållbara resandet har fått en lägre marknadsandel.

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

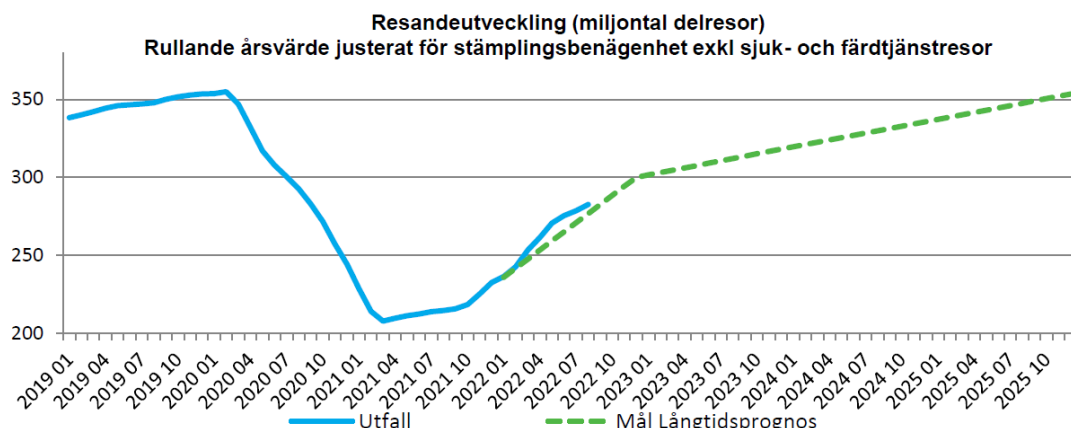
### Delmål 1 - God geografisk tillgänglighet

Genom att arbeta långsiktigt med prioriterade stråk, som har beslutats med bred förankring mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen, skapas en robusthet som bidrar till en ökad pålitlighet och förtroende för kollektivtrafiken. Större orter inom regionen knyts samman och på så sätt blir det enklare att arbets- eller studiependla för de som inte bor och arbetar eller studerar på samma ort. För att underlätta pendlingsmöjligheter för de som vill resa mellan landsbygd och stad är både pendelparkeringar och ett grundläggande utbud av kollektivtrafik på landsbygden av stor vikt.

Pandemin och olika nivåer av restriktioner har från 2020 haft en stor påverkan på resandet med kollektivtrafiken. Från början av februari 2022 upphörde dock de flesta restriktioner att gälla, och sedan dess har resandet återhämtat sig. Under de senaste tre månaderna, juni till augusti 2022, var resandet på en nivå motsvarande 88% av 2019 års resor.

På grund av något lägre resande i början av året är motsvarande värde från årets början 82% av 2019 års resor. Den positiva utvecklingen gäller för alla trafikslag, men tåg är det trafikslag som nu är närmast 2019 års nivåer.

Det rullande årsvärdet per augusti 2022 uppgår till 284 miljoner resor, och takten på återhämtningen av resandet ser i nuläget ut att gå något snabbare än förväntat. Målsättningen för 2022 är att nå minst 300 miljoner resor, vilket är 85% av trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga mål för resandet 2025. Målet för 2025 är att nå minst 350 miljoner resor, det vill säga att antalet resor med kollektivtrafiken ska återtas på minst samma nivå som för 2019.



## Delmål 2 - Enkel, trygg och inkluderande

Att hela resekedjan fungerar är något som är viktigt för alla resenärer. För barn, äldre och personer med funktionsnedsättning kan detta vara avgörande för att de ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken. I Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor beskrivs mål och delmål med efterföljande åtgärder för att öka tillgängligheten och tryggheten i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper.

Under våren 2022 genomfördes ett utvecklingsarbete för att stärka Västtrafiks samverkan med funktionshinderorganisationer. Arbetet under våren syftade till att utreda hur ett permanent samverkans forum bör fungera, både när det gäller organisation internt inom Västtrafik och vilka mötesformer som fungerar bra. Arbetet utvärderades och en rapport presenterades i maj. Under hösten 2022 fortsätter arbetet för att implementera en permanent verksamhet. Redan under vårens arbete ökade kompetensnivån hos de tjänstepersoner på Västtrafik som deltog i arbetet och ett antal utmaningar identifierades att arbeta vidare med.

Den 1 september införde Västtrafik ett tillgänglighetsnummer motsvarande den tjänst som trafikförvaltningen i Stockholm erbjuder. Planeringsarbetet och utbildning av personal har genomförts under våren 2022. Verksamheten startar med en testperiod med en begränsad grupp användare.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna fortsätter under 2022 i samverkan mellan Västtrafik och Västfastigheter. I samband med framtagandet av ett nytt hållplatskoncept under hösten 2022 kommer arbetet med att ta fram nya tillgänglighetsriktlinjerna för hållplatser starta, samtidigt som hållplats- och utrustningshandboken också uppdateras.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa webbsidan [vasttrafik.se](http://vasttrafik.se) och appen ToGo fortsätter under 2022.

Ett regionalt satt mål är att öka tryggheten hos resenärerna till minst 70% innan 2025. För att öka tryggheten och attraktionskraften krävs gränsöverskridande samverkan med andra aktörer. Under 2022 arbetade Västtrafik med utvärdering av tidigare trygghetsarbete. I utvärderingen kom man fram till att kommunerna har en särskilt viktig roll med anledning av liggande lagförslag om kommunernas ansvar för det brottsförebyggande arbetet. Lagen föreslås träda i kraft 1 juli 2023<sup>1</sup>. Under 2022 har Västtrafik arbetat fram olika förslag för att bidra till kommunernas brottsförebyggande arbete. På så vis kan Västtrafiks trygghetsarbete standardiseras och en jämlikhet tillämpas i hela regionen. Detta förarbete planeras pågå fram till årsskiftet 2022. Under 2023 väntar implementeringsarbete inom berörda verksamheter VT9000 och övriga samverkansaktörer.

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

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

### **Delmål 3 - Låg miljöpåverkan**

Västra Götalandsregionens miljö- och klimatstrategi har aktualiserats och förväntas fastställas av KTN i höst. Västtrafik arbetar med åtgärder för att minska koldioxidutsläppen enligt Västtrafiks miljö- och klimatplan, med målsättning att sänka koldioxidutsläppen per personkilometer med 90% mellan 2006 och 2035. Senast 2030 ska enbart drivmedel från förnybara källor användas inom kollektivtrafiken och all stads- och tätortstrafik i regionen ska elektrifieras. Hänsyn tas redan nu till de mål och inriktningar som finns i den aktualiserade miljö- och klimatstrategin.

Västtrafiks klimat- och miljömål mäts i enheten utsläpp per personkilometer, det vill säga de totala utsläppen fördelade på antal kilometer som resenärerna sammanlagt reser i kollektivtrafiken. På grund av en negativ resandeutveckling i samband med pandemin ökade utsläppen per personkilometer, trots att samtliga åtgärder enligt miljö- och klimatplanen genomfördes. Under första hälften av 2022 syns ett ökat resande igen. Utsläppen per personkilometer kommer enligt prognosen för helår 2022 ha minskat med cirka 58% jämfört med 2006.

I och med aktualiseringen av miljö- och klimatstrategin kommer även totala utsläpp att följas upp, vilket kommer visa på hur utsläppen totalt sett minskar utan hänsyn tagen till resandeutvecklingen. Prognos visar att Västtrafiks totala utsläpp av koldioxid under 2022 (46 500 ton koldioxid) är en minskning med 63% jämfört med 2006, målet är att utsläppen av koldioxid 2025 skall vara max 37 000 ton. Kombinationen av uppföljning i

---

<sup>1</sup> Lagrådsremiss, Kommunernas ansvar för brottsförebyggande arbete, s.1



både totala utsläpp och utsläpp per personkilometer förväntas ge en bättre bild över progressen.

### **3 Medarbetare**

Efter pandemin påbörjades en försiktig återgång till kontoren varpå steg togs mot framtidens arbetsliv. Ett arbete som har präglats av resultatet från en arbetsmiljöenkät där vi valt att omhänderta delar av resultatet i ett kulturarbete i form av medarbetardialoger. Västtrafik har skapat förutsättningar för en lärplattform som möjliggör en digital medarbetaruppföljning samt e-learning. Vi tar nästa steg i vår chefsutveckling och tar stöd i utformningen av denna via chefernas genomförda 360-analyser. Inom IT-enheten fortsätter Västtrafik arbetet med kompetens- och konsultväxling, ett arbete som sker parallellt med att vi planerar för ett talangprogram som ska startas i början av 2023. Som ett led i utformandet av detta talangprogram fokuserar vi på de delar i vårt varumärkesarbete som behöver tydliggöras. Inkludering och hållbarhet har stort fokus i allt vårt arbete vilket även syns i de HR-strategiska utvecklingsområden som har arbetats fram. Under 2023 har Västtrafik valt att prioritera insatser inom: Hållbart arbetsliv, digital HR, kompetensutveckling och lärande, medarbetare och kultur samt mätning, utvärdering och uppföljning.

#### **3.1 Mål från regionfullmäktiges budget**

##### **3.1.1 Skapa attraktiva arbetsplatser och förbättra möjligheterna till karriär- och kompetensutveckling**

Västra Götalandsregionen liksom Västtrafik arbetar långsiktigt och målmedvetet med arbetsgivarvarumärket, framför allt 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. Västtrafik ser en stark koppling mellan att arbeta strukturerat med inkludering och innovation, attraktiv arbetsgivare och hållbarhet. Västtrafik satsar mycket på att ta steg mot en hållbarare arbetsplats samt att ha en inkluderande kultur. Varumärkesarbetet tar avstamp i en personlighet som är inkluderande, trygg och visionär. Aktiviteter som äger rum under året är bl a ett kulturarbete utifrån resultatet från årets arbetsmiljöenkät, vidareutvecklingen av onboarding, digitalisering av arbetsplatsen, aktiviteter via Västtrafiks HR-råd 9 000 samt genomlysning av ett inkluderingsperspektiv i flera HR-processer för att utmana i det fortsatta arbetet att bli en attraktivare arbetsgivare. Arbetet med kompetensplaneringen, och då framförallt den strategiska planeringen, har senaste åren fokuserat på förflyttningen mot Västtrafiks målbild för ledarskapet och medarbetarskapet. Arbetet syftar till att alla medarbetare ska ha förståelse för ”Det börjar med mig”. Vad avser andelen anställda som har en plan för kompetensutveckling har Västtrafik sedan flera år tillbaka ett uttalat krav kring detta i samband med medarbetaruppföljning, något som inför kommande år helt kommer att utgå ifrån en digital plattform. 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 använda konsultförmedlingstjänst. Västtrafiks

mål och uppdrag innebär att behovet av att kompetensväxla löpande ses över, ett arbete som även fortsätter nästa år.

### **3.1.2 Säkra behovet av återhämtning och avlastning samtidigt som köer betas av**

Västtrafik fortsätter uppföljningen av medarbetarnas fysiska och psykosociala hälsa via OSA-dialoger (Organisatorisk och Sociala Arbetsmiljöronder). Dessa dialoger kompletteras löpande med pulsmätningar som senaste året haft fokus på förändrad arbetssituation utifrån pandemin, exempelvis välmående utifrån ökad grad av distansarbetet. Under året har vi även påbörjat ett kulturarbete för att tillsammans skapa förståelse kring resultatet från vår arbetsmiljöenkät. Detta arbete är pågående och genomförs genom medarbetardialoger. Friskvårdsaktiviteter fortsätter med oförändrad kraft men kommer nu att anpassas utifrån stegen som tas mot framtidens arbetsliv. För att regelbundet följa upp medarbetares hälsa och välmående har Västtrafik fokus på helheten tillsammans med ett större fokus på de individuella behoven. Västtrafiks medarbetarsamtal rymmer välmående, erfarenhetsutbyte, nyfikenhet på varandras tankar, kunskap och positiva återkoppling. Detta är grunden för en bra arbetsmiljö och bidrar till en hållbar förflyttning. Helhet och kontinuitet är viktigt och därför ser Västtrafik nu till att medarbetarsamtalen hänger ihop. Västtrafik har två typer av samtal där en del håller fokus på välmående, den fysiska och psykosociala arbetsmiljön, och den andra delen har fokus på prestation, resultat och utveckling.

## **3.2 Chefsförutsättningar**

Västtrafik har under 2022 tagit steg i vidareutvecklingen av medarbetarskapet och ledarskapet. Medarbetarsamtalen bygger vidare på affärsplanen och det finns stor igenkänning med verksamhetsstrategin. Utifrån den pratar Västtrafik om ageranden, och en medarbetarprofil och ledarprofil har tagits fram. Mål sätts också utifrån våra ageranden och bygger inte bara vidare på våra förbättringsområden, utan också våra styrkor. Hur vi agerar är avgörande för att vi ska nå våra mål. Profilerna enar i ett gemensamt arbetssätt och utgör underlag till medarbetarsamtalen. En ledarutvecklingsgrupp arbetar vidare med Västtrafiks chefsutveckling, detta för att tydligare möta upp chefernas behov utifrån vart man befinner sig i sin karriär. Andra prioriterade frågor kopplat till chefskapet är onboarding och uppföljning. Det sistnämnda har skett i form av en 360-mätning för samtliga chefer under första halvåret 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. Till följd av konsultväxlingar inom IT-enheten (växande verksamhet) planeras även en organisationsförändring för att tillmötesgå goda förutsättningar för chefskapet. Västtrafik har fyra chefsnivåer; VD, enhetschefer, avdelningschefer/affärschefer samt teamledare. Dessa chefskap har fulla V-E-P-ansvar (Verksamhet Ekonomi Personal).

## **3.3 Personalvolym och personalstruktur**

Västtrafik har 427 nettoårsarbetare per den siste augusti 2022, jämfört med 410 motsvarande tidpunkt föregående år.

Löpande pågår även en konsultväxling inom IT-enheten, dels i syfte att hämta hem kärnkompetenser, dels i syfte att göra en ekonomisk hemtagning. En konsultförmedlingstjänst är upphandlad och alla konsultbeställningar sker via den.

## 4 Ekonomi

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan - aug 2022 motsvarande -3 719 mnkr, det innebär en positiv avvikelse mot budget med +113 mnkr.

Prognos 3 för helår 2022 visar på ett resultat före driftsbidrag motsvarande -5 608 vilket är ett resultat i linje med budget. Prognosen innehåller en stor osäkerhet vad avser den allmänna kostnadsutvecklingen (index) och dess påverkan på Västtrafiks trafik kostnader utifrån de omvärldsfaktorer som finns. Västtrafik har i denna prognos tagit med en indexavvikelse motsvarande ca -630 mnkr. Det är emellertid stor rörelse på framförallt bränsleindexen där inga officiella prognoser finns att tillgå. Samtidigt utifrån främst den positiva utvecklingen av Västtrafiks biljettintäkter så arbetar Västtrafik för att totalt sett uppnå ett resultat i balans med budget.

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

### 4.1 Resultat

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall aug, 2022				Prognos 3, 2022			
	Ack aug	Budget ack aug	Utfall - Budget	Avvik % B22	Prognos 3, 2022	Budget 2022	Prognos - Budget	Avvik % B22
Biljettintäkter	2 113	1 834	279	15,2%	3 426	2 919	507	17,4%
Övriga rörelseintäkter	1 055	1 021	35	3,4%	1 615	1 531	84	5,5%
Kostnader	-6 887	-6 687	-200	-3,0%	-10 650	-10 058	-592	-5,9%
<b>Resultat före finansnetto</b>	<b>-3 719</b>	<b>-3 833</b>	<b>114</b>	<b>3,0%</b>	<b>-5 609</b>	<b>-5 608</b>	<b>-1</b>	<b>0,0%</b>
Finansiellt netto	0	0	0		1	1	0	-37,5%
<b>Resultat före driftsbidrag</b>	<b>-3 719</b>	<b>-3 833</b>	<b>114</b>	<b>3,0%</b>	<b>-5 608</b>	<b>-5 608</b>	<b>0</b>	
Driftsbidrag	3 739	3 739	0		5 608	5 608	0	
<b>Resultat efter Driftsbidrag</b>	<b>20</b>	<b>-94</b>	<b>113</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

#### Utfall januari-aug 2022 jämfört budget

Totalt visar Västtrafik ett utfall för perioden som avviker positivt mot budget med +113 mnkr. För första gången på mycket länge avviker Västtrafiks biljettintäkter positivt mot budget (+279 mnkr). Kostnadsmassan avviker negativt med -200 mnkr. Det är främst trafik kostnaderna som avviker negativt på grund av index. Även 2022 medförde ett budgetläge efter pandemin med stor osäkerhet, vilket medförde att budget 2022 innehåller ett öppet besparingskrav vilket också återfinns under trafik kostnader. Övriga kostnadsslag avviker positivt och mildrar den negativa effekten under perioden.

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

## Sammanfattning av avvikelser mellan Ack utfall aug - Ack budget 2022 aug

(Belopp i mnkr)

Intäkter	279
Bidrag elbuss	25
Viten	12
Oidentifierat besparingskrav	-90
Index	-389
Förändrat resande och trafik	18
Spårvagnskstn	44
Tågkstn	20
Utveckling (central)	18
Personalkostnader	18
Avskrivningar	25
Övrigt	133
Summa avvikelser	113

Biljettintäkterna avviker för första gången på länge positivt mot budget med +279 mnkr. Första tertialet inleddes med kvarvarande restriktioner från pandemin. När dessa släppte har Västtrafiks kunder återvänt och börjat resa i större omfattning än förväntat. För närvarande ser Västtrafik en uppåtgående kurva på resandet och än mer på biljettintäkterna. Resenärerna väljer i större utsträckning enkelbiljetter och till detta kommer det arbete som genomförts för att intäktssäkra med minskat område för öppen visering m.m (+279 mnkr).

Västtrafik har erhållit bidrag för elektrifiering av trafiken och anskaffning av elbussar. Delar av bidraget är retroaktivt varvid det blir en något större positiv effekt under 2022 än kommande avtalsår (+25 mnkr).

Västtrafik har erhållit olika typer av viten kopplade till trafikavtalen (+12 mnkr)

I budget 2022 fanns ett odefinierat besparingskrav på sammanlagt -136 mnkr varav -90 mnkr avser perioden jan-aug. Det var en åtgärd för att få en budget i balans inför året.

Den allmänna kostnadsutvecklingen, (index) avvek negativt under perioden. Det är främst bränsleindex som avviker dels på grund av produktion, men kriget i Ukraina har förvärrat situationen ytterligare (-279 mnkr).

Förändrat resande och förändrad trafik avser avvikelser vad avser resandeincitament, förstärkningstrafik, ersättningstrafik och liknande (+18).

Spårvagnskostnaderna avviker positivt. Det avser minskade leasingkostnader på grund senarelagd leverans av nya spårvagnar och mindre utfört arbete på banan med mera (+44 mnkr).

Utveckling utifrån gemensam prioritering är till viss del en effekt av periodisering, men avser även prioritering av befintligt utrymme relativt Västtrafiks totala resultat (+18 mnkr).

Personalkostnader beror bland annat på fördröjningar i rekryteringar vilket i vissa fall medför kostnadsökningar för t ex bemanning, konsulter, men även öppna vakanser etc (+18 mnkr). Avskrivningar beror delvis på periodisering, senarelagd engångseffekt samt försenad leverans (+25 mnkr).

Övrigt (+133 mnkr) är ett stort antal olika poster och beror delvis beror på periodisering.

### Prognos 3 helår 2022 jämfört budget

Totalt för helåret visar Västtrafiks prognos ett resultat som är i linje med budget. Den positiva trenden för intäkterna förväntas fortsätta och mildrar till viss del den negativa indexutvecklingen.

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

Sammanfattning av avvikelser mellan Prognos 3 - Budget 2022	
(Belopp i mnkr)	
Intäkter	507
Bidrag elbuss	33
Viten	11
Odefinierat besparingskrav	-136
Index	-629
Förändringar i trafik	17
Spårvagnskstn	43
Utveckling (central)	10
Personalkostnader	19
Avskrivningar	20
Övrigt	104
Summa avvikelser	0

Biljettintäkterna bedöms fortsätta ha en positiv utveckling under resterande delen av året. Västtrafik bedömer att årets sista månader slutar på en nivå som i stort motsvarar 2019 års nivå före pandemin. Det är utöver återhämtningen, mixen av biljetter samt arbetet med intäktssäkring som bidrar till den positiva intäktsutvecklingen. (+507 mnkr).

Västtrafik har erhållit bidrag för elektrifiering av trafiken och anskaffning av elbussar. Delar av bidraget är retroaktivt varvid det blir en något större positiv effekt under 2022 än kommande avtalsår (+33 mnkr).

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

Den allmänna kostnadsutvecklingen, (index) bedöms avvika på helåret. Det är främst bränsleindex som avviker dels på grund av tillgången av olika bränsleslag men omvärldsfaktorer som konjunktur, kriget i Ukraina etc har försämrat situationen ytterligare (-629 mnkr). Beräkningarna håller en hög grad av osäkerhet.

Förändringar i trafik avviker positivt och avser kostnader för ändrad linjedragning, ersättningstrafik och trafikomläggningar (+17 mnkr).

Spårvagnskostnader bedöms avvika positivt på helåret. Det avser lägre kostnad för drift, minskade leasingkostnader på grund senarelagd leverans av nya spårvagnarna och mindre utfört arbete på banan med mera (+43 mnkr).

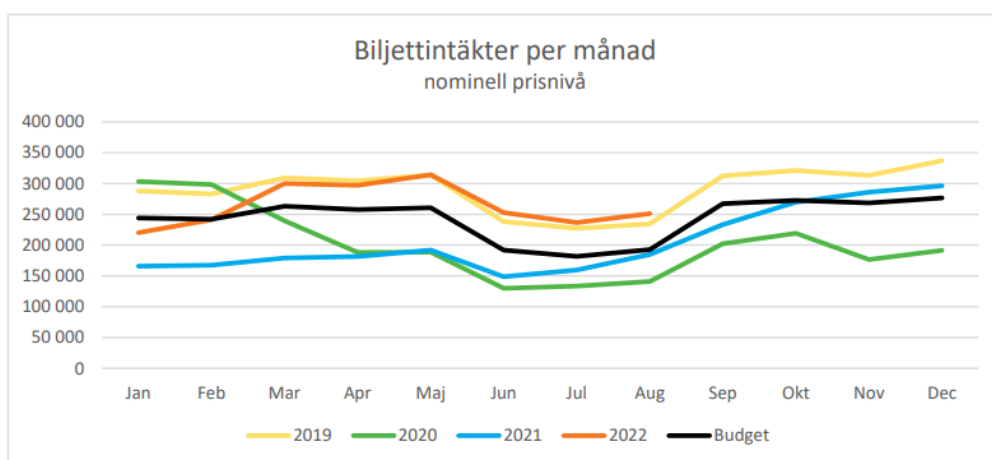
Utveckling utifrån gemensam prioritering avser främst prioritering av befintligt utrymme relativt Västtrafiks totala resultat, men också resurstillgången i stort (+10 mnkr).

Personalkostnader beror på fördröjning i rekryteringar vilket i vissa fall medför kostnadsökningar för tex bemanning, konsulter etc (+19 mnkr). Avskrivningar beror på periodisering, senarelagd engångseffekt samt försenad leverans (+20 mnkr).

Övrigt (+104 mnkr) är ett stort antal olika poster.

#### 4.1.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna för perioden januari – aug avviker positivt mot budget med +279 mnkr efter första månadernas restriktioner så har resandet utvecklats positivt och återhämtningen har varit starkare än förväntat. Detta tillsammans med en fortsatt stark försäljning av enkelbiljetter i jämförelse med tiden före pandemin. Arbetet med intäktssäkring, som innebär en reducering av det öppna systemet med påstigning i alla dörrar fortsätter och påverkar positivt även det. Prognosen för helåret medför en positiv avvikelse med cirka +500 mnkr. Vid slutet av året förväntas biljettintäkterna vara i nivå med 2019 dvs en snabbare återhämtning. Återhämtningen på resandet har inte skett i samma omfattning och indikationer finns på viss avmattning i den uppgående resandetrenden.



I jämförelse med föregående år har intäkterna för perioden ökat med 53%. I jämförelse med 2019 avviker de negativt med -4% (Detta utan hänsyn tagen till prisjusteringar).

#### 4.1.2 Verksamhetens kostnader

Störst kostnadsavvikelse finns inom trafikkostnaderna som avviker negativt för perioden beroende på den negativa utvecklingen av index (-389 mnkr) samt det oidentifierade besparingskravet om -136 mnkr (-90 mnkr under perioden).

### 4.2 Investeringar

Västtrafiks verksamhetsstyrda investeringar har för året en ram som uppgår till 288 mnkr. Ram för ägarstyrda investeringar uppgår till 368 mnkr. Det finns även investeringar kopplat till spårvagn som hanteras utanför plan. Utvecklingen för fastighetsinvesteringar redovisas av Västfastigheter.

Prognosen för Västtrafiks verksamhetsstyrda ramar pekar på ett lägre utfall med totalt 80 mnkr. Verksamhetsstyrda investeringar i fordon avviker mest, 56 mnkr. Detta beror främst på lägre underhållsinvesteringar i fordon än planerat. Åtgärderna har förskjutits i tid, men också till viss del blivit något billigare. Avseende verksamhetsstyrda utrustningsinvesteringar pekar prognosen på en positiv avvikelse med 22,5 mnkr. Detta beror till stor del på att lösning med depåladdning valts i nyetablerade trafikavtal, vilket innebär att medtagna investeringar i laddplatser i trafiken ej är nödvändiga.

Utbetalningar för ägarstyrda fordonsinvesteringar är 180 mnkr lägre än budgeterat. Avvikelsen beror uteslutande på en justerad leveransplan för tågfordonsprojekt.

Förseningen är kopplad till pandemi, svårigheterna med råvarutillgång och annan omvärldspåverkan. Förhandling pågår med tillverkaren för att enas om en uppdaterad leveransplan, och därmed nya förutsättningar för betalplanen.

Investeringar, tkr	Prognos		Utfall 2022
	2022	Budget 2022	mnkr-08
Immateriella tillgångar, verks.styrt	35 126	36 150	19 425
Maskiner, inventarier och utrustning	129 307	151 850	56 025
Fordon, ägarstyrt	79 997	260 000	22 870
Fordon, verksamhetsstyrt	19 462	76 000	11 732
Fordon, utanför investeringsplan	24 567	22 600	24 567
<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.

//