

Styrelsen	2022-02-23
Handling nr	9.3
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2022-02-14
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Utfall januari och prognos 1 – 2022

I bifogad handling presenteras månadskommentar januari och prognos 1, 2022. Underlaget avseende prognos 1 är framtaget enbart för bedömning av större kända förändringar under året. Prognosen översänds inte till Västra Götalandsregionen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av ovanstående föreslås styrelsen besluta
att notera utfall januari och prognos 1, 2022 till protokollet.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Månadskommentar 2022-01

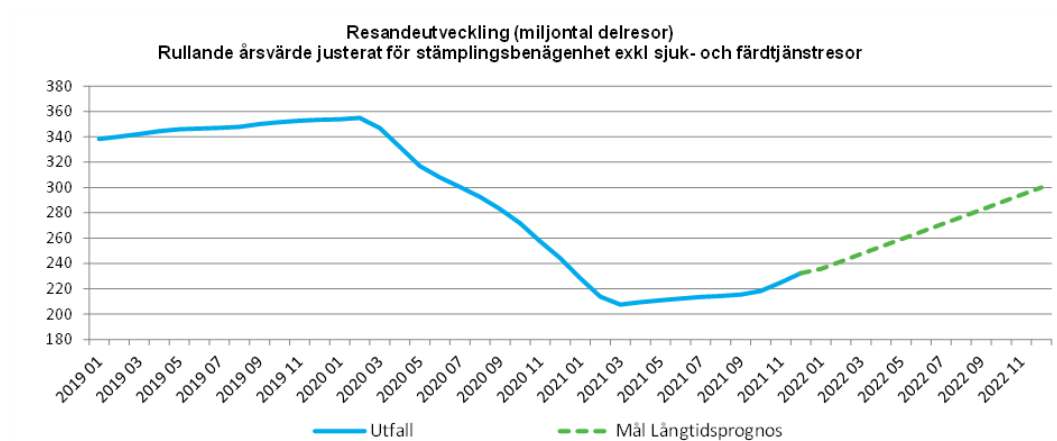
Västtrafik AB



Innehållsförteckning

1 Verksamhet	3
2 Medarbetare	3
3 Ekonomi.....	4

1 Verksamhet



2021 låg resandet på ungefär hälften av 2019 års nivå under början av året, men började sedan återhämta sig i takt med att pandemin avmattades. I december månad var antalet resor ungefär 20% lägre än i december 2019.

I januari 2022 är resandet tillbaka på en något lägre nivå än under senare delen av 2021 beroende på pandemin. Sedan vecka 2 gäller återigen stängda framdörrar i kollektivtrafiken och distansarbete förespråkas på många arbetsplatser. För januari månad är det en minskning av det totala antalet resor med 38% jämfört med januari 2019. Jämfört med föregående år är resandet 26% högre i januari 2022. Målet för 2022 är att det totala resandet inte ska vara lägre än 15% av antalet resor 2019, vilket motsvarar en ökning med 28% jämfört med 2021.

Tabellen nedan redovisar delresor fördelat per trafikslag jämfört med samma period **2021**.

Trafikslag milj delresor	1 mån		3-mån		Från årets början		Rullande 12 mån	
Buss	10	28%	34	33%	10	28%	123	2%
Båt	0	16%	1	23%	0	16%	5	-5%
Tåg	1	32%	4	57%	1	32%	14	7%
Spårvagn	8	24%	27	41%	8	24%	94	6%
Anropsstyrd trafik	0	11%	0	21%	0	11%	2	19%
Summa	19	26%	67	37%	19	26%	238	4%

Tabellen nedan redovisar delresor fördelat per trafikslag jämfört med samma period **2019**.

Trafikslag milj delresor	1 mån		3-mån		Från årets början		Rullande 12 mån	
Buss	10	-39%	34	-28%	10	-39%	123	-31%
Båt	0	-36%	1	-24%	0	-36%	5	-30%
Tåg	1	-44%	4	-27%	1	-44%	14	-33%
Spårvagn	8	-37%	27	-24%	8	-37%	94	-28%
Anropsstyrd trafik	0	-29%	0	-14%	0	-29%	2	-14%
Summa	19	-38%	67	-26%	19	-38%	238	-30%

2 Medarbetare

Nettoårsarbetare volymförändring jmf motsvarande månad föreg. år.

Västtrafik har 425 nettoårsarbetare per den siste januari 2022, jämfört med 421 motsvarande tidpunkt föregående år.

Till följd av omständigheterna kopplat till covid-19 infördes anställningsprövning

och ställningstagande till rekrytering utförs av en utsedd beslutsgrupp. Dessa rutiner ligger fortfarande kvar men kommer inom kort att avvecklas.

Vi följer Folkhälsomyndighetens och Västra Götalandsregionens rekommendationer och så även när restriktionerna kommer att hävas. Vi planerar nu för en försiktig återgång till arbete från kontoren. Vi kommer även under våren behöva testa oss fram vad gäller arbetssätt och mötesupplägg.

Under hösten har vi varit delaktiga i Västra Götalandsregionens arbete kopplat till framtidens arbetsplats. VGR som arbetsgivare tar fram gemensamma principer på en övergripande nivå som varje förvaltning och bolag behöver anpassa till sin verksamhet.

Då många av våra medarbetare fortfarande har en hög grad av distansarbete har vi fortsatt åtgärder för att säkerställa medarbetarnas arbetsmiljö, exempelvis nödvändig IT-utrustning (som skärmar och headset) samt friskvårdsaktiviteter som t ex promenader. Digitala fikor med sina kollegor har blivit ett naturligt och återkommande inslag i vår vardag.

Under hela pandemin har vi fortsatt med våra pulsmätningar. Resultaten från dessa visar att det för merparten av oss fungerar bra att arbeta hemifrån, både i relationer och kommunikation med kollegor och chefer. Det finns även en tydlighet i vad som förväntas av våra medarbetare. Resultatet visar också att det framgent önskas en mix av hemarbete kontra arbete från kontoren, detta för att kunna vara hållbara och bidra till en attraktivitet som arbetsgivare. Under januari-februari kompletterar vi resultatet från pulsmätningarna med en arbetsmiljöenkät.

3 Ekonomi

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag ack jan 2022, motsvarande -489 mnkr, vilket är en negativ avvikelse mot budget med -19 mnkr. Västtrafik har vid ingången av året ett odefinierat besparingskrav motsvarande -136 mnkr (periodiserad i budet motsvarar ca -11 mnkr/månad). Det finns i regeringens budget medtaget ett statsbidrag motsvarande 1 mdr för kollektivtrafiken och effekter av pandemin på biljettintäkterna. Om tidigare års upplägg kommer gälla även för 2022, skulle det motsvara ett tillskott på drygt 100 mnkr för Västtrafik. Det finns i dagsläget inga detaljer om fördelningsmodell.

För 2022 finns utöver ovanstående, två större risker;

- Fortsatt osäker intäktsutveckling.
- Stor osäkerhet avseende årets indexutveckling, (bränsleindex).

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall Jan, 2022			
	Ack Jan	Budget ack Jan	Utfall - Budget	Avvik % B22
Biljettintäkter	220	244	-24	-9,7%
Övriga rörelseintäkter	121	128	-7	-5,2%
Kostnader	-830	-842	11	1,3%
Resultat före finansnetto	-489	-470	-19	-4,0%
Finansiellt netto	0	0	0	
Resultat före driftsbidrag	-489	-470	-19	-4,0%
Driftsbidrag	467	467	0	
Resultat efter Driftsbidrag	-22	-3	-19	

Biljettintäkterna avvek negativt jämfört budget med -24 mnkr, men i mindre omfattning än motsvarande månad föregående år trots pågående restriktioner. Sammantaget utifrån att restriktionerna lyfts 9 februari samt den relativt goda återhämtning som skedde okt-nov 2021 är bedömningen att budgeterad nivå är möjlig att uppnå på helåret.

På kostnadssidan avviker trafik kostnaderna negativt sammantaget motsvarande det odefinierade besparingskravet. Även om avvikelserna i övrigt tar ut varandra kan särskilt noteras indexavvikelsen och ökade elkostnader. Priserna vad avser el såväl som diesel, HVO och RME är för närvarande på historiskt höga nivåer och större avvikelser kommer uppstå under året. Den totala effekten är svår att bedöma då inga officiella prognoser finns att tillgå inom området.

Västtrafik har sen tidigare obeskattade reserver motsvarande ca 590 mnkr, vilket framförallt genererats utifrån positiva avvikelser från en lägre indexutveckling än förväntat.

//

Västtrafik, prognos 1, 2022

Västtrafik har för att fånga större förändringar upprättat prognos 1. Det finns en väsentlig förändring i nedanstående prognos 1, den innehåller i dagsläget ingen avvikelse utifrån index påverkan på trafik kostnaderna. Utvecklingen för helåret vad avser index som justerar bränsledelen av trafikavtalen, är svåra att bedöma. Nivåerna är vid årsskiftet höga. Västtrafik har senare i denna rapport beskrivit några möjliga scenarier. **Dessa scenarier resulterar i en negativ påverkan på helåret och prognos 1 med ca -250 till -450 mnkr utöver de -136 mnkr som framgår av tabellen nedan.** Inför delårsrapporten och nästa prognos kommer ett belopp bedömas.

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Prognos 1, 2022			
	Prognos 1*, 2022	Budget 2022	Prognos - Budget	Avvik % B22
Biljettintäkter	2 919	2 919	0	0,0%
Övriga rörelseintäkter	1 535	1 531	5	0,3%
Kostnader	-10 198	-10 058	-140	-1,4%
Resultat före finansnetto	-5 744	-5 608	-136	-2,4%
Finansiellt netto	1	1	0	0,0%
Resultat före driftsbidrag	-5 744	-5 608	-136	
Driftsbidrag	5 608	5 608	0	
Resultat efter Driftsbidrag	-136	0	-136	

*) Prognos 1 exkluderat indexeffekter 2022

Västtrafik bedöms fortsatt att påverkas negativ av den pågående pandemin. Prognos 1 innehåller utöver tidigare beskrivna osäkerheter kring bränsleindex ytterligare en risk vad avser intäkterna och återhämtningen på resandet när restriktioner och pandemin nu förhoppningsvis släpper greppet. Även om utvecklingen börjar ge mer kunskap så är det fortsatt svårt att bedöma vad det ”nya normala” resebehoven innebär. Scenariot i prognos 1 innebär att biljettintäktsbudgeten uppnås på helåret. Intäkterna blir något lägre i början av året med något snabbare återhämtning under året (utifrån utvecklingen Q4, 2021) för att sedan förbättras i slutet av året och uppnå en nivå motsvarande närmare 90% av tidigare års resande.

Västtrafik har i prognosen lyft fram de -136 mnkr som redovisades som öppet besparingskrav i budget 2022. Inga statsbidrag är medtagna i prognos 1. I regeringens befintliga budget ingår att kollektivtrafiken i Sverige ska erhålla sammanlagt 1 mdr under 2022. Utifrån tidigare års fördelningsgrund skulle det medföra att Västtrafik kommer erhålla ca 100–120 mnkr under 2022.

Totalt sett kommer Västtrafik vid slutet av året redovisa ett negativt resultat om inte situationen förbättras vad avser bränsle och el. Budget 2022 är en återhållsam budget där Västtrafik nu flera år i följd arbetat hårt för en budget i balans. Tillförs externa medel, exempelvis statsbidrag, kan det odefinierade besparingskravet

finansieras men i övrigt kommer den negativa avvikelsen att kvarstå. Västtrafik har vid ingången av året drygt 590 mnkr i obeskattade reserver att lösa upp.

Analys av avvikelser mellan prognos 1 och budget 2022

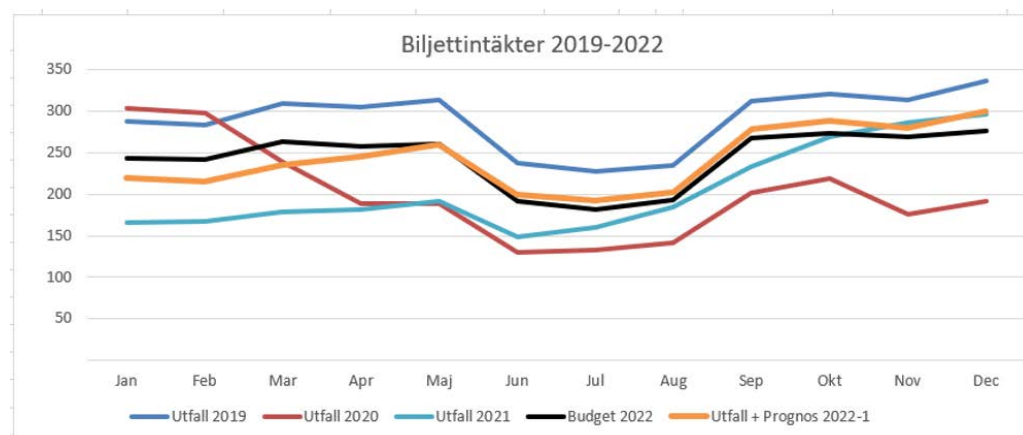
Sammanfattning av avvikelser mellan Prognos 1 - Budget (Belopp i mnkr)	
Intäkter	0
Odefinierat besparingskrav	-136
Index se scenario *)	0
Förändrat resande	-4
Förändringar i trafik	13
Tåg	-14
Spårvagn	14
Övrigt	-9
Summa avvikelser	-136

*) Prognos 1 exkluderat indexeffekter 2022

(Ordningen på de oförutsedda avvikelserna ovan följer generellt sett resultaträkningen förutom posten övrigt.)

Intäktsutveckling

Under 2020 avvek intäkterna ca 1,2 mdr mot budget (utifrån pandemin). Intäkterna under 2021 avvek i samma omfattning med ca 1 mdr i jämförelse med 2019. Under sista kvartalet när restriktionerna lättade återhämtade sig biljettintäkterna något snabbare än vad som förväntats, men i december infördes nya restriktioner i samhället igen. Budgeten för 2022 baseras på en utveckling där intäkterna i genomsnitt når upp till en nivå på cirka 85% av utfall 2019. I denna prognos bedöms det fortsatt vara möjligt. Nivån blir något lägre i början av året, men återhämtningen går i slutet av året något snabbare.



Kostnadsutveckling

Prognos 1 är upprättad utan indexeffekter. Bedömningen är för närvarande att helåret kommer påverkas negativt mellan -250 mnkr och -450 mnkr utifrån olika scenarier. Det är bränsleindex som för närvarande är på en hög nivå. Nedan beskrivs olika faktorer samt några indexscenarier i syfte att beskriva spannet.

Elkostnad tåg och spårvagn

Elkostnaden på tåg och spårvagn redovisas inte som indexeffekter. För tåg beror detta på att Västtrafik betalar elkostnad direkt till Trafikverket. Prognos 1 innehåller en effekt på -20 mnkr för högre elkostnad för tågtrafiken under året, en bedömning som är gjord av Trafikverket utifrån deras befintliga avtal. Vad avser spårvagn är elavtalet bundet under 2022, så ingen avvikelse pga pris uppstår. Dessa delar ingår alltså redan i prognosen och inte i scenarierna nedan.

Grund i alla scenarier

Det som är mest problematiskt att bedöma är bränsleindex. Förändringen på övriga index bedöms av Konjunkturinstitutet alternativt är av ringa påverkan.

- Index AKI, KPI, ITPI samt Stibor förväntas avvika negativt med -20 mnkr för 2022 och beloppet ingår i samtliga scenarier.

Västtrafik har en förskjutning av indexvärden som är olika i olika avtal. Det innebär att påverkan på januari-mars i stort sett redan är fastställd.

- Den tillkommande kostnaden för samtliga index för perioden januari-mars är beräknad till -85 mnkr vilket är densamma i samtliga scenarier.

Ordinarie prognosmetod

Den sedvanliga bedömningsmetoden med Konjunkturinstitutets prognoser där så är tillämpligt och senast kända värde för resterande del av perioden.

- Scenariot ger en negativ avvikelse på -410 mnkr.

Snittvärde senaste 12 månaderna

Scenariot baseras på Konjunkturinstitutets prognoser där så är tillämpligt samt snittvärde senaste 12 månaderna.

- Scenariot ger en negativ avvikelse på -240 mnkr.

Bedömd utveckling

Scenariot baseras på Konjunkturinstitutets prognoser där så är tillämpligt och därefter Västtrafiks bedömning (efter bästa kunskap och förmåga) där elpriset sänks med 70%, HVO ökar med ytterligare 25%, RME sänks med -25% och index för diesel ligger kvar på nuvarande nivå.

- Scenariot ger en negativ avvikelse på -270 mnkr.

Utfall RME inte sänks med 25% i scenariot ovan ger det en ytterligare kostnad med ca -80 mnkr. Däremot utfall HVO kvarstår oförändrad minskar kostnaden med 10 mnkr, dvs inte i samma omfattning.

Risker

Pandemins fortsatta utveckling kommer påverka Västtrafiks intäktssida och är oförutsägbar. 1 % genomsnittlig avvikelse på årsbasis motsvarar ca 30 mnkr. Pandemin i sig medför även ett antal verksamhetsrisker.

Bränsleindexens utveckling på kort- och långsikt påverkar resultatet och det är i det kortare perspektivet svårt korrigera för utfallet när svängningarna är stora.

//