

Styrelsen	2023-05-26
Handling nr	6.1
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2023-05-17
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Utfall april samt prognos 2, 2023

Delårsrapport april 2023 bifogas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att godkänna ekonomisk rapport per april samt prognos 2, 2023.

Skövde dag som ovan

Lars Backström



Delårsrapport april 2023

Västtrafik AB

1 Sammanfattning

1.1 Viktigaste händelserna under perioden

Verksamhetsmässigt redovisar Västtrafik ett ackumulerat utfall för perioden jan-april som avviker positivt mot budget med +97 mnkr. Västtrafiks biljettintäkter fortsätter utvecklas bra och i utfallet avviker fortfarande kostnadsmassan även den positivt. Trafik-kostnaderna är i linje med budget trots de konjunkturpåverkande effekter som finns. Prognos 2 för helår 2023 är i stort sett i linje med budget. Biljettintäkter bedöms fortsätta utvecklas positivt (+96 mnkr) medan kostnadsmassan bedöms avvika negativt (-134 mnkr). Det är fortsatt den negativa indexutvecklingen som är årets stora osäkerhet inkluderat både ränteeffekter som sloandet av skattebefrielse på biogas.

Det övergripande målet om att andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) ska öka, är satt till 40 % år 2025.

Under 2022 gjordes 299 miljoner resor med Västtrafik (exkl. sjuk- och färdtjänstresor) vilket är en ökning med 29% jämfört med 2021 och en minskning med 15% jämfört med 2019. 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.

I början av året låg resandet på ungefär 85% av 2019 års resor, och i slutet av april nådde resandet upp till 90% av 2019 års resande. Den positiva utvecklingen gäller för alla trafikslag, men tåg är det trafikslag där resandet ligger strax över 2019 års nivåer.

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 fortsätta återhämta sig är att återfå kundernas förtroende och skapa trygghet att resa tillsammans. Flera kampanjer och åtgärder av olika slag har genomförts. Intäktssäkring har fortsatt ett särskilt fokus och även samhällsutveckling är prioriterat. Fokusområdet för samhällsutveckling handlar om att påverka samhällsutvecklingen mot ett hållbart resande, men också att utveckla och anpassa erbjudande till kund utifrån nya och flera resebehov.

2.1.1.1 Återstart för kollektivtrafiken

Den stora omställning som pandemin medfört innebär ett fönster för långsiktiga förändringar till hållbart resande. Det finns möjlighet till omstart för kollektivtrafiken och Västtrafik bedriver en bred palett av åtgärder för att driva beteendeförändring. Det handlar om att driva på och underlätta för mer hållbara resval genom informations- och beteendepåverkande projekt som stimulerar till bland annat ökad cykling och samåkning.

Ett löpande arbete som sker i samverkan med kommuner och företag. Det handlar också om att utveckla erbjudandet mot att leverera på en större del av människors resbehov och verka för utvecklingen av ett väl fungerande hållbart mobilitetssystem. Arbetet drivs genom en särskild satsning på mobilitet. Behovsstyrd tjänst samt cykel och mikromobilitet är två utpekade satsningsområden.

Västrafik följer också nära de satsningar som sker i infrastrukturen samt kring nya etableringar i regionen. Samordning görs med övriga berörda aktörer för att genomföra åtgärder som stöder ett ökat hållbart resande. Ett prioriterat område är dialog och samverkan med kommunerna för att fortsatt förbättra kollektivtrafikens framkomlighet och utrymme i stadsrummet.

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

Västrafiks 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. Ytterligare ett område som är under framväxt är satsningen på nya mobilitetslösningar som komplement till kollektivtrafik. Arbetet drivs mycket med fokus på samverkan med andra aktörer inom mobilitet.

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

Elektrifieringen av busstrafiken fortlöper. Ingående stadstrafik är kravställd med elektrisk drift och i övrig trafik har kravet varit biogas eller flytande biodrivmedel.

Kriget i Ukraina och Rysslands stopp av gasleveranser till Europa har medfört stor osäkerhet på energimarknaden i stort och särskilt på den europeiska gasmarknaden. Med anledning av att tillgången på gas är begränsad och osäker har priser för gas ökat mycket kraftigt och uppvisat en mycket stor prisrörlighet. Detta har medfört att byte från biogas till biodiesel har genomförts i tre nya avtal.

Två nya avtal med fartygstrafik är kravställda med eldrift, Lysekil och Öckerö, där etablering av fartygstrafiken pågår.

Fortsatt kommer en storskalig elektrifiering vara nödvändig för att nå klimatmålen. Omställningen till eldrivna busar i regiontrafik kommer att ske tidigast från 2026 då tillverkarnas fordonsutveckling blivit försenad på grund av pandemi och krig.

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 2023 april	Trafikförsörjningsprogram
Andelen hållbara resor(kollektivtrafik, cykel och gång) i Västra Götaland ska öka	40%	42%	Övergripande mål
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar)* måtalet justerad pga. ändrad metod	79%	79%*	Delmål 1
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner (fördubblingsmålet)	350	314	Delmål 1
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.	65%	60%	Delmål 2
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	70%	62%	Delmål 2
Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka.	800	609*	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%	33%	Övergripande mål

*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.

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.

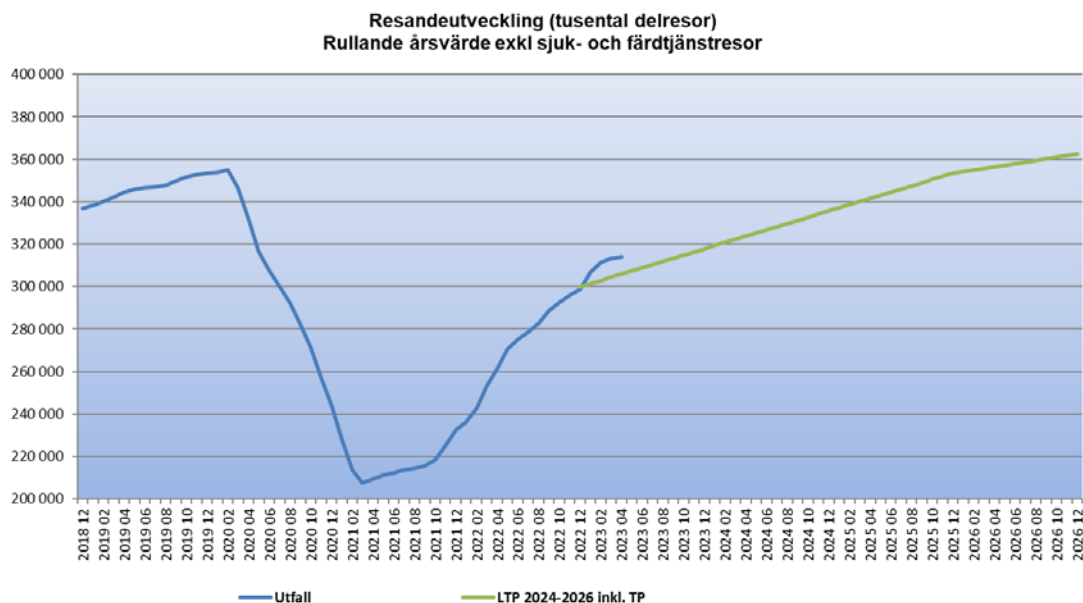
Delmål 1 - God geografisk tillgänglighet

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.

Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner

Under 2022 gjordes 299 miljoner resor med Västtrafik (exkl. sjuk- och färdtjänstresor) vilket är en ökning med 29% jämfört med 2021 och en minskning med 15% jämfört med 2019. 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.

I början av året låg resandet på ungefär 85% av 2019 års resor, och i slutet av april nådde resandet upp till 90% av 2019 års resande. Den positiva utvecklingen gäller för alla trafikslag, men tåg är det trafikslag där resandet ligger strax över 2019 års nivåer.



Delmål 2 - Enkel, trygg och inkluderande

Att hela resekedjan fungerar är något som är viktigt för alla resenärer. För barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och andra utsatta grupper 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 åtgärder för att öka tillgängligheten och tryggheten i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper.

En permanent verksamhet för samverkan mellan Västtrafik och representanter för funktionshinderorganisationer, samverkansforumet Aktiv involvering, etablerades i början av 2023 efter att ett utvecklingsprojekt genomförts under våren 2022. Riktlinjer för samverkansorganisationen är beslutade. Föreningsrepresentanterna deltar också i ett antal projekt för att utveckla och förbättra Västtrafiks tjänster och produkter. I april genomförde Aktiv involvering en utbildning/insiktsworkshop där Västtrafiks ledningsgrupp deltog.

Västtrafik har infört ett tillgänglighetsnummer för att erbjuda hjälp och stöd till resenärer med funktionsnedsättning. Specialutbildad personal svarar på telefonsamtal och skriftliga meddelanden. Tillgänglighetsnumret bidrar till att öka tryggheten hos resenärer med funktionsnedsättning.

Arbete pågår för att ta fram riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken. Riktlinjerna fokuserar på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning och ska tydliggöra resenärers rättigheter när det gäller bemötande, funktion på fordon etcetera.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna fortsätter under 2023 i samverkan mellan Västtrafik och VGR (Fastighet, stöd och service). Arbetet med att ta fram nya tillgänglighetsriktlinjer för hållplatser startade under april 2023.

Västtrafiks verktyg för sociala analyser tillämpas i alla förstudier som genomförs under 2023. Västtrafik deltar också aktivt i arbetet med att revidera Trafikförsörjningsprogrammet.

Dialoger med barn och unga har genomförts bland annat inom arbetet med att ta fram riktlinjerna och inom förstudiearbetet inför trafikupphandlingar.

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. 1 juli 2023 träder lagen om kommunernas ansvar för det brottsförebyggande arbetet i kraft. Inom Västtrafik pågår en utveckling av trygghetsarbetet med fokus på förutsättningar för kommunernas brottsförebyggande arbete.

Bidraget från kollektivtrafiken är bland annat att kommunernas trygghetsresurser ges möjlighet att **resa gratis i kollektivtrafiken** i syfte att med sin närvaro bidra till ökad trygghet för medborgare, resenärer och kunder i och omkring kollektivtrafiken. Pilot pågår i Uddevalla kommun, Borås kommun och Ale kommun. Behovsanalys tillsammans med Göteborgs stad påbörjas under våren 2023 för vidare implementering under hösten.

Ett annat bidrag är att outnyttjade **lokaler** i resecentrum/knutpunkter ska nyttjas för att bidra till ökad närvaro av goda krafter på platsen. Det har identifierats fyra olika aktiviteter för aktivering på dessa platser, så som platssamverkan, krisberedskap, möte med resenärsgupper och dialog och tillfällig aktivering (exempelvis popup bibliotek). Ett pilotprojekt avseende lokaler för aktivering ska genomföras i Kampenhof resecentrum tillsammans med Uddevalla kommun. Under våren ska förarbetena påbörjas. Lokaler för aktivering i anslutning till kollektivtrafiken kan bidra till att nå målet om ökad trygghet i kollektivtrafiken eftersom vi vet att den ideala bytespunkten inom koll2035 också är en levande bytespunkt.

Trafikföretagen ska **bidra till kommunernas lägesbild** till kommunerna i regionen eftersom förare och annan personal dagligen uppmärksammar händelser som sker. För att möjliggöra detta ska en intern databas utvecklas, ”Västtrafiks brottsförebyggande

trygghetsdata”. Arbetet med databas startade under våren 2023. Första versionen beräknas klart hösten 2023. Syftet med databasen är att dela informationen till kommunerna i regionen.

Västrafik ska också möjliggöra för **kamerabevakning i kollektivtrafiken** som ett komplement till övriga trygghetsåtgärder. Det pågår ett arbete tillsammans med polismyndigheten för att möjliggöra nyttjande av kollektivtrafikfasader och infrastruktur. Detta ska under hösten standardiseras i en process och erbjudande på flera platser i regionen.

Ett sista mycket viktigt bidrag för det långsiktiga brottsförebyggande arbetet är att skapa framtidstro bland barn och unga. Under hösten 2023 ska vi undersöka möjligheterna att erbjuda särskilda platser för **sommarjobb/feriepraktik** till ungdomar i riskzon. En fot in i arbetslivet är ett viktigt steg för att inte dras in i en kriminell livsstil och där kan Västrafik bidra, samtidigt som vi öppnar upp för ett framtida arbetsliv inom kollektivtrafikbranschen.

Utveckling och delvis implementering av Västrafiks bidrag förväntas pågå under hela 2023. Västrafiks brottsförebyggande arbete ska ge kommunerna i regionen förutsättningar att omhänderta kollektivtrafiken i deras brottsförebyggande arbete.

Delmål 3 - Låg miljöpåverkan

Västrafiks målsättning är att sänka koldioxidutsläppen per personkilometer med 90 procent mellan 2006 och 2035. Senast 2030 ska enbart drivmedel från förnybara källor användas inom kollektivtrafiken och all stads- och tätortstrafik i regionen ska elektrifieras.

Västrafiks 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 början av 2023 ökar resande vilket bidrar till lägre utsläpp per personkilometer.

Kriget i Ukraina och Rysslands stopp av gasleveranser till Europa har medfört stor osäkerhet på energimarknaden och särskilt på den europeiska gasmarknaden men också senareläggning av fordonstillverkarnas utveckling av nya fordon och drivlinor. De nya förutsättningarna kommer påverka möjlig framtida kravställning i trafikavtal liksom för drivmedelskostnader i nuvarande trafikavtal.

2.3 Regiongemensamt

2.3.1 Intern kontroll

Västrafik fortsätter arbetet med internkontroll i enlighet med det årshjul bolaget använt under ett antal år. Arbetet innefattar bl a upprättande av riskanalys, internkontrollplan kommande år samt uppföljning internkontrollplan föregående år.

3 Medarbetare

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. 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, vara en attraktiv arbetsgivare och hållbarhet. Västtrafik satsar mycket på att ta steg mot mer hållbara arbetsplatser 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 förra årets arbetsmiljöenkät, vidareutvecklingen av onboarding för chefer, digitalisering av arbetsplatsen samt fortsatta steg mot en hållbar arbetsplats. Arbetet med kompetensplaneringen, och då framför allt den strategiska planeringen, har senaste åren fokuserat på förflyttningen mot en profil 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.

3.1.1.1 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, våra centrala avtal 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 lönesättningen.

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. Västtrafiks lönekriterier samt medarbetaruppföljningsmaterial utgår ifrån vår medarbetarprofil och ledarprofil.

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 distansarbete. Sedan förra året har vi även påbörjat ett kulturarbete för att tillsammans skapa förståelse kring resultatet från förra årets 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: en del med fokus på välmående, den fysiska och psykosociala arbetsmiljön och den andra delen har fokus på prestation, resultat och utveckling.

3.2 Personalvolym och personalstruktur

Västtrafik har 441 nettoårsarbetare per den sista april 2023, jämfört med 423 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 finns upphandlad och alla konsultbeställningar sker via den.

4 Ekonomi

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan – april 2023 motsvarande -1 862 mnkr, det innebär en positiv avvikelse mot budget med +97 mnkr. Prognos 2 för helår 2023 visar på ett resultat före driftsbidrag på -5 955 mnkr vilket motsvarar en positiv avvikelse mot budget med +20 mnkr.

4.1 Resultat

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall April, 2023			
	Ack April	Budget ack April	Utfall - Budget	Avvik % B23
Biljettintäkter	1 248	1 238	10	0,8%
Övriga rörelseintäkter	613	548	65	11,9%
Kostnader	-3 723	-3 745	22	0,6%
Resultat före finansnetto	-1 862	-1 959	97	4,9%
Finansiellt netto	0	0	0	
Resultat före driftsbidrag	-1 862	-1 958	97	4,9%
Driftsbidrag	1 992	1 992	0	
Resultat efter Driftsbidrag	130	33	97	

Utfall januari-april 2023 jämfört budget

Verksamhetsmässigt redovisar Västtrafik ett ackumulerat utfall för perioden jan-april som avviker positivt mot budget med +97 mnkr. Västtrafiks biljettintäkter fortsätter utvecklas bra och avviker positivt mot budget (+10 mnkr). Kostnadsmassan avviker även den positivt med + 65 mnkr. Trafikkostnaderna är i linje med budget trots de konjunkturpåverkande effekter som finns. Övriga intäkter samt övriga kostnadslag avviker positivt och mildrar den negativa indexeffekten under perioden.

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

Sammanfattning avvikelser ack april -23 jmf ack april budget 2023

(Belopp i mnkr)

Intäkter	10
Viten	23
Index	-55
Förändrat resande, förändringar i trafik etc	29
Spårvagn	15
Utveckling	8
Personalkostnader	10
Avskrivningar	12
Övrigt	45
Summa avvikelser	97

Biljettintäkterna fortsätter öka och avviker positivt mot budget +10 mnkr.

Västtrafik erhåller viten från trafikföretagen när olika störningar i leveransen inträffar. (+23 mnkr).

Den allmänna kostnadsutvecklingen, (index) avvek negativt under perioden. Nivån på bränsleindex är hög på grund av konjunkturen men det är räntedelen i indexen som påverkar mest (-55 mnkr).

Förändrat resande och förändrad trafik avser avvikelser vad avser resandeincitament, förstärkningstrafik, ersättningstrafik, förändrad trafik och liknande (+29).

Spårvagnskostnaderna avviker positivt. Det avser minskade leasingkostnader på grund senarelagd leverans av nya spårvagnarna med mera (+15 mnkr).

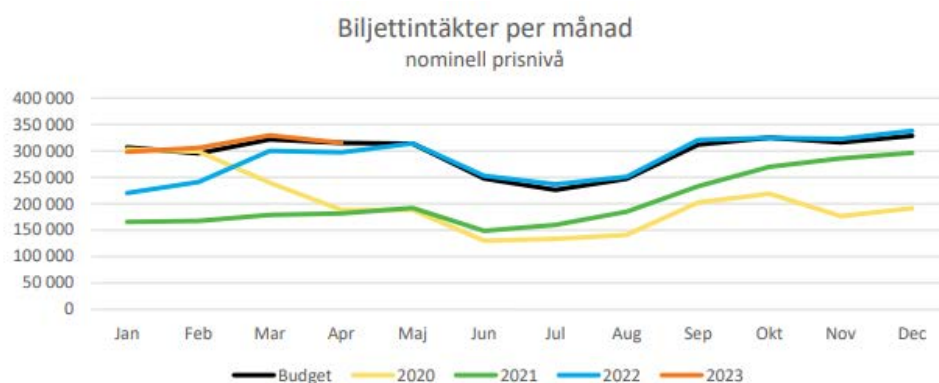
Utveckling utifrån gemensam prioritering avviker något positivt på grund av vissa förskjutningar i tid. (+8 mnkr).

Personalkostnader beror bland annat på fördröjningar i rekryteringar vilket i vissa fall medför kostnadsökningar för tex bemanning, konsulter, men även öppna vakanser etc. (+10 mnkr). Avskrivningar beror delvis på periodisering, men även försenad leveranser (+12 mnkr). Övrigt (+45 mnkr) är ett stort antal olika poster som bl a avser periodiseringsavvikelser.

4.1.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna för perioden januari – april avviker positivt mot budget med + 10 mnkr. Prognosen för helår är fortsatt likartad trend som medför en positiv avvikelse på +96 mnkr. Intäkterna från de publika biljetterna avviker i utfallet positivt med ca +40 mnkr, medan skolkort och tillköp avviker negativt med -30 mnkr.

Andelen försäljning av periodbiljetter har återigen igen ökat och bedömningen är att andelen under året kommer överstiga andelen enkelbiljetter. Det är positivt då det är en signal på mer långsiktiga vanor att resa regelbundet men påverkar ekonomin till viss del negativt. Effekten var förväntat och medtagen i budget. Arbetet med intäktssäkring fortsätter bidra till ökade intäkter. Det kommer krävas uthållighet och långsiktigt arbete för att kunna förändra den norm som numera finns. Intäkterna är nominellt i lite över nivå 2019 (dvs utan hänsyn tagen till prisjusteringar).



I jämförelse med föregående år har intäkterna för perioden ökat med 39%. I jämförelse med 2019 avviker de negativt med -2%.

4.1.2 Verksamhetens kostnader

Största negativ kostnadsavvikelse återfinns inom trafik kostnaderna och avser den negativa utveckling av trafikavtalens index där framförallt räntan påverkar negativt. I utfallet påverkar det negativt med -55 mnkr och i prognosen, som även inkluderar konsekvenser av slopad skattebefrielse på biogas, -213 mnkr. Effekten mildras av positiva avvikelser på övriga kostnadsslag.

4.2 Prognos

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Prognos 2, 2023			
	Prognos 2, 2023	Budget 2023	Prognos - Budget	Avvik % B23
Biljettintäkter	3 650	3 554	96	2,7%
Övriga rörelseintäkter	1 689	1 632	57	3,5%
Kostnader	-11 295	-11 161	-134	-1,2%
Resultat före finansnetto	-5 957	-5 976	19	0,3%
Finansiellt netto	2	1	1	
Resultat före driftsbidrag	-5 955	-5 975	20	0,3%
Driftsbidrag	5 975	5 975	0	
Resultat efter Driftsbidrag	20	0	20	

Verksamhetsmässigt redovisar Västtrafik en prognos 2 för helår 2023 som avviker positivt mot budget med +20 mnkr. Biljettintäkter bedöms fortsätta utvecklas positivt (+96 mnkr) under hela 2023. Kostnadsmassan bedöms däremot avvika negativt totalt sett under året -134 mnkr, vilket beror på trafik kostnaderna och den negativa indexutvecklingen. Övriga intäkter samt övriga kostnadsslag avviker positivt och mildrar vilket medför att bedömningen är att utfallet i stort kommer vara i linje med budget 2023.

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

Sammanfattning av avvikelser mellan Prognos 2 - Budget 2023

(Belopp i mnkr)

Intäkter	96
Viten	19
Index	-213
Förändrat resande, förändringar i trafik etc	7
Personalkostnader	21
Avskrivningar	21
Övrigt	69
Summa avvikelser	20

Biljettintäkterna bedöms avvika positivt mot budget +96 mnkr och beskrivs närmare nedan.

Västtrafik erhåller viten från trafikföretagen när olika störningar i leveransen inträffar. (+19 mnkr).

Den allmänna kostnadsutvecklingen, (index) avvek negativt under perioden. Nivån på bränsleindex är hög på grund av konjunkturen men det är räntedelen i indexen som påverkar mest (-213 mnkr). Generellt har viss återhämtning skett men prognosen inkluderar denna gång konsekvensen av slopad skattebefrielse på biogas för 2023 (-50 mnkr).

Förändrat resande och förändrad trafik avser avvikelser vad avser resandeincitament, förstärkningstrafik, ersättningstrafik, förändrad trafik och liknande (+7).

Personalkostnader beror bland annat på fördröjningar i rekryteringar vilket i vissa fall medför kostnadsökningar för tex bemanning, konsulter, men även öppna vakanser etc. (+21 mnkr). Avskrivningar beror främst på senarelagda leveranser (+21 mnkr). Övrigt (+69 mnkr) är ett stort antal olika poster som avviker.

4.3 Investeringar

Västtrafiks verksamhetsstyrda investeringar har för året en ram som uppgår till 210 mnkr. Ram för ägarstyrda investeringar uppgår till 619,1 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 än budget med totalt 18,9 mnkr. Prognosen för verksamhetsstyrda investeringar i utrustning pekar på ett utfall som överstiger budget med 23,5 mnkr. Detta kompenseras dock av verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar där prognosen understiger budget med 41,3 mnkr. Avvikelserna beror i stor utsträckning på tidsmässiga förskjutningar av planerade investeringar. På fordonssidan beror bedömd avvikelse främst på lägre underhållsinvesteringar än planerat för 2023.

Utbetalningar för ägarstyrda fordonsinvesteringar är 235 mnkr lägre än budgeterat. Avvikelsen beror uteslutande på en justerad leveransplan för tågfordonsprojekt. Det finns en ny uppdaterad leveransplan, och därmed nya förutsättningar för betalplanen och den skjuter på flera av betalpunkterna. Merkostnader kopplade till förseningen för investeringen som helhet bedöms kompenseras fullt ut av viten från fordonsleverantören, och inte påverka kostnaden totalt sett.

Investeringar, tkr	Prognos 2023	Budget 2023	Utfall 2023 mnkr-04
Immateriella tillgångar, verks.styrd	23 454	24 600	7 685
Maskiner, inventarier och utrustning, verks styr och ägarstyrd	129 935	112 600	28 317
Maskiner, inventarier och utrustning, utanför plan	128 857	-*	
Fordon, ägarstyrt	116 800	352 000	14 962
Fordon, verksamhetsstyrt	38 670	80 000	1 296
S:a investeringar	437 716	569 200	52 260

*Budget redovisad i Fordonsförvaltning

Ovanstående avser investeringar som redovisas i Västtrafik AB:s anläggningsregister.