

# Västtrafiks årsredovisning 2011

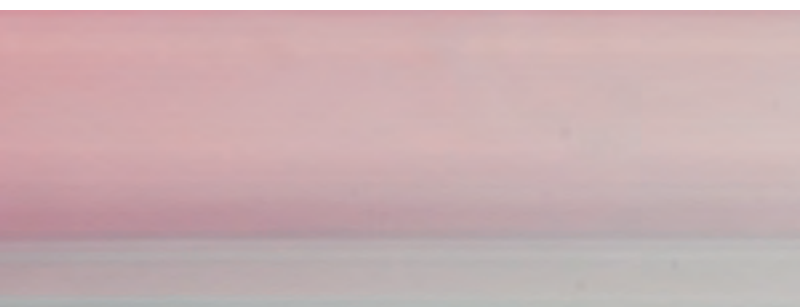
**FÖRBEREDA**

**FÖRÄNDRA**

**FÖRBÄTTRA**

**FÖRNYA**





# Innehåll

Förbereda	4
Förändra	6
Förbättra	8
Förnya	10
Förvandla	12
Förklara	14
Styrelse	16
Ledningsgrupp	18
Organisation	19
Förvaltningsberättelse	20
Resultaträkning	26
Balansräkning	27
Kassaflödesanalys	29
Noter	30
Revisionsberättelse och granskningsrapport	41

# Förbereda

för att kunna ta nya steg

– När jag summerar 2011 känns det självklart att inleda med Västtrafiks historiskt stora ökning av resandet. Det är ett fantastiskt resultat och den största ökningen någonsin under ett år i Västtrafik. Den innebär att vi redan nu nått resandemålet för 2014 men till 2011 års kostnad, säger Västtrafiks vd Lars Backström.



Nu har vi fått ett kvitto på att vi har gjort rätt satsningar. Ökningen 2011 bottnar i att vi har mött behoven av fler och bättre resmöjligheter på rätt ställen. Ett bra exempel är succén på linje 100 mellan Borås och Göteborg, där 25 procents trafikökning snabbt har gett en lika stor ökning av resandet.

En väsentlig poäng med 2011 års ”resandeboom” är att vi nu har visat att Västtrafik klarar av att möta stora ökningarna. Den känslan är bra att ha i ryggen med tanke på att vi förbereder oss på att ännu fler ska resa med Västtrafik när trängselskatten införs.

### Rätt organiserade

Under 2011 tog vi de första stegen in i en ny organisation. För att attrahera ännu fler att resa med oss, fokuserar vi på högt prioriterade områden och kanaliserar våra resurser till dem. Vi har koncentrerat oss på fyra fokusområden:

- Hela, rena och driftsäkra fordon.
- Tillförlitlig störningsinformation.
- Ett driftsäkert betalsystem.
- Åtaganden inom Västsvenska paketet i samband med införandet av trängselskatt 2013.

”Det pågår ett ständigt utvecklingsarbete av produkter och tjänster” ...

Från den 1 februari 2012 är den nya organisationen helt genomförd. Den kommer att ge strukturellt stöd åt vårt arbete med fokusområdena och den är anpassad för att Västtrafik från och med 2012 har Västra Götalandsregionen som ensam ägare. Med organisationsförändringen får Västtrafik en tydligare inriktning och spets, med större fokus på kundnytta och på att leverera det vi lovar.

Samtidigt kommer vår utvecklingsenhet att kunna bidra med kompetens till den regionala kollektivtrafikmyndighetens arbete med utvecklingsfrågor i ett längre perspektiv.

### Mycket nöjda och mindre nöjda kunder

Nöjda kunder är ett av Västtrafiks viktigaste mål efter resandemålen.

I den anropsstyrda trafiken har vi kontakt med varje kund och kunderna är otroligt nöjda med oss. 99 procent av dem ger oss betygen 4 eller 5 på en femgradig skala. Ett fantastiskt resultat.

I den allmänna kollektivtrafiken ger 77 procent betygen 4 eller 5 för sin senaste resa. Det kan vi ta som intäkt för att kärnverksamheten, det vill säga resorna, fungerar väl. Men det finns saker som vi behöver för-

bättra. Våra fokusområden är direkt sprungna ur de områden som våra kunder inte är tillräckligt nöjda, eller till och med missnöjda, med. Trots våra ansträngningar lyckades vi inte förbättra kundnöjdheten under 2011. Slutsatsen stavas fortsatt målmedvetenhet, uthållighet och långsiktighet. Vi ska lyckas.

### Pris- och sortimentstrategi

Att utveckla en ny pris- och sortimentstrategi är en av våra mest angelägna frågor. Samtidigt är det en av de mest omfattande och svåraste. 2011 fick den regionala kollektivtrafiknämnden vårt förslag till en ny strategi. Den bygger på uppfattningar som våra kunder har gett uttryck för. Västra Götalandsregionen har tillsatt en arbetsgrupp som ska föreslå ett nytt sortiment och under 2012 tas de första stegen mot förankring bland politiker i hela regionen. Förankringen blir ett viktigt steg i förberedelserna mot övergången till något nytt.

### Kreativitet och utveckling

Vi ökade vår marknadsandel 2011 till 25 procent, men Västtrafik ligger trots det på en alldeles för låg nivå. För att öka marknadsandelarna ytterligare måste vi få nöjdare kunder och kunna erbjuda tjänster som fler blir intresserade av. Här finns stort behov av kreativitet och utveckling.

Vi vill att våra trafikföretag ska uppleva samarbetet med oss som framgångsrikt och utvecklande. En sådan relation bygger på att ömsesidiga förväntningar infrias. Grundläggande är de åtaganden ett trafikföretag gör i och med ett avtal med oss. I det ingår att leverera från dag 1.

Men det var just kvalitetsbrister eller skillnader mellan åtaganden och leverans som gjorde att vi var tvungna att varna två trafikföretag förra året. Varningarna gav tydliga signaler om att vi flyttat fram våra positioner i avtalsuppföljningen. Vi har nu en noggrannare bevakning av att trafikföretagen levererar tjänster och kvalitet som utlovat. Detta är viktigt – inte bara för oss utan för hela branschens framtid.

### Utveckling kräver vinster

Det är också viktigt att trafikföretagen kan tjäna pengar. Utan vinster blir det svårare att leverera utlovad kvalitet under en avtalsperiod på 8–10 år, och det finns inget alls över till produktutveckling som ökar kollektivtrafikens marknadsandel. I ett positivt scenario är hela kollektivtrafikbranschen framgångsrik och lönsam. Där pågår ett ständigt utvecklingsarbete av upphandlingsformer, ansvarsfördelning, nya produkter och tjänster inom ramen för den gemensamma affären. I det scenariot vinner vi hela tiden nya kunder som är nöjda med Västtrafik. Dit vill jag nå.

Lars Backström  
vd Västtrafik AB



# Förändra

för att göra det lättare för kunden

Utveckling av Västtrafiks egna butiker, tätare kontakter med försäljningsombuden och start för försäljning till företag. Det är några av förändringarna som ska göra det lättare för kunden att köpa biljetter och lättare att få information om resor och biljetter.

– Västtrafik har fått en kommersiell motor, konstaterar Maria Björner Brauer som är chef för försäljnings- och marknadsenheten.



– Numera har vår enhet tre avdelningar: Privatkund, företagskund och marknad. Indelningen skapar tydligare roller och uppgifter gentemot våra kunder, säger Maria Björner Brauer.

Organisationen förändrades stegvis med start under 2011 och samma år gjordes också flera andra förändringar. Västtrafik driver nu sina egna butiker och har anställt en butikschef som jobbar aktivt med utveckling ute i butikerna.

### Kontakt med försäljningsombuden

För att utveckla kontakterna med Västtrafiks försäljningsombud anställdes en säljare med särskilt ansvar för det området. Offensiven märktes. Inom bara några månader hade säljaren besökt i stort sett alla de drygt 240 ombuden i Göteborgsregionen.

– Vi vill hjälpa försäljningsombuden att tänka Västtrafik och att se möjligheterna att tjäna pengar tillsammans med oss.

Två mobila applikationer för kunderna lanserades under året. Nu finns både Västtrafiks reseplanerare och ”köpa sms-biljett” som appar.

## Förbättrad störningsinformation och resegaranti

Från 1 april 2011 är all störningsinformation samlad hos Västtrafiks kundinformationscenter, KIC.

– Övergången gick smidigt och under året har vi blivit allt bättre på att informera om störningar till rätt personer i rätt tid, säger Ronny Thörnqvist som är chef för KIC.

Målet är att informationen ska vara ute hos kunderna inom fem minuter efter att en störning har inrapporterats till Västtrafik. Det förutsätter att all frontpersonal omedelbart rapporterar in händelser och att trafikföretagen sedan kontaktar KIC. Resultaten under 2011 visar att rapporteringskedjan fungerar, särskilt inom buss- och spårvagnstrafiken.

– För tågtrafiken finns ett delat ansvar mellan oss och Trafikverket, säger Ronny Thörnqvist. Vi har intensifierat samarbetet och det fungerar bättre och bättre.

– Ett annat värdefullt samarbete är det vi har med personalen på Nils Ericsonterminalen i Göteborg. De



”Vi vill hjälpa försäljningsombuden att tänka Västtrafik.”

### Försäljning hos företag

– En annan nyhet under 2011 var att vi startade försäljningen av företagskort. Många företag kan använda kollektivtrafiken för sina tjänsteresor och vi hjälper dem att upptäcka fördelarna med den lösningen.

Att erbjuda sina anställda förmånskort med Västtrafik är en löneförmån som alla tjänar på. För företagen blir kostnaden för förmånskort ungefär 80 procent lägre än kostnaden för tjänstebil. För anställda ger löneförmånen möjligheter att få periodkort till kostnader som kan ligga mellan 30 och 70 procent under de ordinarie. Skillnaden beror på inkomst och på vilket periodkort företaget väljer som förmånskort.

– I oktober var vi på Västsvenska Handelskammarens 350-årsjubileum och premiärvisade våra företagsprodukter. Genomslaget var oerhört positivt. Nu har vi en databas med potentiella kunder att jobba med och 2012 ska vi gå in i detta med full kraft. Satsningen på försäljning hos företag är delvis finansierad av Västsvenska paketet. De stöttar detta genom att betala en av tjänsterna till och med 2013.

svarar för störningsinformationen nattetid och det ger oss bevakning dygnet runt.

– Vi jobbar ständigt på att förbättra störningsinformationen ytterligare. Det finns mycket kvar att göra. Kundenservice har fått nya möjligheter att kommunicera direkt med kunderna. Bland annat läggs längre akuta störningar ut automatiskt på Twitter.

### Värdecheck till mobilen

Bland viktiga framsteg under 2011 lyfter Ronny Thörnqvist fram hanteringen av reklamationer från kunder.

– Om förseningen är konstaterad av oss när kunden ringer och vill använda resegarantin, kan vi betala ut ersättningen innan samtalet avslutas. Kunden får en värdecheck skickad direkt till sin mobil.

– Trots mildare vinter 2011 låg utbetalningarna från resegarantin kvar på samma nivå som 2010. Det beror troligen på att fler kunder upptäckt resegarantin.



# Förbättra

både baskvalitet och den gemensamma affären

På Västtrafiks leveransenhet är det insatser på två fronter som gäller. Det handlar om att leverera baskvalitet, det vi lovar till kunderna. Det handlar också om det mer långsiktiga arbetet med att förbättra den gemensamma affär som Västtrafik har tillsammans med trafikföretagen.





– I stora delar av Västra Götaland får kunderna den baskvalitet som vi vill ge dem, säger Mikael Olsson som är chef för leveransenheten. Det betyder att fordonen är hela och rena, de kommer och går som utlovat och frontpersonalen är tillmötesgående.

– Ambitionen är att vi ska hålla den kvalitetsnivån i all trafik, men tyvärr finns det brister, främst i delar av tågtrafiken och i Göteborgsområdet.

Tågtrafiken på vissa linjer är begränsad av spårkapaciteten, men förbättringar är på väg. Bland dem märks nytt dubbelspår Göteborg–Trollhättan–Öxnered 2013, nya region- och pendeltåg med leverans samma år och utbyggnad av flera resecentra.

I Göteborgsområdet når baskvaliteten inte alltid upp till nivåerna i avtalen mellan Västtrafik och trafikföretagen. Sedan 2011 har Västtrafik skärpt avtalsuppföljningen och en effekt av det blev att ett bussföretag varnades för kvalitetsbrister. Varningen ledde på kort tid till avsevärda förbättringar.

Även ett tågöretag fick en varning under året för att kvaliteten inte höll avtalad nivå.

sammans vad som krävs för att säkra trafikstarten som kommer långt senare.

– Det handlar framför allt om att ha personal med rätt kompetens på alla funktioner och nivåer. Tillgången på fordon för att kunna leverera överenskommen trafik är en annan kärnfråga.

I alla övergångar får trafikföretaget som lämnar uppdraget en central roll. Mikael Olsson inser att motivationen och inspirationen kan sjunka när avtalstiden går mot sitt slut.

– Därför följer vi upp kvaliteten hela vägen in i mål.

### Gemensamma mål

Förbättrat och fördjupat samarbete mellan trafikföretagen och Västtrafik har diskuterats i ett par år. Hösten 2011 kom resultat i form av fem gemensamma mål:

- Nya kunder
- Nöjdare kunder
- Nöjdare medarbetare
- Ökad lönsamhet
- Ökad samhällsnytta.



”Kollektivtrafiken är en gemensam affär. Vi är beroende av varandra för att lyckas.”

### Ständiga förbättringar

– Vid sidan av kontinuerliga uppföljningar jobbar vi intensivt med ständiga förbättringar för att höja kvaliteten, förklarar Mikael Olsson. Målet är att kunderna ska uppleva att de får resor som blir bättre och bättre.

– Allt bygger på samarbete med trafikföretagen. Kollektivtrafiken är en gemensam affär. Vi är beroende av varandra för att lyckas.

### Känsligt vid etableringar

En tidsperiod som alltid är väldigt känslig för kvalitetsförändringar är när ett trafikföretag lämnar ett avtal och ett annat tar vid. För att säkerställa trafiken från första dagen en ny leverantör går in, har Västtrafik utvecklat en modell för etableringsprocessen.

– Vi startar samma dag som ett nytt avtal skrivs under, förklarar Mikael Olsson. Då identifierar vi till-

Parterna är också överens om att tillit, nytänkande, samspel, mod och lyhördhet ska bilda värdegrund för samarbetet. Det blir ett fundament att stå på.

– Nästa steg är att få med hela branschen, säger Mikael Olsson. Tillsammans med ledande personer i trafikföretagen ska vi sprida tänkandet och förståelsen för den gemensamma affären.

– Att skapa delaktighet blir avgörande. Det gäller att få med alla, framför allt förare och alla andra som möter våra kunder.

– När vi siktar på en fördubbling av kollektivtrafiken säger vi samtidigt att detta är en framtidsbransch. Den borde vara lockande för människor att arbeta i och dit måste vi nå. Ju ”finare” det blir att resa med oss, desto ”finare” blir det att arbeta inom kollektivtrafiken. Då kan vi få verkligt stora kvalitetshöjningar.

# Förnya

## för att skapa attraktiv kollektivtrafik

– Vårt uppdrag är att skapa så attraktiv kollektivtrafik som möjligt till en så bra kostnad som möjligt. Uppgiften har olika karaktär i olika delar av Västra Götaland. I glesbygd ska vi leverera ett basutbud så att alla invånare i regionen får resmöjligheter. I områden där många människor reser kan vi satsa mer offensivt för att försöka vinna nya kunder till kollektivtrafiken, säger Andreas Almquist.



Andreas Almquist är chef för den nya utvecklingsenheten. Han förklarar att de närmaste årens massiva utvecklingsinsatser beror på trängselskatten och på en förväntad ökning av både kunder och resor. Prognoserna säger 5 procents ökning i Göteborgs stadstrafik och 5–8 procent i den regionala trafiken till och från Göteborg.

#### Tre miljarder på fem år

– I vår investeringsprognos för 2013–2017 finns satsningar på drygt tre miljarder kronor, berättar Andreas Almquist. Mer än en tredjedel av investeringarna är beslutade och levereras i form av 6 nya regiontåg och 22 pendeltåg under 2013–2014. Ytterligare 10 nya pendeltåg är beställda till 2016.

– 2014 och 2015 satsar vi nästan en halv miljard kronor på terminaler och annan infrastruktur. I det ingår ett nytt resecentrum i Lerum, Skeppsbron båtterminal och nya resecentra i Kungälv och Uddevalla. Med på samma lista finns också Gamlestadens resecentrum och kontor.

quist. Kollektivtrafiken har olika roller. I glest befolkade områden skapar vi resmöjligheter så att människor kan bo där de helst vill. Där det är tätt befolkat och i stråk med många resenärer utvecklar vi effektiv trafik som kan ta emot ännu fler kunder.

När utvecklingsenheten planerar nya resmöjligheter ska hänsyn alltid tas till vad som fungerar bäst i verkliga livet. Trafiken måste vara genomförbar inom de ramar som står till buds.

– En del av vårt utvecklingsarbete är att vara med och påverka hur avtalen ska se ut. På det området jobbar vi tätt samman med leveransenheten. Detta blir extra viktigt med tanke på att 35 procent av trafikvolymen ska handlas upp under den kommande fyraårsperioden.

#### Miljö och tillgänglighet

Utvecklingsarbete pågår inom fler områden. Ett handlar om att förstärka Västtrafiks roll som miljö- och klimatsmart alternativ. Övergången mot att 90 procent av



”När nya resmöjligheter planeras ska hänsyn alltid tas till vad som fungerar bäst i verkliga livet.”

#### Politiskt förankrade målbilder

Grunden för utvecklingsarbetet är de politiskt förankrade målbilderna för Skaraborg, Sjuhärads, Fyrbodal och K2020/Göteborgsregionen. Västsvenska paketet är en del av förverkligandet av K2020. En tillkommande målbild blir tågstrategin för 2035 som arbetas fram av Västra Götalandsregionen och där Västtrafik bidrar med särskild kompetens.

För planerna på lång sikt ansvarar ägaren genom kollektivtrafiknämnden. Västtrafiks utvecklingshorisont ska i huvudsak följa trafikförsörjningsprogrammet, det vill säga fyra år.

#### Nyttan för kunden är drivande

– Fördubblingsmålet är vårt riktmärke, men det som driver oss är nyttan för kunderna, säger Andreas Alm-

fordonen ska drivas med fossilfri energi fortsätter. Att ställa miljökrav i upphandlingarna är ett av Västtrafiks bästa instrument på miljöområdet.

På praktisk nivå pågår ett projekt med laddhybrider tillsammans med Volvo. Även utvecklingen av biogas drivs vidare. Det är ett bränsle med flera fördelar. En fördel är att det tillverkas av lokala råvaror på flera platser i Västra Götaland.

– Vi arbetar också med ständig utveckling av tillgängligheten. Det tar längre tid än planerat att nå de uppsatta målen om tillgänglighet för alla, men jobbet pågår och trägen vinner. Att allt nytt som tas i drift inom Västtrafik ska vara tillgängligt för alla kunder är en given förutsättning.



# Förvandla

2,5 miljarder skattekronor till  
4,5 miljarder samhällsnytta

Att Västtrafik på många sätt är en mycket god affär för samhället, blir väldigt tydligt när man jämför de skattepengar som satsades 2011 med värdet av den nytta som kollektivtrafiken gör.

Drygt 2,5 miljarder kronor i form av ägartillskott gav 4,5 miljarder kronor i nytta för samhället. Det betyder att varje krona som samhället satsade på Västtrafik 2011 gav 1,75 kronor tillbaka. Detta är en markant ökning jämfört med föregående år och den beror på att resandet ökade kraftigt 2011.



Ju fler som reser med Västtrafik istället för att köra bil, gå eller cykla, desto större ”vinster” gör samhället och invånarna på olika områden. Beräkningar visar att om Västtrafik inte fanns så skulle 30 procent av invånarna kunna gå eller cykla till och från jobb och skola, medan 70 procent skulle behöva resa med bil.

Västtrafik har i många år räknat på samhällsnyttan. Kalkylmodellerna har blivit bättre och beräkningar görs på fler områden än tidigare. Detta är en sammanställning av siffrorna för den samhällsnytta som Västtrafik gjorde 2011.

#### **Säkrare resor: 3 242 miljoner kronor**

Västtrafiks kunder bidrar till att färre skadas och dör i trafiken, eftersom det är mycket säkrare att resa med kollektivtrafik än att åka bil, gå eller cykla. Beräkningar för 2011 visar att 1 800 fler skador och dödsfall skulle ha inträffat i trafiken i Västra Götaland om inte kollektivtrafiken fanns. Samhället har sparat in kostnader för dödsolyckor och för vård av skadade människor. Som en följd av detta har också det mänskliga lidandet kunnat begränsas.

#### **Bättre luft: 668 miljoner kronor**

Under 2011 gjordes cirka 267 miljoner resor med Västtrafik. Om 70 procent av de resorna hade gjorts med bilar skulle samhällets kostnader för koldioxidutsläpp och annan negativ miljöpåverkan ha ökat med 668 miljoner kronor.

Alla som reser med Västtrafik bidrar till en bättre närmiljö och till att bromsa den globala uppvärmningen. Västtrafik ställer tuffare miljökrav på fordonen för varje trafikupphandling som görs. År 2020 ska minst 90 procent av Västtrafiks busstrafik köras med fossilfri energi. Redan idag drivs 25 procent av alla bussar, spårvagnar och tåg som kör för Västtrafik med biogas, etanol, biodiesel/RME eller förnybar el. De fordonen står för 63 procent av allt resande med Västtrafik.

#### **Färre p-platser: 530 miljoner kronor**

Utan kollektivtrafik skulle det behövas många fler parkeringsplatser, framförallt i städerna. I Göteborg skulle man behöva bygga cirka 90 000 nya parkeringsplatser,

vilket motsvarar ytan på 380 fotbollsplaner. Dessutom skulle det behövas fler parkeringsplatser i de större tätorterna i Västra Götaland. Västtrafiks kunder bidrar alltså till att samhället sparar in byggkostnaden för nya p-platser. När fler reser kollektivt istället för att köra bil krävs också färre körfält i tätorter. Det ger en tätare stadsmiljö med kortare avstånd, kortare restid, färre bilar och bättre framkomlighet.

#### **Bättre hälsa: 65 miljoner kronor**

Västtrafiks kunder får mer vardagsmotion än bilister. Att gå till och från hållplatser varje dag ger positiva hälsoeffekter och minskade vårdkostnader för samhället på sikt. Genom att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för äldre och personer med funktionsnedsättning får de grupperna större möjlighet att resa på egen hand. En väl utbyggd kollektivtrafik gör det också möjligt att arbetspendla i ett större område. På så vis kan arbetslösheten minska och lägre arbetslöshet bidrar till att människor får bättre hälsa.

#### **Mindre slitage på vägarna: 19 miljoner kronor**

När många reser med Västtrafik istället för med bil minskar slitaget på vägarna. Med Trafikverkets beräkningsmodell sparades 19 miljoner kronor i vägslitage i Västra Götaland 2011.

Läs mer om hur vi räknat fram Västtrafiks samhällsnytta på [www.vasttrafik.se/Om Västtrafik](http://www.vasttrafik.se/Om_Vasttrafik)

”Att gå till och från hållplatser varje dag ger positiva hälsoeffekter ...”





# Förklara

## fakta om Västtrafik

På det här uppslaget presenterar vi Västtrafik i en kortversion.

Vill du veta mera om företaget och det vi gör, så logga in på vår webbplats, [www.vasttrafik.se](http://www.vasttrafik.se). Vid sidan av resmöjligheter och priser finns där också aktuell information och bakgrundsinformation om kollektivtrafiken i Västra Götaland.





## Vision

Västtrafiks vision är ”Västtrafik – det naturliga valet när man reser”. En viktig del i verksamheten är att skapa bilden av Västtrafik; att bygga upp och stärka varumärket Västtrafik. Bolagets image ska stämma överens med kärnvärdena enkelt, mänskligt och pålitligt.

## Affärsidé

På uppdrag av ägarna organiserar och utvecklar Västtrafik kollektivtrafiken i Västra Götaland genom att ta reda på invånarnas resbehov och köpa den trafik som behövs. Verksamheten finansieras med biljettintäkter och ägarersättning.

## Övergripande mål 1999–2011

De sju mål som Västtrafiks ägare formulerat har varit vägledande för hela verksamheten, både när det gäller långsiktiga och kortsiktiga åtgärder.

1. Västtrafiks marknadsandel och antalet kollektiva resor ska öka.
2. Västtrafik ska bidra till att skola, arbete, service och fritidsaktiviteter inom och utanför Västra Götaland blir mer tillgängliga för invånarna.
3. Västtrafik ska verka för att utveckla de långväga resmöjligheterna så att Västra Götaland blir ”rundare”.
4. Västtrafik ska öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning och arbeta för en samordning av allmän och särskild kollektivtrafik.
5. Västtrafik ska utforma kollektivtrafiken så att jämställdhet mellan könen främjas, det vill säga så att både kvinnors och mäns resandebehov tillgodoses.
6. Västtrafik ska erbjuda trafik med god miljöanpassning.
7. Invånarna ska vara mycket nöjda med Västtrafik. Kollektivtrafiken ska uppfattas som det bästa sättet att tillgodose resbehov och uppnå ”nollvision”.
8. Utöver de sju övergripande målen har Västtrafik som mål att ägarna – som också är beställare – ska vara nöjda med Västtrafiks sätt att sköta verksamheten.

## Strategi

Detta är vår strategi för att nå de övergripande resandemålen:

- Sänka tröskeln till kollektivt resande.
- Låta våra resenärer hjälpa oss att prioritera.
- Erbjud modern kollektivtrafik med kommersiellt driv.

## Västtrafiks affärsområden 2011

- AO Skaraborg
- AO Fyrbodals
- AO Sjuhärads
- AO Göteborgs Regiontrafik
- AO Göteborgs Stadstrafik
- AO Anropsstyrd trafik
- AO Regiontrafik.

Affärsområdena försvinner i den nya organisationen som gäller från 2012. (Se sidan 19).

”Västtrafik – det naturliga valet när man reser”

## Västtrafik under en dag (i genomsnitt)

- Cirka 375 000 personer reser med Västtrafik
- Cirka 900 000 resor i den vanliga kollektivtrafiken
- Cirka 7 000 resor med anropsstyrd trafik
- Fordonen kör 37 500 mil (= 9,4 varv runt jorden)
- Cirka 94 000 besökare på hemsidan
- Cirka 1 100 förfrågningar hos kundservice.

## Fakta om Västtrafik

- Huvudkontor i Skövde
- Lokalkontor i Borås, Göteborg, Vänersborg och Skövde
- Omsättning: 6,1 miljarder kronor
- Antal anställda: 255
- 1 763 bussar
- 76 tåg
- 253 spårvagnar
- 33 båtar
- 650 bilar och specialfordon
- Cirka 900 linjer
- 22 000 hållplatser
- Cirka 2 600 ”gillare” på Västtrafiks Facebooksida
- Vd Lars Backström har cirka 700 ”följare” på Twitter.



# Västtrafiks styrelse

Från vänster:

Sofi Bringsoniou (S),  
Göteborg

Lennart Olsson (FP),  
Göteborg

Bo Pettersson (S), Jörlanda  
Linnea Wall (S), Mariestad  
Yasin Abbes (-), Skene

**Ledamöter i 2011 års  
styrelse, avgick 2012.**



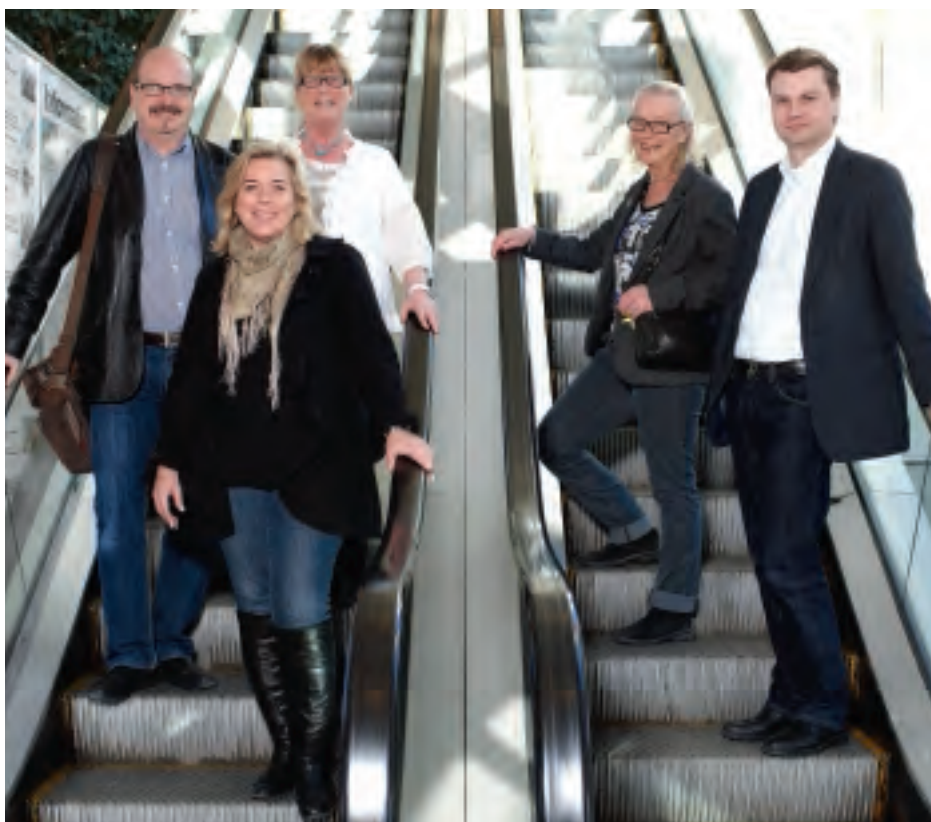
Från vänster:

Jan-Erik Wallin (M), Vara  
Tore Hult (S), Alingsås  
Conny Johansson (S),  
Falköping

Soili Brunberg (MP),  
Hisings Kärra

Leif Blomqvist (S), Västra  
Frölunda, ordförande





Från vänster:  
 Benny Strandberg (KD),  
 Kungälv  
 Mimmi von Troil (M),  
 Göteborg, vice ordförande  
 Ulla Persson, styrelsesekreterare  
 Ewa Hamberg (V),  
 Göteborg  
 Ulf Olsson (S), Borås



Från vänster:  
 Elving Andersson (C),  
 Uddevalla  
 Nanna Siwerts Tulinius (FP),  
 Lerum  
 Lars Backström, vd  
 Maj Steen (M), Borås  
 Eva Abrahamsson (M),  
 Smögen

**Ledamöter i 2012 års styrelse som ej är med på bild:**

Britt-Marie Andrén Karlsson (S), Ellös  
 Max Andersson (MP), Göteborg

**Ledamöter i 2011 års styrelse som avgick 2012 och ej är med på bild:**

Maria Kjellberg (M), Lycke  
 Henrik Johansson (S), Hisings Kärra  
 Ulf Hanstål (M), Åmål  
 Henrik Josten (M), Vänersborg  
 Karin Poulsen (FP), Lerum



## Västtrafiks ledningsgrupp



Övre raden:

Sara Frank, ekonomidirektör  
Mikael Olsson, enhetschef leverans  
Roger Vahnberg, vice vd

Undre raden:

Andreas Almquist, enhetschef utveckling  
Maria Björner Brauer, enhetschef försäljning & marknad  
Lena Jovén, kommunikationschef  
Lars Backström, vd

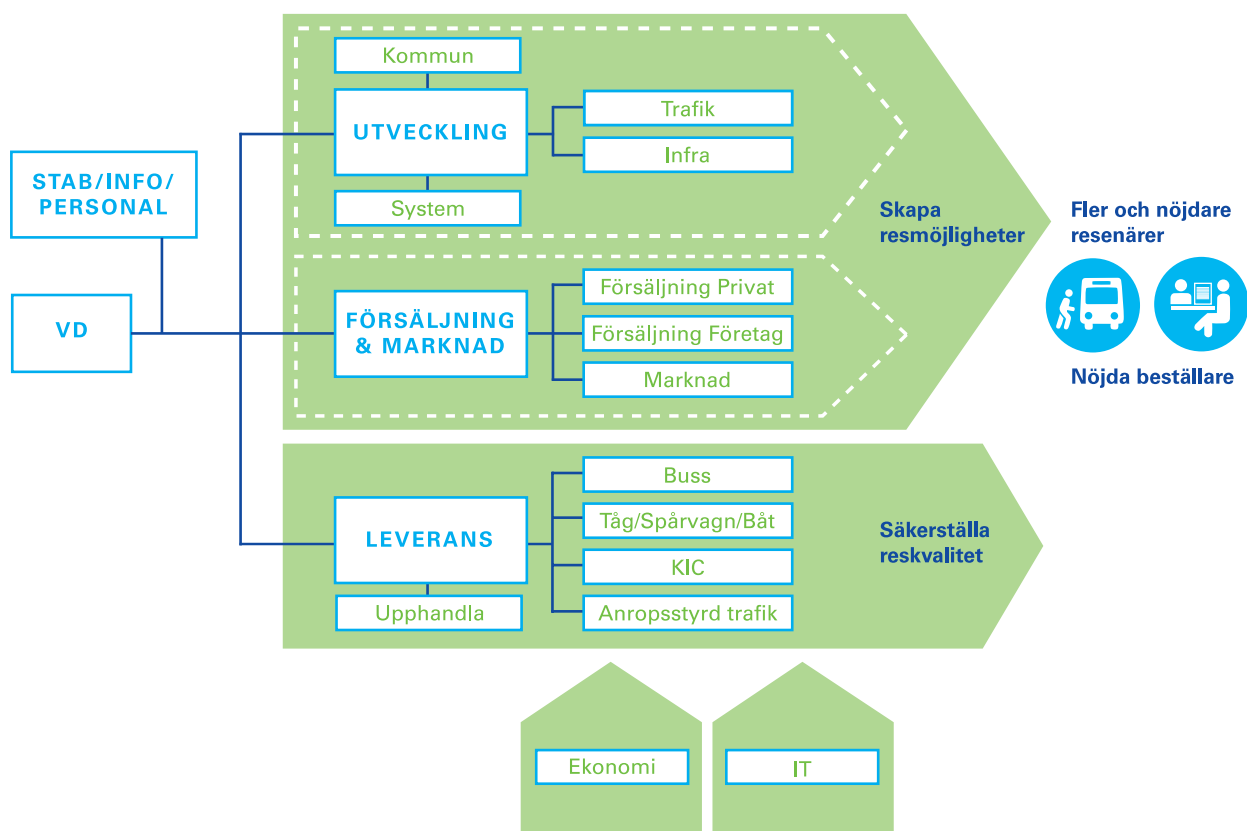
# En organisation för framtiden

Västtrafiks nya organisation, som gäller fullt ut från den 1 februari 2012, möter nya förutsättningar och krav. Organisationen är anpassad till:

- Att Västtrafik från den 1 januari 2012 har en ägare, Västra Götalandsregionen, istället för 50 ägare (de 49 kommunerna i Västra Götaland tillsammans med Västra Götalandsregionen). Den ger också stöd till ägaren i frågor om utveckling av kollektivtrafiken.
- Att Västtrafik har fått en tydligare inriktning och spets där nyttan för kunden står i centrum. Det handlar om

att leverera attraktiva resor till ett växande antal kunder. Det handlar också om att fler och fler kunder ska vara nöjda med sina resor och med Västtrafik.

- Att Västtrafik arbetar koncentrerat med att möta kunderna med hela, rena och driftsäkra fordon, tillförlitlig störningsinformation och ett driftsäkert betalsystem.
- Att Västtrafik ska klara sina åtaganden inom Västsvenska paketet i samband med införandet av trängselskatt 2013 och att nå målet om fördubblat resande i kollektivtrafiken år 2025.



# Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Västtrafik AB, org. nr 556558-5873, får härmed avge årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari 2011 – 31 december 2011.

Alla uppgifter avser år 2011 om inte annat anges. Siffror inom parentes avser motsvarande värde föregående år.

## Ägarförhållande

Västtrafik AB ägs till 50 % av Västra Götalandsregionen och till 50 % av Västra Götalandsregionens 49 kommuner. Kommunernas ägande står i proportion till antalet invånare i respektive kommun vid förvärvstillfället. Från och med 2012-01-01 övergår Västtrafik AB att ägas till 100 % av Västra Götalandsregionen.

Bolaget bildades 1998-08-21 och verksamheten startade 1999-01-01. Då förvärvades aktierna i länstrafikbolagen Göteborgsregionens Lokaltrafik AB, Göteborgs och Bohus Läns Trafik AB, Älvsborgstrafiken AB samt Skaraborgs Läns Trafik AB från de dåvarande ägarna. Samtidigt övertogs stadstrafiken i Göteborg från Göteborgs stad. Under 2006 fusionerades samtliga dotterbolag med moderbolaget.

## Uppdrag

Västtrafik ansvarar för samordning av kollektivtrafiken inom Västra Götalands län. Göteborgs kommun sköter enligt avtal upphandling och drift av spårvagnstrafiken i Göteborg på Västtrafiks uppdrag. Västtrafik har avtal med Hallandstrafiken AB att operativt sköta kollektivtrafiken i Kungälv kommun.

Verksamheten finansieras huvudsakligen av biljettintäkter, tillskott från Västra Götalandsregionen och berörda kommuner och vissa statliga bidrag.

Under 2012 kommer den kollektivtrafiknämnd som bildades 2011 att ta fram förslag till trafikförsörjningsprogram som regionfullmäktige sedan ska ta beslut om. Programmet omfattar en fyraårsperiod. Detta tillsammans med befintliga målbilder samt ägardirektiv, blir Västtrafiks underlag för den långsiktiga planeringen.

## Organisation

Västtrafik driver trafiken i Göteborgsområdet, Fyrbodalen, Sjuhärad och Skaraborg. Den lokala organisationen har fem affärsområden; två för Göteborgsområdet och ett för vardera Fyrbodalen, Sjuhärad och Skaraborg. Den regionala trafiken och den anropsstyrda trafiken är också affärsområden.

Administration, infrastruktur, information, marknadsföring och försäljning är gemensamma resurser som finns organiserade i stödenheter.

Västtrafik har successivt under året förändrat sin organisation och gör de sista större förändringarna i början av 2012. Organisationen ska fortsätta att förstärka det processinriktade och kundorienterade arbetssättet, men nu med ett tydligare fokus på leverans. I Västtrafiks huvudprocesser, skapa resmöjligheter och säkerställa resekvalitet, finns det som är av värde för kunden. Stödprocesserna stödjer huvudprocesserna.

## Flerårsöversikt

	2011	2010	2009	2008	2007
Antal miljoner resor	267	227	220	220	210
Omsättning (mnkr)	6 130	5 659	5 400	5 085	4 682
Ägarersättning (mnkr)	2 833	2 545	2 441	2 266	1 992
Självfinansieringsgrad	53 %	54 %	54 %	54 %	56 %
Antal anställda	255	247	247	228	222



## Viktiga händelser under 2011

### Januari – mars

Västtrafiks kampanj ”Det stora Pendlarexperimentet” under 2010 överträffade förväntningarna. Resultatet visade att nästan 30 % av de som fått ett provåkarkort fortsätter att resa med Västtrafik.

I februari beslutade regionfullmäktige att godkänna Västtrafiks investeringsbehov av ytterligare elva pendeltåg, Coradia Lirex X61, och sex regiontåg, Regina.

I februari tog Västtrafiks styrelse beslutet att inte upphandla flygbusstrafiken till Landvetter och Säve, utan att istället låta kommersiella aktörer ansvara för trafiken från och med januari 2012.

I mars inleddes arbetet i det Västsvenska paketet. Inom Västsvenska paketet planeras en rad infrastruktursatsningar. Där ingår bland annat kollektivtrafiksatsningar som syftar till att fördubbla resandet med kollektivtrafik fram till år 2025.

Västtrafik delade ut en varning till trafikföretaget Veolia Transport för väsentligt avtalsbrott i trafikavtalet Göteborg Väster. Varningen medförde ett förbättringsarbete som resulterade i god leverans av busstrafik inom Göteborg. Varningen hävdades i slutet av året.

### April – augusti

Från och med den 1 april samlades all störningsinformation som rör kollektivtrafiken till en plats och med Västtrafik som ansvarig för verksamheten. Några nyheter efter att Västtrafik tog över är längre öppettider, effektivare service och bättre trafiksamordning.

I maj tog ägarna till Västtrafik ett gemensamt beslut att Västra Götalandsregionen från den 1 januari 2012 genom skatteväxling övertar ägandet av Västtrafik och ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Västra Götaland.

I april lanserade Västtrafik möjligheten att förköpa en enkelbiljett via reseplaneraren på hemsidan.

Västtrafik lanserade en Facebooksida. Tanken bakom satsningen är att skapa en ny mötesplats mellan Västtrafik och resenärerna – och mellan resenärerna.

Västtrafik startade försäljning riktad mot företag. Syftet är att stärka samarbetet mellan Västtrafik och företag i Västra Götalandsregionen, och därmed förbättra utbud och service till resenären.

Västtrafik genomförde upphandling av sjukresor för Västra Götalandsregionen, och färdtjänst för fyrtio kommuner i länet.

Västtrafik genomförde en större upphandling av trafik-tjänster för delar av Göteborgs stadstrafik och beslutade att ingå avtal med GS Buss AB och Keolis Sverige AB. Trafiken startar den 17 juni 2012.

### September – oktober

De två senaste årens västsvenska vintrar har drabbat kollektivtrafikens resenärer hårt. Västtrafik gjorde därför, tillsammans med Trafikverket, trafikföretagen och kommunerna, den hittills största insatsen för att höja beredskapen.

Västtrafik varnade tågoperatören DSB Väst. Det har resulterat i förbättrad kvalitet inom tågtrafiken, men varningen var kvar över årsskiftet då det fortfarande kvarstod öppna frågor att lösa.

Västtrafik genomförde upphandling av ”Trafiktjänster 2012 Härryda” inom affärsområde Regiontrafik och beslutade att ingå avtal med Buss i Väst AB för trafikåtgandet. Trafikstart är den 17 juni 2012.

### November – december

Parterna inom Öresundståg, där Västtrafik har ett mindre åtagande, har under en längre period fört diskussioner med tågoperatören DSB Väst, framförallt utifrån de ekonomiska åtagandena. Avtalet med DSB Väst avslutades i december och ett nytt avtal startades med Veolia som ansvarig tågoperatör för Öresundstågstrafiken.

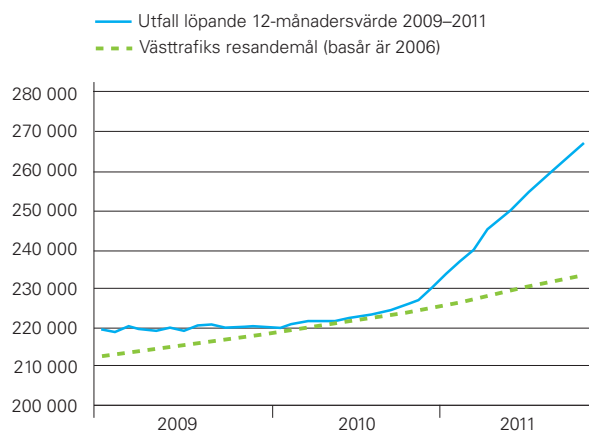
Västtrafiks mobilapplikation för spårvagnssightseeing vann två prestigefyllda priser! Det blev silver i Eurobest och brons i Epica.

Västtrafiks nya reseplanerare tog över och ersatte den gamla för alla besökare på hemsidan. Västtrafik kan nu via reseplaneraren informera direkt om förseningar, indragna turer och andra problem. Det finns också fullständig prisinformation samt information om tillgängligheten på större hållplatser och fordon.

## Resandet

Under året tog resandeutvecklingen ny fart. År 2011 gjordes 18 % [10 %\*] fler resor än under föregående år, vilket motsvarar cirka 40,2 miljoner delresor. Den största resandeökningen återfanns inom stadstrafiken där det gjordes 36,6 miljoner fler resor, vilket innebär en ökning med 21,0 % jämfört med föregående år. En stor del av denna resandeökning kan förklaras av den undersökning av stämpingsbenägenheten som har genomförts inom AO (affärsområde) Göteborgs Stadstrafik. Enligt undersökningen beräknas ett tillskott på cirka 22,2 miljoner bussresor under året. Även resandet inom region- och lokaltrafiken visade en positiv resandeutveckling och ökade med 5,5 % (2,2 miljoner) respektive 10,5 % (1,3 miljoner) under året.

### Resandeutveckling (antal delresor) Västtrafik totalt



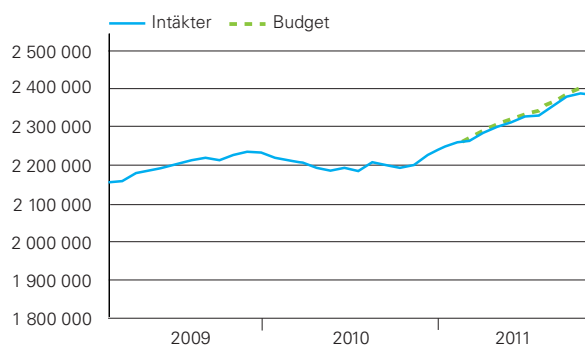
## Intäkter/försäljning

Västtrafik hade under 2011 en positiv försäljnings- och intäktsutveckling jämfört med föregående år. Det genererade en intäktsökning på grund av en allmänt positiv resandeutveckling, men även på grund av genomförda satsningar. Såväl kontoresor/värdekort som periodkort hade en positiv utveckling under 2011. Det innebär att den negativa utveckling vi sett under 2009 och 2010 för kontoresor/värdekort har brutits. Försäljning av sms-biljetter visade fortsatt en kraftig ökning mot föregående år, +18 %. Utöver det märktes en tydlig ökning för intäkterna från Resplus, men den är till stor del kopplad till förändringen av avtalsformen inom tågtrafiken.

Biljettintäkterna ökade totalt sett med 6,9 % (154 mnkr) i jämförelse med föregående år. Ingen prisökning gjordes under 2011 vilket innebär att intäktsökningen i sin helhet är kopplad till ett ökat resande och förändringar

i försäljningsmixen mellan olika typer av färdbevis. I utfallet ingår dock en positiv effekt av att avtalet för nästan hela tågtrafiken har gått över från netto- till bruttoavtal. Detta har under 2011 påverkat Västtrafiks intäkter positivt med 65 mnkr (2,9 %).

### Biljettintäkter Löpande 12-månaders värde, år 2009-2011



\*Se not 1 angående ny redovisningsprincip

Intäktsutvecklingen var positiv för stads- och regiontrafiken samtidigt som lokaltrafiken visade en marginell intäktsminskning.

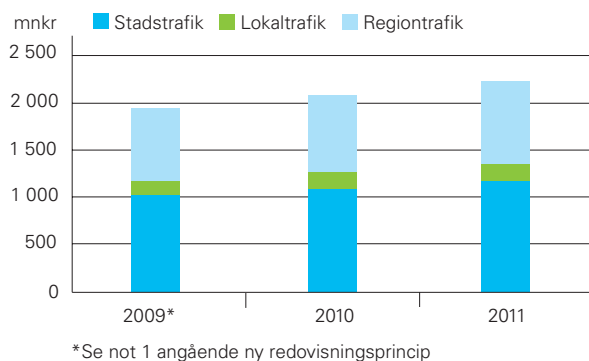
Samtliga affärsområden hade en positiv intäktsutveckling inom stadstrafiken, som totalt ökade med 4 %.

När det gäller intäktsutvecklingen inom regiontrafiken visade samtliga affärsområden en positiv utveckling. AO Region ökade kraftigt på grund av den tidigare nämnda övergången från netto- till bruttoavtal inom tågtrafiken. Även AO Sjuhärad visade en mycket kraftig ökning främst på grund av satsningar inom busstrafiken mellan Borås och Göteborg. Totalt ökade intäkterna inom regiontrafiken med 15 %, 115 mnkr (varav effekt av nytt tågavtal är 65 mnkr).

Intäkterna inom lokaltrafiken utvecklades samtidigt svagt negativt för samtliga affärsområden med totalt -1 %.

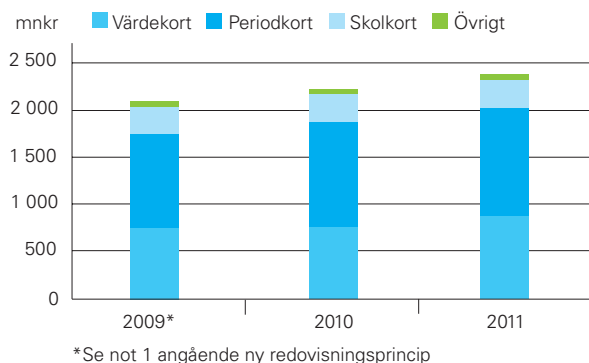
\*När exkludering sker av förändringar i stämpingsbenägenheten i och med öppen visering för Göteborgs stadstrafik motsvarar ökningen 10 %.

### Biljettintäkter per produktområde



Utvecklingen per korttyp visade en ökning mot föregående år för såväl värdekort som för periodkort, samtidigt som det var en viss minskning av skolkort. Totalt ökade biljettintäkterna med cirka 154 mnr varav merparten kom från ökning av värdekort (cirka 115 mnr). Om man exkluderar effekten av förändrat tågavtal är ökningen 89 mnr.

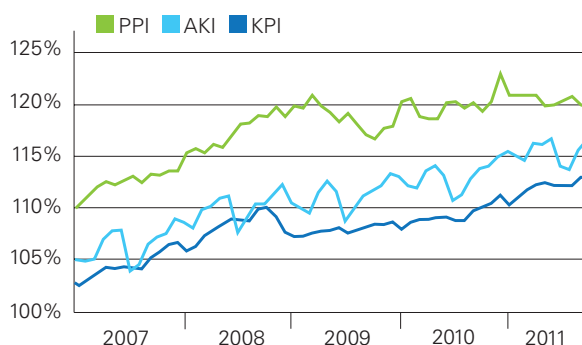
### Biljettintäkter per korttyp



### Kostnader

De direkta trafik kostnaderna, det vill säga ersättningen till entreprenörerna, ökade under året med 9% (3). Ökningen beror bland annat på indexuppräknings av entreprenörsavtal och satsningar på ny trafik. Entreprenörsavtalen löper över långa tidsperioder. I avtalen ingår de index som ska korrigeras under löptiden. Även relativt små indexförändringar ger stora kostnadsförändringar för Västtrafik eftersom de påverkar en stor kostnads-massa.

### Indexutveckling



### Investerings och finansiering

Det totala investeringsbeloppet uppgick till 704 mnr (335) varav 142 mnr (167) avser investeringar som under året blev färdigställda. 561 mnr (167) var förändring av pågående investeringar och förskottsbetalningar.

Statsbidragen för de färdigställda investeringarna uppgick till 1 mnr (67) som i sin helhet avser trafiknära infrastruktur (i föregående års siffra avser 61 mnr tåg och 6 mnr för trafiknära infrastruktur).

Investeringsbeloppet fördelades med 53 mnr (56) på trafiknära infrastruktur, 29 mnr (89) på tågfordon inklusive komponenter, 28 mnr (8) på betalssystemet och 22 mnr (0) på immateriella tillgångar. I trafiknära infrastruktur ingick bland annat terminalbyggnader och väderskydd.

I investeringsbeloppet ingick även förskottsbetalningar på sammanlagt 392 mnr för tre Regina Intercitytåg, tre Regina Regionaltåg och elva Coradia Lirex.

Den långfristiga upplåningen från Västra Götalandsregionen var 1 650 mnr (900) och skulden avseende de finansiella leasingavtalen uppgick till 111 mnr (114).

### Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Ett av Västtrafiks ägares sju övergripande mål är att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning och att arbeta för en samordning av den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken. I Västtrafiks handlingsplan "Ökad tillgänglighet för personer med funktionshinder" från 2004 sattes mål och tidsplanerades tillgänglighetsanpassning av fordon, terminaler och hållplatser, integrerad trafik, information och service. Målet är att tillgänglighetsanpassa cirka 720 platser, vilket skulle medföra att drygt 90 % av personer med funktionsnedsättning skulle kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken. I december år 2011 var andelen 68 %.

Det operativa arbetet utförs inom Västtrafiks enheter. Sedan årsskiftet 2006/2007 är arbetet igång och målet uppfylls successivt, men vissa delar kvarstår.



## Miljö

Under 2011 har Västtrafik arbetat vidare för att nå målen i Västtrafiks Miljö- och klimatstrategi:

- Västtrafik ska erbjuda ett långsiktigt hållbart sätt att resa
- Västtrafik ska kännetecknas av ett konsekvent och systematiskt miljöarbete

Västtrafik arbetar fram miljöledningssystem som ska säkerställa att miljöarbetet bedrivs på ett strukturerat sätt. Arbetet omfattar hela verksamheten och upphandling av trafik tjänster är en viktig del eftersom den levererade trafiken står för Västtrafiks största miljöpåverkan.

Västtrafik fortsätter arbeta enligt planen för avveckling av fossila bränslen. Målet är att nå 90 % förnybart drivmedel till år 2020. Av planen framgår att Västtrafik ska prioritera användning av biogas och att energieffektivisering ska eftersträvas. I nya upphandlingar ställs i princip krav på att andelen förnybart bränsle är 90 % direkt från trafikstart. Därtill kommer biogas att prioriteras i upphandlingar, eftersom biogasen kan användas på ett energi- och kostnadseffektivt sätt.

Under 2011 har andelen biodrivmedel i busstrafiken ökat från 18 till nästan 30 %.

En annan viktig miljöpåverkande åtgärd är arbetet med att öka Västtrafiks marknadsandel för resandet i regionen. En förflyttning av resenärer från privatbil till kollektivtrafik innebär framför allt väsentliga minskningar av klimatpåverkande utsläpp och en effektivare markanvändning.

Västtrafik deltar i två demonstrationsprojekt för att stimulera till energieffektivare fordon. I Vårgårda används elva metandieselfordon från hösten 2011. Dessa fordon drivs med både biogas och biodiesel, och bygger på dieselmotorteknik, vilket innebär god energihushållning och lägre bränsle-, kapital- och underhållskostnader än för hittills använda gasbussar.

I Göteborg planeras tre laddhybridbussar att trafikera linje 60 från våren 2013. Bussarna kommer att köras på biodiesel och el, och de kommer att snabbbladdas med el vid ändstationerna. Eldriften kommer att kunna styras till de områden längs linjesträckningen som exempelvis är bullerutsatta. Under 2011 har Västtrafik också arbetat intensivt med uppföljning av miljökraven i trafikavtalen. Det har inkluderat tio miljörevisioner och sex avgasmätningar på plats hos trafikföretagen samt uppföljningar av miljökraven genom miljö- och fordonsdatabasen Frida. Mycket arbete har också lagts ner på att utveckla Frida för att underlätta uppföljningen.

## Framtida utveckling

De kommande åren omfattar en period där Västtrafik befinner sig i en mycket expansiv fas med stora utmaningar på både kort och lång sikt.

Västtrafik arbetar aktivt för de förändringar som krävs i kollektivtrafiken inför trängselskattens införande i Göteborg i januari 2013 och krav på en funktionell kollektivtrafik. Resandet bedöms öka med 5–7 % med anledning av trängselskatten. Inför 2013 byggs även ett antal busskörfält både i centrala Göteborg och på infartslederna till Göteborg.

Därtill kommer den underliggande resandeökningen som just nu är mycket hög och leder till kapacitetsbrist. Det sistnämnda gäller särskilt in mot Göteborg och i Göteborg, men även i andra pendlingsstråk i regionen samt i städer med stadstrafik.

Inom perioden sker också förändringar i de grundläggande förutsättningarna. Västtrafiks utmaningar handlar främst om att matcha resandeökningen med punktlighet, pålitlighet och kapacitet. Efterfrågan beräknas öka kraftigt under de närmaste åren.

Med grundläggande förutsättningar menas främst förändringar i och med att den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft i januari 2012 samtidigt som Västtrafik övergick till att bli helägt av Västra Götalandsregionen. Men också arbetet med att ta fram en ny pris- och sortimentsstrategi för regionen.

Historiskt har Västtrafiks ägare formulerat mål för framtidens kollektivtrafik. För Västtrafik som helhet gäller i stort sett ett fördubblat kollektivtrafikresande från 2006 till 2025. Västtrafik har brutit ned resandemålen till årliga resandemål i Göteborgsområdet, Skaraborg, Sjuhärads och Fyrbodalsregionerna. Hur stor ökningen ska vara för att nå målbilderna varierar i affärsområdena.

Sedan den 1 januari 2012 ägs Västtrafik till 100 % av Västra Götalandsregionen. Inför övertagandet har en ny kollektivtrafiknämnd byggts upp. Det är en beställarnämnd i enlighet med den organisationsmodell som Västra Götalandsregionen använder. Ett av nämndens uppdrag är att ta fram ett trafikförsörjningsprogram på fyra års sikt som bland annat innehåller utvecklingen för kollektivtrafiken i Västra Götaland. Det första trafikförsörjningsprogrammet ska regionfullmäktige ta beslut om under hösten 2012.

Västtrafik har inför 2012 upprättat en långtidsprognos för perioden 2013–2016. Den ekonomiska utvecklingen bygger på de föresatser och förutsättningar som ställts i befintliga resandemål och satsningar i enlighet med de lokala målbilderna. Nästkommande långtidsprognos (2014–2017) kan baseras utifrån de ekonomiska bedömningar och prioriteringar som görs i trafikförsörjningsprogrammet.

I juni tog Sveriges riksdag beslut om en ny kollektivtrafiklag som gäller från den 1 januari 2012. Lagen kommer tillsammans med de riktlinjer branschorganisationerna tagit fram att ändra förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik. Vilken påverkan det får på Västtrafik på lång sikt är svårt att förutsäga.

Västtrafik ska fortsätta arbetet med att förbättra kollektivtrafikens attraktionskraft när det gäller information, tillgänglighet till färdbevis och mobilitet. Den anropsstyrda trafiken ska integreras med linjetrafiken.

### Särskilda riskfaktorer

---

I jämförelse med annan offentligt ägd verksamhet är Västtrafik utsatt för normala marknadsrisker. Efterfrågan på Västtrafiks tjänster påverkas av förändringar i konjunktur och på arbetsmarknad. Det går heller inte med säkerhet att förutse kundernas reaktion på ändringar av Västtrafiks priser och tjänster. Intäkterna styrs av hur resenärerna reser och väljer färdbevis.

I kommersiell verksamhet leder ökad efterfrågan oftast till bättre ekonomiska resultat. För Västtrafik leder däremot ökade volymer till behov av större ägartillskott.

Västtrafiks trafikknaster påverkas direkt av den allmänna kostnadsutvecklingen (det vill säga olika index). Då trafikknasterna står för en betydande del av kostnadsmassan kan mindre förändringar i index ge stor påverkan på Västtrafiks resultat.

Inköp av tåg görs i huvudsak i utländsk valuta. Enligt Västtrafiks finanspolicy ska öppna valutapositioner av materiell omfattning säkras. Vid utgången av 2011 har Västra Götalandsregionen anskaffat 40 mn€ till en snittkurs på 9,23 SEK/€. Västtrafik har förbundit sig att använda dessa euro när betalning förfaller för de elva beställda X61 Coradia Lirex år 2012. Västtrafik har kvarvarande öppna positioner på cirka 2,5 mn€. Västtrafik har under början av 2011 beslutat att införskaffa ytterligare tågfordon. Även vad avser dessa betalningar har Västtrafik förbundit sig att använda de euro som Västra Götalandsregionen anskaffat för ändamålet. Västtrafik hade vid årsskiftet öppna positioner motsvarande 79,3 mn€.

Västtrafik har beslutat att köpa in och även beställt tolv nya regiontåg samt 22 nya pendeltåg. Leverans av dessa tåg är planerad under perioden 2011–2014. De första sex regiontågen som skulle levererats under 2011 har ännu inte godkänts. Under slutet av 2012 kommer dels dubbelspåret Öxnered–Göteborg att vara färdigställt och dels öppnas en ny pendeltågslinje till Ale. Västtrafik har åtaganden att driva trafik i samband med dessa infrastrukturella förändringar. Det kräver att beställda tåg levereras i tid.

Västtrafiks låneskulder löper i huvudsak med räntebindningstider kortare än ett år. Varje procentenhets förändring av marknadsräntan ger en årlig resultatpåverkan med cirka 15 mnkr.

Västtrafik har, som regionens övriga nämnder och styrelser, redovisat företagets säkerhetsarbete och kris- hanteringsförmåga till regionstyrelsen. Västtrafik har bedömt att det är god kontroll på säkerhetsarbetet. Det finns däremot ytterligare behov av att bland annat ta fram en handlingsplan fastställd av styrelsen för säkerhetsarbetet. När det gäller Västtrafiks krishan- teringsförmåga bedöms den som god och det finns en väl genomarbetad krishanteringsplan. Västtrafik har även under 2011 genomfört en krisövning med bland annat Västtrafiks ledningsgrupp. Detta för att ytterligare sä- kerställa förmågan att hantera en kris.

### Resultatutveckling

---

De totala rörelseintäkterna exklusive ägarersättning var 3 298 mnkr (3 114) och de totala rörelsekostnaderna inklusive finansnettot uppgick för samma period till 6 186 mnkr (5 649). Resultatet efter finansiella poster uppgår till -39 mnkr (90) i jämförelse med budget. Efter bokslutsdispositioner på +55 mnkr (-10) återstår 16 mnkr (63), som i enlighet med aktieägaravtalet kommer att regleras mot ägarna. En sammanställning över respek- tive ägares andel återfinns i not 2.

Soliditeten uppgår till 8 % (10) vid utgången av året.

Självfinansieringsgraden, beräknad som intäkter exklu- sive ägartillskott och statliga bidrag i förhållande till to- tala kostnader, uppgår till 53 % (54).

Resenärernas kostnadstäckning, beräknad som biljett- intäkternas andel av linjetrafikens kostnader, var 42 % (43).

Budgererat driftunderskott finansieras med preliminära drifttillskott från kommuner och Västra Götalandsregio- nen. Inbetalningar sker genom månadsvisa förskotts- betalningar. Slutligt driftunderskott regleras efter ägar- fördelning i bokslutet genom ytterligare tillskott eller återbetalning.

### Förslag till vinstdisposition

---

Några vinstmedel att disponera står inte till årsstäm- mans förfogande.

# Resultaträkning

Resultaträkning (belopp i tkr)			
	Not	2011	2010
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Biljettintäkter.....		2 376 582	2 222 715
Ägarersättning.....	2	2 832 527	2 545 267
Övriga rörelseintäkter.....	3	921 240	890 623
<b>Summa rörelseintäkter.....</b>		<b>6 130 349</b>	<b>5 658 605</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Direkta trafik kostnader.....		-5 062 301	-4 626 423
Övriga externa kostnader.....	6	-768 691	-717 592
Personalkostnader.....	5	-159 038	-145 734
Av- och nedskrivningar anläggningstillgångar.....	7-10	-168 233	-147 961
<b>Summa rörelsekostnader.....</b>		<b>-6 158 263</b>	<b>-5 637 710</b>
<b>Rörelseresultat.....</b>		<b>-27 914</b>	<b>20 895</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Ränteintäkter och liknande resultatposter.....		4 217	2 048
Räntekostnader och liknande poster.....		-31 690	-12 679
<b>Summa finansiella poster.....</b>		<b>-27 473</b>	<b>-10 631</b>
<b>Resultat efter finansiella poster.....</b>		<b>-55 387</b>	<b>10 264</b>
<b>Bokslutsdispositioner</b>			
Skillnad mellan bokförd avskrivning och avskrivning enligt plan.....		55 387	-10 264
<b>Summa bokslutsdispositioner.....</b>		<b>55 387</b>	<b>-10 264</b>
<b>Årets resultat.....</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultat per aktie.....</b>		<b>0</b>	<b>0</b>



# Balansräkning

Tillgångar (belopp i tkr)			
	Not	2011-12-31	2010-12-31
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Balanserade utgifter för dataprogram .....	7	19 436	324
<b>Summa immateriella anläggningstillgångar .....</b>		<b>19 436</b>	<b>324</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Byggnader och mark .....	8	249 258	249 506
Maskiner, tåg och andra tekniska anläggningar .....	4, 9	1 076 861	1 125 989
Inventarier, verktyg och installationer .....	10	21 743	17 356
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar .....	11	1 138 546	577 072
<b>Summa materiella anläggningstillgångar .....</b>		<b>2 486 408</b>	<b>1 969 923</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Långfristiga värdepappersinnehav .....	12	739	610
Långfristiga fordringar .....	13	3 489	4 145
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar .....</b>		<b>4 228</b>	<b>4 755</b>
<b>Summa anläggningstillgångar .....</b>		<b>2 510 072</b>	<b>1 975 002</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar .....		281 790	393 561
Fordringar på ägare .....	2	31 564	661
Övriga fordringar .....		55 181	34 271
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter .....	14	132 541	100 981
<b>Summa kortfristiga fordringar .....</b>		<b>501 076</b>	<b>529 474</b>
<b>Kassa och bank .....</b>		<b>116 653</b>	<b>268 525</b>
<b>Summa omsättningstillgångar .....</b>		<b>617 729</b>	<b>797 999</b>
<b>Summa tillgångar .....</b>		<b>3 127 801</b>	<b>2 773 001</b>

# Balansräkning fortsättning

Eget kapital och skulder (belopp i tkr)			
	Not	2011-12-31	2010-12-31
<b>Eget kapital</b>			
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital (200 000 aktier) .....		200 000	200 000
<b>Summa bundet eget kapital</b> .....		<b>200 000</b>	<b>200 000</b>
<b>Summa eget kapital</b> .....		<b>200 000</b>	<b>200 000</b>
<b>Obeskattade reserver</b>			
Ackumulerade överavskrivningar .....		66 045	121 432
<b>Summa obeskattade reserver</b> .....		<b>66 045</b>	<b>121 432</b>
<b>Långfristiga skulder</b> .....	15	106 894	110 759
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Leverantörsskulder .....		512 649	382 263
Skulder till ägare .....	2, 15	1 697 994	1 425 069
Skulder till resenärer .....	16	221 270	182 296
Övriga skulder .....	15	10 354	9 535
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter .....	18	312 595	341 647
<b>Summa kortfristiga skulder</b> .....		<b>2 754 862</b>	<b>2 340 810</b>
<b>Summa eget kapital och skulder</b> .....		<b>3 127 801</b>	<b>2 773 001</b>
<b>Ansvarsförbindelser</b> .....	17		

Förändringar i eget kapital (belopp i tkr)			
	Aktiekapital	Bundna reserver	Fritt eget kapital
Eget kapital 31 december 2009 .....	200 000	-	-
Årets resultat .....	-	-	-
Eget kapital 31 december 2010 .....	200 000	-	-
Årets resultat .....	-	-	-
<b>Eget kapital 31 december 2011</b> .....	<b>200 000</b>	-	-

# Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys (belopp i tkr)			
	Not	2011	2010
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Rörelseresultat .....		-27 914	20 895
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet .....	19	168 889	153 699
Erhållna räntor.....		4 217	2 048
Betalda räntor .....		-27 437	-12 679
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>			
<b>före förändring av rörelsekapitalet .....</b>		<b>117 755</b>	<b>163 963</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapitalet</b>			
Ökning (-)/minskning (+) av fordringar.....		28 398	6 245
Ökning (+)/minskning (-) av skulder .....		-340 201	16 857
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten .....</b>		<b>-194 048</b>	<b>187 065</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar .....	8, 9, 10, 11	-682 043	-334 632
Förvärv av materiella anläggningstillgångar .....	7	-21 787	-
Förvärv av aktier .....	12	-129	-40
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten .....</b>		<b>-703 959</b>	<b>-334 672</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagna lån .....		750 000	100 000
Amortering avseende leasingfinansiering.....		-3 865	-3 369
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten .....</b>		<b>746 135</b>	<b>96 631</b>
<b>Årets kassaflöde .....</b>		<b>-151 872</b>	<b>-50 976</b>
<b>Likvida medel</b>			
Vid årets början.....		268 525	319 501
Vid årets slut.....		116 653	268 525
<b>Årets kassaflöde .....</b>		<b>-151 872</b>	<b>-50 976</b>



# Noter

Belopp i tkr om inget annat anges.

## NOT 1 REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen med beaktande av Bokföringsnämndens allmänna råd (BFN) med tillägg för utvalda rekommendationer och uttalanden från Redovisningsrådet (RR) 1–29, och är oförändrade mot föregående år.

### Klassificering av tillgångar och skulder

Anläggningstillgångar, långfristiga skulder och avsättningar förväntas återvinnas eller förfalla till betalning senare än tolv månader efter balansdagen. Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder förväntas återvinnas eller förfalla till betalning inom mindre än tolv månader efter balansdagen.

### Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder som redovisas i utländsk valuta har omräknats till balansdagens kurs. Kursvinster och kursförluster som avser fordringar och skulder i rörelsen redovisas i rörelseresultatet. Kursdifferenser som avser finansiella fordringar och skulder redovisas i finansnettot.

### Immateriella tillgångar

En immateriell tillgång är en identifierbar icke-moneitär tillgång som saknar fysisk substans. Västtrafik redovisar balanserade utgifter för dataprogram som immateriella tillgångar. I anskaffningsvärdet inkluderas utgifter för anpassning av programvaror till specifika användningsområden.

### Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar är fysiska tillgångar som används i bolagets verksamhet och har en förväntad nyttjandeperiod överstigande tre år. Materiella anläggningstillgångar värderas till sina respektive anskaffningsvärden och skrivs av linjärt under sin uppskattade nyttjandeperiod.

Materiella anläggningstillgångar tas bort från balansräkningen när den avyttras eller om den inte kan förväntas tillföra några ekonomiska fördelar i framtiden antingen genom att den nyttjas eller att den säljs. Realisationsvinster och -förluster beräknas som differensen mellan försäljningssumman och tillgångens redovisade värde. Förlust eller vinst redovisas i resultaträkningen det år då tillgången tas bort från balansräkningen.

Tillgångarnas restvärde, nyttjandeperiod och avskrivningsmetod granskas i slutet av varje räkenskapsår och justeras om så behövs framåtriktat i slutet av varje räkenskapsår.

Sedvanliga utgifter för underhåll och reparation kostnadsförs när de uppstår, men utgifterna för betydande förnyelser och förbättringar redovisas i balansräkningen och skrivs av under den återstående nyttjandeperioden för den underliggande tillgången.

### Avskrivningar

I resultaträkningen belastas rörelseresultatet med avskrivningar enligt plan. Avskrivningarna beräknas på ursprungliga anskaffningsvärden och baseras på tillgångarnas bedömda nyttjandeperiod. I förekommande fall har avskrivningsunderlaget reducerats med erhållna bidrag.

### Komponentavskrivning

Delar av ett tågfordon, exempelvis inredning, behöver ersättas efter hand. Från och med 2009 tillämpas så kallad komponentavskrivning, som innebär att sådana komponenter redovisas separat och skrivs av under den bedömda nyttjandetiden.

Från och med 2009 aktiveras i enlighet med BFN U 90:13 även utgifter för större återkommande revisioner. Dessa redovisas som anskaffningskostnad av tågfordon. Utgiften skrivs av fram till nästa motsvarande revisions-tillfälle. Till och med 2008 redovisades dessa utgifter som förutbetalda kostnader och periodiserades som underhållskostnad fram till nästa revisionstillfälle.

**Följande avskrivningsprocentsatser har använts på årsbasis:**

**Immateriella anläggningstillgångar**

Utgifter för dataprogram ..... 20 %

**Materiella anläggningstillgångar**

Byggnader ..... 3 %

Specialbyggnader (väderskydd, perrongtak och liknande) ..... 5 %

Markanläggningar ..... 5 %

**Tägfordon, ägda och leasade**

- förslitningsdelar och återkommande revisioner ..... 12–20 %

- inredning ..... 8 %

- stomme ..... 4 %

- vid anskaffningstillfället begagnade fordon ..... 8–12 %

Inventarier och verktyg samt IT-inventarier ..... 20 %

Maskiner och tekniska anläggningar ..... 20 %

Byggnadsinventarier ..... 6,67 %

Markinventarier ..... 5 %

Kontorsdatorer kostnadsförs under anskaffningsåret.

### **Lån och fordringar**

Lånefordringar utgörs till största delen av laddningar av förarkort. Om en lånefordran antas vara osäker görs en reservering för skillnaden mellan det redovisade värdet och det förväntade kassaflödet. Ränteintäkter avseende lånefordringar inkluderas i de finansiella intäkterna.

### **Kassa och banktillgodohavanden**

Likvida medel utgörs av tillgänglig kassa samt banktillgodohavanden till förfogande hos banken. In- och utbetalningar redovisas i kassaflödesanalysen. Kassaflöde från den löpande verksamheten redovisas i enlighet med den indirekta metoden.

### **Finansiella skulder**

De långfristiga skulderna utgörs av upplåning från Västra Götalandsregionen, skulder avseende pensionsåtaganden samt skulder avseende leasingavtal. Skulden till Västra Götalandsregionen redovisas inledningsvis till verkligt värde och i efterföljande perioder till upplupet anskaffningsvärde. Ränta på redovisade skulder redovisas som upplupna kostnader för varje period.

### **Skuld till resenär**

Den del av försäljningsintäkten som kunden ännu inte använt genom att resa bokas upp som en skuld. För områdesladdningar, vars giltighet avser en viss tidsperiod, beräknas skulden som den kvarvarande tidens andel av laddningens pris i förhållande till hela periodens längd. Dessutom kvarstår ett åtagande från Västtrafiks sida att lösa in färdbevis som ställts ut i de gamla biljettsystemen. Se not 16 och 17.

### **Leasingavtal**

Västtrafik innehar två finansiella leasingavtal avseende tågfordon. Från och med 2008 redovisas dessa avtal som anläggningstillgångar från att tidigare ha redovisats som operationella leasingavtal. Värdet utgörs av det lägsta av verkliga värdet och nuvärdet av leasingavgifterna vid leasingperiodens början. Motsvarande betalningsförpliktelse redovisas som skuld i balansräkningen. Varje leasingbetalning fördelas mellan amortering av skulden och finansiella kostnader. Anläggningstillgången skrivs av över den bedömda nyttjandeperioden, se ovan angående komponentavskrivning.

Leasingavtal där leasegivaren i huvudsak behåller alla risker och fördelar med äganderätten klassificeras som operativa. Leasingavgifter kostnadsförs linjärt i resultaträkningen under leasingperioden.

### **Intäkter**

Intäkterna har i resultaträkningen redovisats som biljettintäkter, ägarersättning samt övriga rörelseintäkter.

**Biljettintäkterna** består dels av den del av kontoladdningar och periodkort som konsumeras under räkenskapsåret och dels av vid resan direkt betalda färdbevis i form av enkelbiljetter, sms-biljetter och liknande.

**Ägarersättningen** är det tillskott från ägarna som ska täcka verksamhetens underskott. Tillskottets fördelning mellan ägarna är beräknat i enlighet med reglerna i aktieägaravtalet och á-contoinbetalas månadsvis en månad i förskott. Vid årets slut stäms de slutliga underskotten av mot á-contoinbetalningarna och regleras därefter mot respektive ägare.

Från 2004 ska respektive kommun stå för den andel av respektive trafiklinjes underskott som kan hänföras till lokala resor, det vill säga resor som görs av kommuninvånare inom den egna kommunen. Övriga resor definieras som regionala, vars underskott täcks av Västra Götalandsregionen. Regionen finansierar även all administration.

**Övriga rörelseintäkter** består bland annat av trafikintäkter enligt särskilda avtal, hyresintäkter, reklamintäkter, godsintäkter, angöringsintäkter, intäkter från anropsstyrd trafik, valutakursvinster på kundfordringar och leverantörsskulder, realisationsvinster för sålda materiella anläggningstillgångar samt statsbidrag.

### **Kostnader**

Bolagets kostnader har i resultaträkningen redovisats som direkta trafik kostnader, övriga externa kostnader, personalkostnader, av- och nedskrivningar samt räntekostnader.

**Direkta trafik kostnader** består av ersättningar till trafikföretag för utförande av i trafikavtal beskrivna åtaganden.

**Övriga externa kostnader** består bland annat av lokal- och fastighetskostnader, reparation och underhåll, reklam och PR, försäljningskostnader, kontorsmaterial, försäkringskostnader, förvaltningskostnader samt konsultarvoden.

### **Ersättningar till anställda**

Bolagets bidrag till avgiftsbestämda pensionsplaner belastar resultaträkningen under det år som de är hänförliga till.

### **Händelser efter balansdagen**

Händelser efter balansdagen, och som bekräftar de villkor som gällde vid balansdagen, beaktas vid värdering av tillgångar och skulder. Se förvaltningsberättelsen för betydande händelser efter balansdagen.



## NOT 2 ÄGARERSÄTTNING

Ägarersättning (belopp i tkr om inget annat anges)

	Summa intäkter	Summa kostnader	Resultat	A-contobetalingar avseende 2011	2012	Fordringar på ägare	Skulder till ägare
Ale	9 604	-25 584	-15 980	17 398			1 418
Alingsås	9 329	-38 475	-29 146	26 585		2 561	
Göteborg	1 051 402	-1 865 359	-813 957	855 693			41 736
Härryda	8 186	-24 421	-16 234	15 336		898	
Kungälv	10 906	-36 865	-25 960	24 245		1 715	
Lerum	10 915	-35 722	-24 808	24 376		432	
Lilla Edet	1 656	-3 733	-2 078	2 093			15
Mölndal	18 089	-54 938	-36 849	35 457		1 392	
Orust	3 667	-16 233	-12 566	12 690			124
Partille	9 561	-28 008	-18 448	15 787		2 661	
Stenungsund	5 841	-19 098	-13 258	14 111			853
Tjörn	5 765	-17 534	-11 769	13 869			2 100
Vårgårda	2 161	-6 066	-3 905	4 054			150
Öckerö	2 928	-15 969	-13 040	11 794		1 246	
Bengtsfors	1 672	-6 147	-4 475	4 631			156
Dals Ed	479	-3 886	-3 408	3 416			8
Essunga	22	-271	-249	209		40	
Färgelanda	585	-3 168	-2 583	2 498		85	
Grästorps	11	-167	-156	173			18
Lysekil	4 373	-20 706	-16 333	15 701		632	
Mellerud	282	-1 051	-769	945			176
Munkedal	1 106	-4 580	-3 474	3 298		176	
Sotenäs	1 137	-4 946	-3 810	3 769		41	
Strömstad	4 896	-11 253	-6 356	5 964		392	
Tanum	2 038	-8 652	-6 614	6 231		383	
Trollhättan	23 888	-53 690	-29 803	28 515		1 287	
Uddevalla	23 447	-55 958	-32 511	29 957		2 554	
Vänersborg	7 407	-21 402	-13 995	14 457			462
Åmål	1 187	-3 655	-2 469	2 522			53
Bollebygd	353	-2 173	-1 820	1 811		9	
Borås	88 079	-190 575	-102 496	99 065		3 431	
Herrljunga	750	-2 457	-1 707	1 729			22
Mark	7 328	-22 715	-15 387	13 566		1 821	
Svenljunga	1 542	-6 436	-4 894	5 289			396
Tranemo	1 956	-6 695	-4 739	4 297		442	
Ulricehamn	4 051	-14 263	-10 212	8 977		1 235	
Falköping	5 903	-22 072	-16 169	14 668		1 501	
Gullspång	574	-2 562	-1 988	2 027			39
Götene	655	-3 446	-2 792	2 921			129
Hjo	195	-1 098	-904	947			43
Karlsborg	808	-2 969	-2 161	2 035		126	
Lidköping	6 843	-28 722	-21 879	19 907		1 972	
Mariestad	4 142	-15 567	-11 425	10 604		820	
Skara	1 483	-7 035	-5 552	5 382		170	
Skövde	23 678	-61 583	-37 905	35 090		2 815	
Tibro	162	-517	-355	390			35
Tidaholm	1 547	-3 947	-2 400	2 003		397	
Töreboda	1 126	-4 771	-3 645	3 313		331	
Vara	2 082	-5 835	-3 753	3 805			52
Regionen	1 192 521	-2 607 869	-1 415 348	1 415 354			7
<b>Summa</b>	<b>2 568 320</b>	<b>-5 400 847</b>	<b>-2 832 527</b>	<b>2 848 956</b>	<b>0</b>	<b>31 564</b>	<b>47 994</b>

### NOT 3 ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER

Övriga rörelseintäkter (belopp i tkr om inget annat anges)		
	2011	2010
Avtalstrafik.....	705 171	642 354
Statsbidrag .....	26 236	44 775
Hysesintäkt tåg .....	35 647	90 224
Fastighetsintäkter .....	19 468	18 726
Kontrollavgifter.....	20 510	24 733
Viten .....	81 679	14 130
Reklamintäkter.....	17 634	17 126
Övrigt.....	14 895	38 555
<b>Summa övriga rörelseintäkter .....</b>	<b>921 240</b>	<b>890 623</b>

**Avtalstrafik** är sådan trafik som täcks till 100 % av beställaren och som inte omfattas av aktieägaravtalet, till exempel sjuk- och färdtjänstresor som regleras via ett separat avtal mellan Västtrafik och anslutna ägare.

Avtalet med Hallandstrafiken avseende Kungsbackapendeln är ett annat exempel på så kallad avtalstrafik.

### NOT 4 FINANSIELLA LEASINGAVTAL, MINIMILEASEAVGIFTER OCH NUVÄRDE

Finansiella leasingavtal, minimileaseavgifter och nuvärde (belopp i tkr om inget annat anges)				
Leasingavgifter som förfaller:	inom 12 månader	inom 1-5 år	senare än 5 år	Summa
Minimileaseavgifter enligt avtal .....	6 312	25 250	16 556	48 118
Avgår räntedel.....	-500	-2 000	-2 510	-5 010
<b>Nuvärde av minimileaseavgifter .....</b>	<b>5 812</b>	<b>23 250</b>	<b>14 046</b>	<b>43 108</b>

Leasingavtalen avseende tåg löper på 16 år med möjlighet till förlängning. Efter förlängningsperiodens utgång har Västtrafik skyldighet att lösa tågen till ett förutbestämt restvärde.

Årets resultat har belastats med 5 723 tkr (6 503 tkr) avseende finansiella leasingavtal varav 2 970 tkr (5 553 tkr) avser avskrivning och 2 753 tkr (950 tkr) avser räntekostnader.

Avtalen löper med rörlig ränta relaterad till marknadsräntan.

## NOT 5 ANSTÄLLDA OCH PERSONALKOSTNADER

Antal anställda					
	2011		2010		
	Antal	Varav kvinnor	Antal	Varav kvinnor	
Västtrafik AB	254,8	58%	247,2	59%	

Antalet anställda har beräknats som total arbetad tid dividerat med normaltidsavseende heltidsanställning.

Upplysning om könsfördelning i företagsledning och styrelser					
	2011		2010		
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	
Företagsledning .....	43 %	57 %	50 %	50 %	
Styrelse .....	40 %	60 %	36 %	64 %	

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader (belopp i tkr om inget annat anges)		
	2011	2010
Löner och andra ersättningar .....	103 878	96 510
Sociala avgifter enligt lag och avtal .....	36 204	32 892
Pensionskostnader* .....	10 865	10 156
<b>Summa löner, ersättningar och sociala kostnader</b> .....	<b>150 947</b>	<b>139 558</b>

\* Av pensionskostnaderna avser 269 tkr bolagets VD.

Löner och andra ersättningar fördelade mellan styrelse, VD och övrig personal (belopp i tkr om inget annat anges)						
	2011			2010		
	Styrelse	VD	Övriga anställda	Styrelse	VD	Övriga anställda
Västtrafik AB	1 224	1 250	101 403	1 182	1 175	94 153

### Tjänstepensionsförmån

Ordinarie pensionsålder för VD är 65 år. För pensionsförmåner och försäkringar gäller vad som allmänt tillämpas inom bolaget.

### Pensionsförpliktelse

För övrig personal tryggas ålderspension och familjepension genom en försäkring i Alecta. Enligt ett uttalande från Redovisningsrådets Akutgrupp, URA 42, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. För räkenskapsåret har Västtrafik emellertid inte haft tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa denna plan som en förmånsbestämd plan. Pensionsplanen enligt ITP som tryggas genom försäkring i Alecta redovisas därför som en avgiftsbestämd plan.

Årets avgifter för pensionsförsäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till 5 512 tkr (4 965 tkr).

### Avgångsvederlag för VD och vice VD

Vid uppsägning från bolagets sida är VD och vice VD utöver lön under uppsägningstiden (6 månader) berättigade till en engångsersättning enligt följande:

Ålder vid avgång	Antal månadslöner	
	VD	vVD
< 50 år .....	12	12
50–54 år .....	18	18
55–59 år .....	24	24
60 år – .....	24	30

Dock kan engångsersättningen inte utgå med fler månader än som är kvar till pensionsålder.

Lön under uppsägningstiden (6 månader) ska reduceras med vad som uppbärs från annan arbetsgivare eller egen verksamhet.



## NOT 6 UPPLYSNING OM REVISORERNAS ARVODE

### Ernst & Young (belopp i tkr om inget annat anges)

	2011	2010
Revisionsuppdrag .....	589 .....	426
Andra uppdrag .....	470 .....	310
<b>Summa</b> .....	<b>1 059</b> .....	<b>736</b>

## NOT 7 BALANSERADE UTGIFTER FÖR DATAPROGRAM

### Balanserade utgifter för dataprogram (belopp i tkr om inget annat anges)

	2011	2010
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början .....	13 766 .....	13 766
Nyanskaffningar .....	21 787 .....	-
<b>Vid årets slut</b> .....	<b>35 553</b> .....	<b>13 766</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>		
Vid årets början .....	-13 442 .....	-13 181
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden .....	-2 675 .....	-261
<b>Vid årets slut</b> .....	<b>-16 117</b> .....	<b>-13 442</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b> .....	<b>19 436</b> .....	<b>324</b>

## NOT 8 BYGGNADER OCH MARK

### Byggnader och mark (belopp i tkr om inget annat anges)

	2011	2010
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början .....	362 202 .....	306 098
Nyanskaffningar .....	15 155 .....	56 104
Utrangeringar .....	-3 073 .....	-
<b>Vid årets slut</b> .....	<b>374 284</b> .....	<b>362 202</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>		
Vid årets början .....	-112 696 .....	-99 277
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden .....	-14 029 .....	-13 419
Återförda avskrivningar på utrangeringar .....	1 699 .....	-
<b>Vid årets slut</b> .....	<b>-125 026</b> .....	<b>-112 696</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b> .....	<b>249 258</b> .....	<b>249 506</b>

Taxeringsvärden (tkr)	Byggnad	Mark
Heden 705:1 .....	2 840 .....	0
Floda 20:222 .....	693 .....	198
Strömstad 4:27 .....	2 585 .....	438
Nordstaden 702:32 (hälften av) .....	837 .....	0

## NOT 9 MASKINER, TÅG OCH ANDRA TEKNISKA ANLÄGGNINGAR

Maskiner, tåg och andra tekniska anläggningar (belopp i tkr om inget annat anges)		
	2011	2010
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början .....	2 345 178 .....	2 239 584
Nyanskaffningar .....	94 719 .....	104 025
Omklassificeringar .....	- .....	14 945
Utrangeringar .....	-6 230 .....	-13 376
<b>Vid årets slut .....</b>	<b>2 433 667 .....</b>	<b>2 345 178</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</b>		
Vid årets början .....	-1 219 189 .....	-1 088 531
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden .....	-143 481 .....	-126 949
Omklassificeringar .....	- .....	-14 945
Återförda avskrivningar på utrangeringar .....	5 864 .....	11 236
<b>Vid årets slut .....</b>	<b>-1 356 806 .....</b>	<b>-1 219 189</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut .....</b>	<b>1 076 861 .....</b>	<b>1 125 989</b>

I beloppet ovan ingår leasade tåg efter avdrag för statsbidrag till ett redovisat värde av 43 501 tkr.  
Allokerat statsbidrag till dessa tåg uppgår till 64 525 tkr.

## NOT 10 INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER

Inventarier, verktyg och installationer (belopp i tkr om inget annat anges)		
	2011	2010
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början .....	43 519 .....	36 424
Nyanskaffningar .....	10 695 .....	7 095
<b>Vid årets slut .....</b>	<b>54 214 .....</b>	<b>43 519</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</b>		
Vid årets början .....	-26 163 .....	-20 971
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden .....	-6 308 .....	-5 192
<b>Vid årets slut .....</b>	<b>-32 471 .....</b>	<b>-26 163</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut .....</b>	<b>21 743 .....</b>	<b>17 356</b>

## NOT 11 PÅGÅENDE PROJEKT OCH FÖRSKOTT AVSEENDE MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Pågående projekt och förskott avseende materiella anläggningstillgångar (belopp i tkr om inget annat anges)		
	2011	2010
Vid årets början .....	577 072 .....	409 664
Utgifter under året .....	617 711 .....	291 667
Omklassificeringar under året .....	-56 236 .....	-124 259
<b>Bokfört värde vid årets slut .....</b>	<b>1 138 547 .....</b>	<b>577 072</b>

## NOT 12 LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV

### Långfristiga värdepappersinnehav (belopp i tkr om inget annat anges)

	2011	2010
Vänertåg AB .....	12 .....	-
Kust till kust .....	30 .....	30
Samtrafiken i Sverige AB .....	30 .....	30
Ascan användarförening .....	32 .....	64
Bussgods Syd ekonomisk förening .....	- .....	1
Västtåg AB .....	200 .....	50
SLTF Resekortföreningen .....	200 .....	200
AB Transitio .....	100 .....	100
Öresundståg AB .....	120 .....	120
Smartpack Sverige.....	15 .....	15
<b>Bokfört värde vid årets slut .....</b>	<b>739 .....</b>	<b>610</b>

## NOT 13 LÅNGFRISTIGA FORDRINGAR

### Långfristiga fordringar (belopp i tkr om inget annat anges)

	2011	2010
Fordringar färdbevis* .....	3 489 .....	4 022
Momsfordran .....	- .....	123
<b>Bokfört värde vid årets slut .....</b>	<b>3 489 .....</b>	<b>4 145</b>

\* Posten avser fordringar på trafikföretag avseende laddningar av förarkort och löper utan ränta under den tid som trafik utförs åt Västtrafik AB.

## NOT 14 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

### Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter (belopp i tkr om inget annat anges)

	2011	2010
Förutbetalda trafik kostnader .....	14 485 .....	6 823
Upplupna biljettintäkter .....	57 108 .....	55 195
Övriga förutbetalda kostnader och upplupna intäkter .....	60 948 .....	38 963
<b>Bokfört värde vid årets slut .....</b>	<b>132 541 .....</b>	<b>100 981</b>

## NOT 15 SKULDER

### Skulder (belopp i tkr om inget annat anges)

Långfristiga skulder	2011	2010
Skuld leasingavtal .....	106 894 .....	100 759
<b>Bokfört värde vid årets slut .....</b>	<b>106 894 .....</b>	<b>100 759</b>
 Kortfristigt lån från Västra Götalandsregionen .....	 1 650 000 .....	 900 000

Med anledning av att lånet från Västra Götalandsregionen omsätts löpande med kortare intervaller än ett år har lånet definierats som kortfristigt. Beloppet återfinns under Skuld till ägare.

## NOT 16 SKULDER TILL RESENÄRER

### Skulder till resenärer (belopp i tkr om inget annat anges)

	2011	2010
Skuld till resenärer i ERG-systemet .....	217 271 .....	179 322
Skuld till resenärer i Prodata-systemet .....	- .....	2 000
Skuld till resenärer, övrigt .....	3 999 .....	974
<b>Bokfört värde vid årets slut .....</b>	<b>221 270 .....</b>	<b>182 296</b>

Under 2011 har skuld till resenär hänförlig till äldre försäljningssystem av biljetter minskat. Detta har dels skett genom inlösen av gamla biljetter under året och dels genom att utestående skuld reglerats mot resultatet.

## NOT 17 ANSVARSFÖRBINDELSER

Färdbevis som ställts ut i de gamla biljettsystemen har en giltighetstid på tio år. Under denna tid kvarstår således Västtrafiks åtagande att återlösa färdbevisen på anmodan.

## NOT 18 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

### Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter (belopp i tkr om inget annat anges)

	2011	2010
Upplupna löner och semesterlöner .....	5 738 .....	4 981
Upplupna sociala avgifter och löneskatt .....	4 339 .....	3 887
Upplupna utgiftsräntor .....	6 092 .....	1 839
Upplupna entreprenörsersättningar .....	80 765 .....	133 661
Förutbetald ersättning för anropsstyrd trafik .....	33 396 .....	108 244
Slutreglering anropsstyrd trafik .....	5 537 .....	9 337
Förutbetalda statsbidrag och bidrag från Trafikverket .....	15 970 .....	9 736
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter .....	160 758 .....	69 962
<b>Bokfört värde vid årets slut .....</b>	<b>312 595 .....</b>	<b>341 647</b>

## NOT 19 POSTER SOM INTE INGÅR I KASSAFLÖDET

### Poster som inte ingår i kassaflödet (belopp i tkr om inget annat anges)

	2011	2010
Av- och nedskrivningar som belastat resultatet .....	168 233 .....	147 961
Förändring av fordringar för färdbevis .....	656 .....	5 738
<b>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet .....</b>	<b>168 889 .....</b>	<b>153 699</b>



Skövde den 24 februari 2012

Leif Blomqvist ORDFÖRANDE	Mimmi von Troil VICE ORDFÖRANDE	Tore Hult
Britt-Marie Andrén Karlsson	Ulf Olsson	Conny Johansson
Jan-Erik Wallin	Eva Abrahamsson	Maj Steen
Soili Brunberg	Max Andersson	Nanna Siwerts Tulinius
Ewa Hamberg	Elving Andersson	Benny Strandberg
	Lars Backström VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR	

*Min revisionsberättelse har avgivits den 24 februari 2012*

Thomas Nilsson  
AUKTORISERAD REVISOR

*Vår granskningsrapport har avgivits den 24 februari 2012*

Birgitta Eriksson  
LEKMANNAREVISOR

Nils-Gunnar Nilsson  
LEKMANNAREVISOR

## Granskningsrapport

Till årsstämman i Västtrafik AB (Org.nr 556558-5873)

Till Regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen för kännedom

Vi har granskat bolagets verksamhet under år 2011.

Granskingen har utförts enligt bestämmelserna i aktiebolagslagen, kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet samt med beaktande av de beslut bolagsstämman har fattat.

Granskingen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för vår bedömning och prövning.

Vi har granskat Västra Götalandsregionens helägda och delägda bolagsarbete med säkerhetsfrågor bland annat för att pröva om fullmäktiges beslut om säkerhetspolicy beaktats. Vi har i en IT-revision granskat informationssä-

kerheten i bolaget på en övergripande nivå. En gransking har även genomförts av den interna kontrollen i bolagets skydd mot oegentligheter. Upprättade rapporter har överlämnats till den verkställande direktören.

Vi har också informerat oss i aktuella frågor för bolaget bland annat ägarfrågan och kundnöjdheten. Vi ser allvarligt på att kundnöjdheten är fortsatt låg.

Vi bedömer sammantaget att bolagets verksamhet skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig. Vi finner därför inte anledning till anmärkning mot styrelsens ledamöter eller verkställande direktören.

Skövde den 24 februari 2012

Västra Götalandsregionen  
Revisionen

Birgitta Eriksson  
LEKMANNAREVISOR

Nils-Gunnar Nilsson  
LEKMANNAREVISOR

## Revisionsberättelse

Till årsstämman i Västtrafik AB (Org.nr 556558-5873)

### Rapport om årsredovisningen

Jag har reviderat årsredovisningen för Västtrafik AB för 2011-01-01–2011-12-31.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

### Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att uttala mig om årsredovisningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt "International Standards on Auditing" och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att jag följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

### Uttalanden

Enligt min uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Västtrafik AB:s finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

### Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver min revision av årsredovisningen har jag även reviderat förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Västtrafik AB för 2011-01-01–2011-12-31.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

### Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala mig om förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för mitt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har jag granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för mitt uttalande om ansvarsfrihet har jag utöver min revision av årsredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Jag har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Jag anser att de revisionsbevis jag inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

### Uttalanden

Jag tillstyrker att årsstämman beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

### Övriga upplysningar

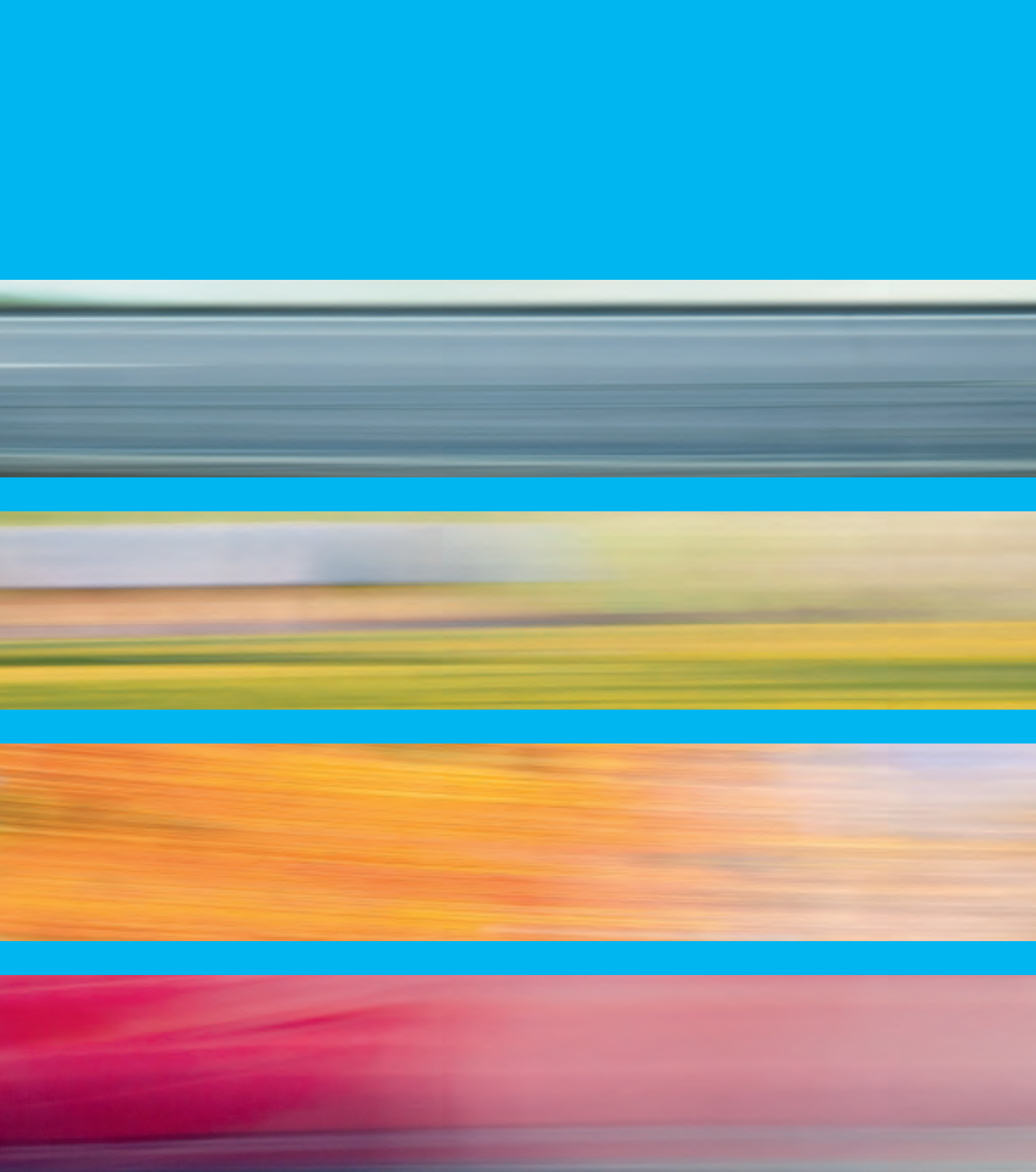
Något belopp att disponera beträffande bolagets vinst eller förlust finns inte.

Göteborg den 24 februari 2012

Thomas Nilsson  
AUKTORISERAD REVISOR

**ÄGARERSÄTTNING PER ÄGARE** (belopp i tkr)

Ägarersättning	2011			2010	
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Förändring November -10
Västra Götalandsregionen	-1 415 348	-1 415 354	7	-1 245 428	-169 920
Göteborg	-813 957	-855 693	41 736	-770 307	-43 650
Borås	-102 496	-99 065	-3 431	-88 726	-13 770
Skövde	-37 905	-35 090	-2 815	-30 514	-7 391
Mölnadal	-36 849	-35 457	-1 392	-30 771	-6 078
Uddevalla	-32 511	-29 957	-2 554	-30 414	-2 097
Trollhättan	-29 803	-28 515	-1 287	-26 224	-3 579
Alingsås	-29 146	-26 585	-2 561	-24 838	-4 308
Kungälv	-25 960	-24 245	-1 715	-22 181	-3 779
Lerum	-24 808	-24 376	-432	-22 337	-2 471
Lidköping	-21 879	-19 907	-1 972	-15 762	-6 117
Partille	-18 448	-15 787	-2 661	-15 383	-3 065
Lysekil	-16 333	-15 701	-632	-15 137	-1 196
Härryda	-16 234	-15 336	-898	-13 370	-2 864
Falköping	-16 169	-14 668	-1 501	-13 425	-2 744
Ale	-15 980	-17 398	1 418	-14 413	-1 567
Mark	-15 387	-13 566	-1 821	-12 983	-2 404
Vänersborg	-13 995	-14 457	462	-13 407	-588
Stenungsund	-13 258	-14 111	853	-13 473	215
Öckerö	-13 040	-11 794	-1 246	-12 330	-710
Orust	-12 566	-12 690	124	-12 092	-474
Tjörn	-11 769	-13 869	2 100	-9 154	-2 615
Mariestad	-11 425	-10 604	-820	-8 939	-2 486
Ulricehamn	-10 212	-8 977	-1 235	-10 307	95
Tanum	-6 614	-6 231	-383	-6 343	-271
Strömstad	-6 356	-5 964	-392	-5 956	-400
Skara	-5 552	-5 382	-170	-5 314	-238
Svenljunga	-4 894	-5 289	396	-4 584	-310
Tranemo	-4 739	-4 297	-442	-4 841	102
Bengtsfors	-4 475	-4 631	156	-4 407	-68
Vårgårda	-3 905	-4 054	150	-3 477	-428
Sotenäs	-3 810	-3 769	-41	-3 210	-600
Vara	-3 753	-3 805	52	-3 837	84
Töreboda	-3 645	-3 313	-331	-3 259	-386
Munkedal	-3 474	-3 298	-176	-3 345	-129
Dals Ed	-3 408	-3 416	8	-3 223	-185
Götene	-2 792	-2 921	129	-2 719	-73
Färgelanda	-2 583	-2 498	-85	-2 524	-59
Åmål	-2 469	-2 522	53	-2 364	-105
Tidaholm	-2 400	-2 003	-397	-2 097	-303
Karlsborg	-2 161	-2 035	-126	-1 889	-272
Lilla Edet	-2 078	-2 093	15	-1 935	-143
Gullspång	-1 988	-2 027	39	-1 964	-24
Bollebygd	-1 820	-1 811	-9	-1 846	26
Herrljunga	-1 707	-1 729	22	-1 568	-139
Hjo	-904	-947	43	-910	6
Mellerud	-769	-945	176	-778	9
Tibro	-355	-390	35	-357	2
Essunga	-249	-209	-40	-228	-21
Grästorp	-156	-173	18	-377	222
<b>Totalt</b>	<b>-2 832 527</b>	<b>-2 848 956</b>	<b>16 430</b>	<b>-2 545 267</b>	<b>-287 260</b>







Västtrafik AB. Box 123, 541 23 Skövde. Besöksadress: Skövde Resecentrum, Stationsgatan 7, Skövde.  
Tel: 0500-46 44 00. Fax: 0500-48 91 48. E-post: [vasttrafik@vasttrafik.se](mailto:vasttrafik@vasttrafik.se). Hemsida: [www.vasttrafik.se](http://www.vasttrafik.se)

