

<b>Styrelsen</b>	<b>2024-09-19</b>
<b>Handling nr</b>	<b>7.2</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Sara Frank</b>
<b>Daterad</b>	<b>2024-09-13</b>
<b>Reviderad</b>	

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

## **Ekonomisk rapport per augusti och prognos 3, 2024**

Månadskommentarer per augusti 2024 bifogas.

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta  
att godkänna ekonomisk rapport per augusti och prognos 3, 2024.

Skövde dag som ovan

Lars Backström



# **Delårsrapport augusti 2024**

## **Västtrafik AB**

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
1.1	Viktigaste händelserna under perioden.....	3
<b>2</b>	<b>Verksamhet</b> .....	<b>4</b>
2.1	Trafikförsörjningsprogrammet.....	4
2.2	Mål från regionfullmäktiges budget .....	5
2.2.1	Mål: Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet.....	5
2.2.2	Mål: Ökad måluppfyllelse för Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål .....	6
2.3	Regiongemensamt .....	7
2.3.1	Intern kontroll .....	7
<b>3</b>	<b>Medarbetare</b> .....	<b>8</b>
3.1	Mål från regionfullmäktiges budget .....	8
3.1.1	Mål: Västra Götalandsregionen ska vara en ledande och attraktiv arbetsgivare med konkurrenskraftiga löner och ett hälsofrämjande ledarskap som grund .....	8
3.1.2	Mål: Medarbetares arbetsmiljö ska förbättras genom satsning på återhämtning och avlastning och inflytande över sin arbetsmiljö.....	8
3.2	Personalvolym och personalstruktur.....	9
3.3	Sjukfrånvaro .....	9
<b>4</b>	<b>Ekonomi</b> .....	<b>10</b>
4.1	Resultat .....	10
4.1.1	Verksamhetens intäkter .....	11
4.1.2	Verksamhetens kostnader .....	12
4.2	Prognos.....	12
4.3	Investeringar .....	13

# 1 Sammanfattning

## 1.1 Viktigaste händelserna under perioden

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden januari-augusti 2024 motsvarande -3 913 mnkr, vilket innebär en positiv avvikelse mot budget med +340 mnkr. Prognos 3 för helår 2024 visar på ett resultat före driftsbidrag på -5 927 mnkr, vilket motsvarar en positiv avvikelse mot budget med +300 mnkr.

Det övergripande målet från Trafikförsörjningsprogrammet, där andelen hållbara resor ska nå upp till samma andel som innan pandemin, ser ut att uppnås. Uppfyllnadsgraden bedöms således vara *grön*. År 2019 var totala andelen hållbara resor 39%. Per augusti 2024 är den siffran 41%. Det andra målet, som gällde kollektivtrafikens andel i trafiken, låg på 32% 2019. Den har sjunkit två procentenheter och ligger per augusti 2024 på 30%.

Målet i Trafikförsörjningsprogrammet är 350 miljoner resor till år 2025. Uppfyllnadsgraden bedöms vara *gul*. Målet ser ut att bli svårt att uppnå till år 2025 då ökningstakten har minskat under hösten 2023 och början av 2024. I långtidsprognosen, som gjordes under hösten, reviderades resandet. Den pekar på att målet uppnås år 2027. I samma arbete gjordes en ny prognos på resandet för 2024, vilken bedömer årets utfall till ca 331 miljoner resor.



## 2 Verksamhet

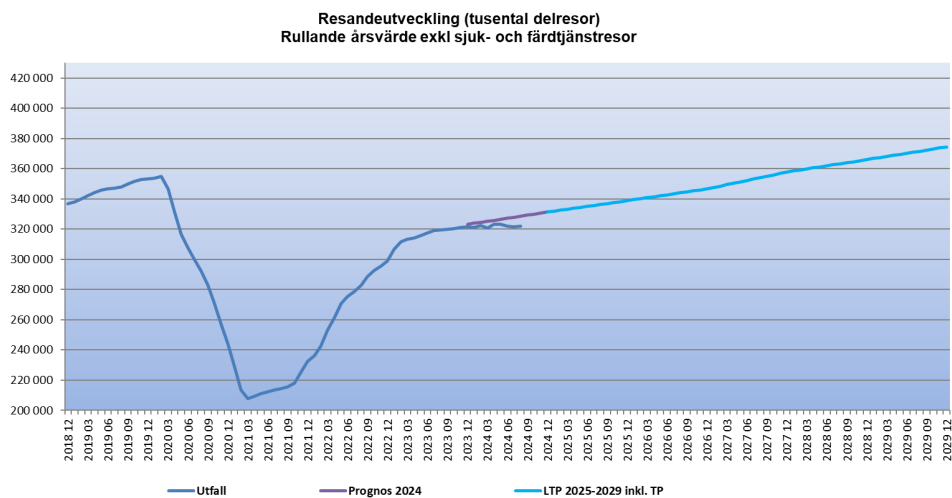
### 2.1 Trafikförsörjningsprogrammet

Uppdrag kollektivtrafiknämnden	Mål 2025	Utfall 2024 aug	Riktning måluppfyllelse	Trafikförsörjningsprogram
Andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) i Västra Götaland ska öka	40%	41%		Övergripande mål
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 33% (kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon)	33%	30%		Övergripande mål
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) * måltalet justerad pga. ändrad metod	79%	79,7%*		Delmål 1
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner (fördubblingsmålet)	350	322		Delmål 1
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65%.	65%	62%		Delmål 2
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	70%	64%		Delmål 2
Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka.	800	637*		Delmål 2
Utsläppen av CO2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85% jämfört med år 2006	85%	74%*		Delmål 3

\*från uppföljning Trafikförsörjningsprogram 2023

Det övergripande målet i Trafikförsörjningsprogrammet, som syftar till att återställa andelen hållbara resor till samma nivå som före pandemin, verkar vara på väg att uppnås. Uppfyllnadsgraden bedöms således vara *grön*. År 2019 var totala andelen hållbara resor 39%. Per augusti 2024 är den siffran 41%. Det andra målet, som gällde kollektivtrafikens andel i trafiken, låg på 32% 2019. Den har sjunkit två procentenheter och ligger per augusti 2024 på 30%.

Målet i Trafikförsörjningsprogrammet är 350 miljoner resor till år 2025. Uppfyllnadsgraden bedöms vara *gul*. Målet ser ut att bli svårt att uppnå till år 2025 då ökningstakten har minskat under hösten 2023 och början av 2024. I långtidsprognosen, som gjordes under hösten, reviderades resandet. Den pekar på att målet uppnås år 2027. I samma arbete gjordes en ny prognos på resandet för 2024, vilken bedömer årets utfall till ca 331 miljoner resor.



I budgeten för 2024 sattes ett resandemål på ca 340 miljoner resor i kollektivtrafiken (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor). Som beskrivet ovan blev utfallet under hösten 2023 och början av 2024 lägre än förväntat. I utfallet till och med augusti i rullande årsvärde ligger resandet på 322 miljoner resor. I utfallet ackumulerat till och med augusti är resandet 209 miljoner resor mot 219 miljoner i budget.

Trafikslag tusent delresor	Utfall Ack	Budget Ack	Rullande årsvärde	Budget helår
1 Buss	108 818	109 937	167 695	170 593
2 Båt	4 505	4 579	6 298	6 597
3 Tåg	14 370	14 234	22 144	22 137
4 Spårvagn	81 096	90 277	125 860	140 399
5 Övrigt	100	67	143	104
<b>Summa</b>	<b>208 889</b>	<b>219 094</b>	<b>322 140</b>	<b>339 830</b>

## 2.2 Mål från regionfullmäktiges budget

### 2.2.1 Mål: Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet

Uppfyllnadsgraden för fokusområdena bedöms totalt sett som grön, vilket också ligger i linje med utvecklingen för hållbart resandet som beskrivs nedan.

Ett fokusområde för att öka resandet och marknadsandelen för hållbart resande är att fortsätta arbeta för resenärernas vilja, förtroende och trygghet att resa tillsammans, men också förbättra och utveckla resmöjligheter och trafikinformation. Flera kampanjer för att driva beteendeförändring och satsningar på fler turer under det kommande året har genomförts och kommer

att genomföras. Arbetet med att förenkla för kunderna under trafikstörningar pågår.

Att skapa ekonomiskt utrymme för att finansiera fortsatta satsningar för ökat hållbart resande (främst genom intäktssäkring) har som tidigare ett särskilt fokus, bland annat genom åtgärder för att reducera fuskåkningen. Här kan effektivare biljettkontroll med förändrat arbetssätt nämnas.

Ett ytterligare fokusområde handlar om samhällsutveckling och att påverka samhällsplaneringen mot ett hållbart resande. Att anpassa och utveckla erbjudandet mot att leverera på en större del av människors resbehov och därmed verka för ett väl fungerande hållbart mobilitetssystem. Utvärdering av genomförda tester inom dynamisk kollektivtrafik är genomförda. Ytterligare tester planeras och väntas starta upp under 2025.

## 2.2.2 Mål: Ökad måluppfyllelse för Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål

Styrdokument	Riktning Måluppfyllelse
<i>Delmål 2: Enkel, trygg och inkluderande</i>	
<i>Delmål 3: Låg klimatpåverkan</i>	

Hållbarhetsmålen omfattar Trafikförsörjningsprogrammets *delmål 2* enkel, trygg och inkluderande och *delmål 3* låg klimatpåverkan, samt miljö- och klimatstrategin och strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor.

### *Delmål 2:*

Kollektivtrafiken ska utformas så att den är inkluderande och att resenärerna känner sig välkomna. Västtrafik har under 2023/2024 tagit fram *Riktlinjer för tillgänglighet på hållplats* samt *Riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken - med fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning*, för att skapa tydlighet kring de förutsättningar som ska gälla för resenärer som väljer att resa med Västtrafik. Riktlinjerna kommer att möjliggöra en förbättring av uppföljning och redovisning av de förutsättningar som gäller för resenärer med särskilda behov.

Den upplevda tryggheten har ökat sedan 2020 då den sjönk dramatiskt, troligtvis på grund av pandemin. Utfallet 2023 är dock fortfarande lägre än 2017. I Kollektivtrafikbarometern svarar respondenterna att de viktigaste orsakerna till att man inte känner sig trygg är i första hand risken för förseningar men även bristande trafiksäkerhet, oro att utsättas för brott samt bråkiga och stökiga personer.

När det gäller den strategiska planeringen för jämlik kollektivtrafik delas ansvaret mellan Västra Götalandsregionen. Västtrafik har i sitt arbete, med att ta hänsyn till sociala faktorer, tagit fram ett verktyg för sociala konsekvensbedömningar och i alla förstudier inför trafikupphandlingar har sociala analyser genomförts.

#### *Delmål 3:*

Elektrifieringen pågår, i stadstrafik krävställes elektrifierad trafik i samband med nya upphandlingar. 2030 beräknas all Västtrafiks stads- och tätortstrafik utföras med eldrift. Även på fartygssidan pågår en övergång mot eldrift i samband med nya trafikavtal. Elektrifieringen bidrar positivt till samtliga målområden. För regiontrafik finns idag inte fordon som bedöms klara Västtrafiks hållbarhetskrav (framför allt krav på hållbara leverantörsled) och därmed går elektrifieringen av regiontrafik långsammare än vad som tidigare förutspåts. Regiontrafik upphandlas med valfritt förnybart drivmedel.

*Ytterligare information om hållbarhetsmålen utifrån Trafikförsörjningsprogrammet, miljö- och klimatstrategin och strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor finns i bifogad bilaga.*

## **2.3 Regiongemensamt**

### **2.3.1 Intern kontroll**

Uppfyllnadsgraden är grön. Västtrafik fortsätter arbetet med internkontroll i enlighet med det årshjul bolaget arbetat utifrån under ett antal år. Arbetet innefattar bland annat upprättande av riskanalys, internkontrollplan för kommande år samt uppföljning internkontrollplan föregående år. Utöver det är styrning samt måluppföljning en viktig del i arbetet med internkontroll, där Västtrafik fortsätter utveckla arbetet att styra och prioritera från ett helhetsperspektiv.



## 3 Medarbetare

### 3.1 Mål från regionfullmäktiges budget

#### 3.1.1 Mål: Västra Götalandsregionen ska vara en ledande och attraktiv arbetsgivare med konkurrenskraftiga löner och ett hälsofrämjande ledarskap som grund

Uppfyllnadsgraden är *grön* utifrån att vi fortsatt arbetar aktivt med vår ”employer branding” i kombination med vårt prioriterade arbetsmiljö-, kompetensförsörjnings- och chefsutvecklingsarbete. Vi har hållbart arbetsliv i fokus och har sedan senhösten 2023 breddinfört ett pulsmättningsverktyg som nu möjliggör för oss att följa ENPS (Employee Net Promoter Score), d.v.s. i vilken grad våra medarbetare är ambassadörer för vår verksamhet.

##### 3.1.1.1 Fokusområde: Arbetet med att nå normalt för antal medarbetare per chef ska följas för att förutsättningar för första linjens chef ska förbättras

Mål/fokusområde	Indikator	Mål 2024	Mål 2025	Mål 2026	Riktning måluppfyllelse augusti 2024
Fokusområde: Arbetet med att nå normalt för antal medarbetare per chef ska följas för att förutsättningar för första linjens chef ska förbättras	Andel chefer med 10–35 underställda medarbetare (normalt)	Öka	Öka	Öka	

Uppfyllnadsgraden är *grön* utifrån att andelen chefer med 10–35 medarbetare är uppnådd. När det gäller arbetet med att förbättra chefernas förutsättningar så fortsätter detta, exempelvis genom digitalisering av olika administrativa processer samt genom kulturarbetet och chefsutvecklingen.

#### 3.1.2 Mål: Medarbetares arbetsmiljö ska förbättras genom satsning på återhämtning och avlastning och inflytande över sin arbetsmiljö

När det gäller andelen medarbetare som upplever att de har möjlighet att delta i planering av hur deras arbete ska utföras bedömer vi uppfyllnadsgraden som *gul*. Utifrån initiala mätningar i vårt pulsmättningsverktyg ser vi en utvecklingspotential när det gäller upplevd autonomi, delaktighet, självledarskap samt sin egen arbetssituation. Detta är något som vi följer för att kunna bedöma relevanta åtgärder.

### 3.1.2.1 Fokusområde: Ta bort onödiga administrativa uppgifter för medarbetare

Mål/fokusområde	Indikator	Mål 2024	Mål 2025	Mål 2026	Riktning måluppfyllelse augusti 2024	
Mål: Medarbetares arbetsmiljö ska förbättras genom satsning på återhämtning och avlastning och inflytande över sin arbetsmiljö	Sjukfrånvaro i procent av ordinarie tid	Minska	Minska	Minska	Grön	
	Andel medarbetare som upplever att de har möjlighet att delta i planeringen av hur deras arbete ska utföras	Öka	Öka	Öka		
Fokusområde: Ta bort onödiga administrativa uppgifter för medarbetare	Följs upp genom kvalitativ analys	-	-	-	Grön	Gul

Uppfyllnadsgraden är *gul* utifrån det totala digitaliseringsbehovet, men *grön* utifrån att flertalet insatser är identifierade och flertalet initiativ redan är påbörjade. Digitaliseringen är en möjliggörare för att effektivisera Västtrafiks administrativa processer, skapa förutsättningar för chefer och att få en trygg arbetsmiljö där det är lätt att göra rätt. Exempel på detta arbete är digitalisering av HR-processer för att ytterligare kunna stötta verksamheten, underlätta kommunikation, samarbete och arbetssätt.

## 3.2 Personalvolym och personalstruktur

Uppfyllnadsgraden är *gul* utifrån att beslutad kompetensväxling av konsulter inom IT går långsammare än förväntat, framförallt kopplat till marknads-påverkan samt svårigheter att rekrytera vissa branschspecifika kompetenser. Bakom bedömningen ligger även regionens samlade ekonomiska situation som skapar en osäkerhet kring kommande behov av växande verksamhet. Vi har också ett kommande strategiskt arbete med kompetensförsörjningen som utifrån det rådandet omvärldsläget till viss del behöver omarbetas samt ovisshet utifrån förändringarna i uthyrningslagen som träder i kraft 1 oktober 2024. Andra delar inom kompetensförsörjningsarbetet har en uppfyllnadsgrad som är *grön*, exempelvis arbetet med talangprogram inom IT, där vi tar in nyexaminerade i ett ettårigt utbildningsprogram med målsättning att erbjuda en anställning för att kunna avveckla konsultkompetenser.

## 3.3 Sjukfrånvaro

Uppfyllnadsgraden är *grön* när det gäller låg sjukfrånvaro. Västtrafik har en sjukfrånvaro som varierar mellan 3–4%. Inga handlingsplaner finns för att sänka den ytterligare men däremot ett fortsatt strategiskt arbete kopplat till arbetsmiljön och kulturen med målsättning att upplevelsen av att ett hållbart arbetsliv ska öka samt leda till ett fortsatt högt ENPS (Employee Net Promoter Score).

## 4 Ekonomi

Uppfyllnadsgraden är grön. Bolaget redovisar positiv avvikelse jämfört med budget för perioden såväl som prognos för helåret.

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden januari-augusti 2024 motsvarande -3 913 mnkr, vilket innebär en positiv avvikelse mot budget med +340 mnkr. Prognos 3 för helår 2024 visar på ett resultat före driftsbidrag på -5 927 mnkr, vilket motsvarar en positiv avvikelse mot budget med +300 mnkr.

### 4.1 Resultat

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall aug, 2024			
	Ack aug	Budget ack aug	Utfall - Budget	Avvik % B24
Biljettintäkter	2 490	2 432	58	2,4%
Övriga rörelseintäkter	1 208	1 182	26	2,2%
Kostnader	-7 611	-7 867	256	3,3%
<b>Resultat före finansnetto</b>	<b>-3 913</b>	<b>-4 253</b>	<b>340</b>	<b>8,0%</b>
Finansiellt netto	0	0	0	
<b>Resultat före driftsbidrag</b>	<b>-3 913</b>	<b>-4 253</b>	<b>340</b>	<b>8,0%</b>
Driftsbidrag	4 161	4 161	0	
<b>Resultat efter Driftsbidrag</b>	<b>248</b>	<b>-91</b>	<b>340</b>	

#### Utfall januari-augusti 2024 jämfört budget.

Verksamhetsmässigt redovisar Västtrafik ett ackumulerat utfall för perioden januari-augusti som avviker positivt mot budget med +340 mnkr. Västtrafiks biljettintäkter har utvecklats bättre än budget (+58 mnkr). Resandeökningen redovisar en något svagare utveckling, men kompenseras bland annat av att intäktarbetet fortskrider. Kostnadsmassan avviker positivt (+256 mnkr). Den negativa utvecklingen av index som påverkar trafik kostnaderna har stannat av och visar på minskad ökning och större stabilitet.

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen mellan ackumulerat utfall januari-augusti 2024 jämfört budget för samma period.

#### Sammanfattning av avvikelser mellan ack utfall augusti 2024 jmf budget 2024

(Belopp i mnkr)

Biljettintäkter	58
Viten	31
Index	87
Incitament, biljettgiltighet, bonus etc	38
Upphandling, omförhandling	16
Biljettkontrollen	20
Underhåll tåg	32
Övrigt	58
Summa avvikelser	340

Biljettintäkterna har utvecklats bättre än budget och beskrivs i ett särskilt stycke senare i rapporten (+58 mnkr).

Västtrafik erhåller viten från trafikföretagen när olika störningar i leveransen

inträffar. Under 2024 är det främst förarbristen som medfört högre viten än tidigare år (+31 mnkr).

Den allmänna kostnadsutvecklingen (index) avviker nu positivt. De negativa trenderna i indexen har minskat vilket medför att kostnadsutvecklingen minskar. Utvecklingen bedöms även för närvarande mer stabil (+87 mnkr).

Det finns ett antal rörliga kostnader i trafikavtalen som påverkas av resandet; prestation, behov av förstärkningar med mera. Dessa kostnader avviker sammantaget positivt. (+38 mnkr)

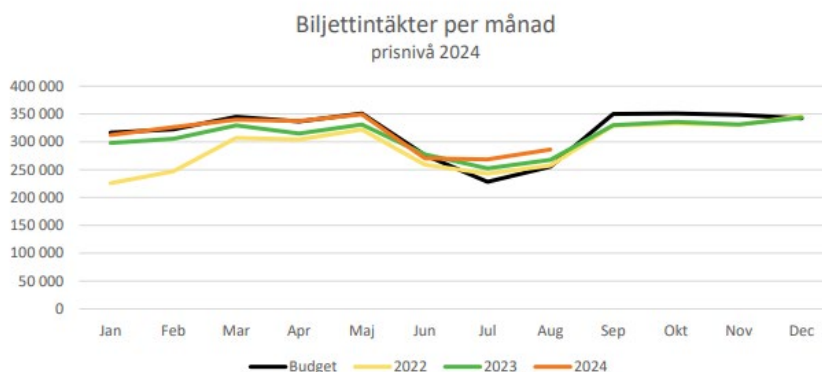
Biljettkontrollen etablerades under föregående år med nytt avtal som grund. Utökningen av antalet biljettkontrollanter och mängden utförda kontroller har successivt skett sedan införande av ny leverantör. Under april månad var antalet rekryterade kontrollanter i stort sett färdigställd men det kvarstår visst arbete för att antal utförda kontroller ska komma upp i slutlig nivå och därav fortsatt viss positiv avvikelse på kostnaderna (+20 mnkr).

Underhåll av tåg har ej genomförts i planerad omfattning. Det avser upprustning av tågen X61 där upphandling pågår samt framflyttade åtgärder på HVK (högvärdeskomponent) som kommer spridas ut på fler år än ursprungligen planerats (+32 mnkr).

Övrigt består av ett stort antal mindre poster som inte utfallit som förväntat under året (+58 mnkr).

### 4.1.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna för perioden januari-augusti avviker positivt mot budget med +58 mnkr. Resandet är i stort sett detsamma som för samma period föregående år, vilket är en sämre utvecklingen än den budgeterade. I gengäld har arbetet med intäktssäkring gett bättre utslag än vad som förväntats. Västtrafik har estimerat positiva effekter i form av ökade intäkter över en treårsperiod. Där har Västtrafik uppnått ett bättre resultat än budgeterat redan under 2024. Sammantaget med något lägre påverkan från biljettmixen medför det en positiv avvikelse. Bedömningen i prognosen baserar sig på att hösten kommer motsvara våren och att det därmed i slutet av året inte blir fullt lika positiv avvikelse som efter sommarmånaderna.



I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna ökat med +141 mnkr, vilket motsvarar ca 6%. Utfallet på prisjusteringen bedöms motsvara budgeterad nivå +65 mnkr i jämförelse med föregående år.

#### 4.1.2 Verksamhetens kostnader

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall aug, 2024			
	Ack aug	Budget ack	Utfall - Budget	Avvik % B24
Direkta trafik kostnader	-6 230	-6 393	164	2,6%
Övriga driftskostnader	-908	-998	90	9,0%
Personalkostnader	-279	-278	0	-0,2%
Avskrivningar	-195	-198	3	1,4%
<b>Kostnader</b>	<b>-7 611</b>	<b>-7 867</b>	<b>256</b>	<b>3,3%</b>

Trafikkostnaderna står för mer än hälften av den positiva avvikelserna jämfört med budget. Den allmänna kostnadsutvecklingen har stabiliserats och utvecklats något mindre negativt jämfört med budget (index). Inom driftskostnader avser de positiva avvikelserna framför allt underhållet av tåg som förskjutits i tid samt uppbyggnaden av biljettkontrollen som pågått under året och tagit längre tid än budgeterat.

#### 4.2 Prognos

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Prognos 3, 2024			
	Prognos 3, 2024	Budget 2024	Prognos - Budget	Avvik % B24
Biljettintäkter	3 853	3 823	30	0,8%
Övriga rörelseintäkter	1 850	1 772	77	4,4%
Kostnader	-11 646	-11 838	192	1,6%
<b>Resultat före finansnetto</b>	<b>-5 943</b>	<b>-6 243</b>	<b>299</b>	<b>4,8%</b>
Finansiellt netto	2	1	1	
<b>Resultat före driftsbidrag</b>	<b>-5 942</b>	<b>-6 242</b>	<b>300</b>	
Driftsbidrag	6 242	6 242	0	
<b>Resultat efter Driftsbidrag</b>	<b>300</b>	<b>0</b>	<b>300</b>	

Verksamhetsmässigt redovisar Västtrafik en prognos 3 för helår 2024 som avviker positivt mot budget med +300 mnkr. Intäkts- såväl som kostnadssidan förväntas avvika positivt.

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

##### Sammanfattning av avvikelser mellan Prognos 3 - Budget 2024

(Belopp i mnkr)

Biljettintäkter	30
Viten	38
Index	111
Biljettkontroll	23
Underhåll tåg	32
Övrigt	66
<b>Summa avvikelser</b>	<b>300</b>

Biljettintäkterna förväntas avvika positivt i slutet av året. Resandeutvecklingen fortsätter att vara utmanande, d.v.s. att den inte genererar förväntade intäkter, samtidigt som intäktssäkringsarbetet fortsätter att öka i omfattning och generera högre intäkter än budgeterat (+30 mnkr).

Viten från trafikföretagen förväntas fortsatt att avvika positivt utifrån utfallet men inte i samma omfattning som tidigare under året (+38 mnkr).

Den allmänna kostnadsutvecklingen av trafik kostnaderna bedöms, utifrån de offentliga prognoser som finns att tillgå, att ha en svagare ökningstakt samt visa en större stabilitet. Råntebanan bedöms mer positiv av Riksbanken. Även bränslenivåerna förväntas ha en högre stabilitet under resterande del av året. Detta medför en positiv avvikelse för helåret (+111 mnkr).

Biljettkontrollen är nu etablerad utifrån avtalet och fullt bemannad. Däremot finns ytterligare att göra i effektivitet i antalet kontroller. Antalet utförda kontroller styr kostnaden (+23 mnkr).

Underhåll av tåg har ej genomförts i planerad omfattning som tidigare beskrivits. Vissa delar kommer genomföras under året, men delar av åtgärderna och därmed kostnaderna förskjuts till kommande år (+32 mnkr).

Övrigt består av ett stort antal poster bland annat incitament, bonus till trafikföretagen, upphandlings- och omförhandlingseffekter mm (+66 mnkr).

### 4.3 Investeringar

Västtrafiks verksamhetsstyrda investeringar har för året en ram som uppgår till 221 mnkr. Ram för ägarstyrda investeringar uppgår till 190 mnkr.

Utvecklingen för fastighetsinvesteringar redovisas av Västfastigheter och investeringar i spårvagnar redovisas av styrelsen för spårvagnar och tåg.

Prognosen för Västtrafiks verksamhetsstyrda ramar totalt sett pekar på ett något lägre utfall än budget med totalt -2,7 mnkr. Prognosen för verksamhetsstyrda investeringar i fordon pekar på ett utfall som överstiger budget med 43,4 mnkr. Detta kompenseras dock av verksamhetsstyrda investeringar i utrustning där prognosen istället understiger budget med 46,1 mnkr. Avvikelserna beror till största delen på tidsmässiga förskjutningar av planerade investeringar. För verksamhetsstyrda utrustningsinvesteringar handlar det i första hand om investeringar kopplat till nätstationer och reinvestering i trafikdatasystem som skjuts till 2025. På fordonssidan beror bedömd avvikelse främst på att man planerar genomföra underhållsinvesteringar som skjuts från 2023 där det föregående år var en positiv avvikelse.

Prognosen för ägarstyrda investeringar är 126 mnkr högre än budgeterat. Avvikelsen visar på en prognos där ägarstyrda fordon och ägarstyrd följdutrustning bedöms överstiga budget med 185 mnkr respektive 30 mnkr. Skälet till avvikelsen är i båda fallen en förskjutning av utbetalningar från 2023. Investering i ägarstyrd utrustningsinvestering bedöms däremot understiga budget med 90 mnkr. Avvikelsen beror till största delen på att upphandlingen överklagats med en försening i projektet som följd, men också till viss del på en sänkt bedömd kostnad för investering som helhet.

<b>Investeringar, tkr</b>	<b>Prognos 2024</b>	<b>Budget 2024</b>	<b>Utfall 2024 mnkr-08</b>
Immateriella tillgångar, verks.styrt	28 353	21 700	13 574
Maskiner, inventarier och utrustning, verksamhetsstyrd	71 536	124 300	38 850
Maskiner, inventarier och utrustning, ägarstyrd	4 468	94 000	2433
Fordon, ägarstyrt	274 100	89 000	114 050
Fordon, verksamhetsstyrt	118 383	75 000	50 652
Följdutrustning, ägarstyrd	37 138	7 000	21 299
<b>S:a investeringar</b>	<b>533 978</b>	<b>411 000</b>	<b>240 858</b>

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

## Bilaga till avsnitt 2.2.2 Mål: Ökad måluppfyllelse för VGR:s hållbarhetsmål

Mål/fokusområde	Indikator	Mål 2025	Utfall augusti 2024	Riktning måluppfyllelse
Miljö- och klimatstrategi	Utsläppen av CO2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska i % jämfört med år 2006	-85%	-71%*	
Miljö- och klimatstrategi	Utsläppen av totala antal ton CO2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska	37 ton	40,8 ton*	
Miljö- och klimatstrategi	Användningen av energi (kWh/pkm) ska minska i % jämfört med år 2006	-15%	-2%*	
Miljö- och klimatstrategi	Den totala energianvändningen (GWh) ska minska	610 GWh	635 GWh*	
Miljö- och klimatstrategi	Utsläppen av kväveoxider och avgaspartiklar per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska i % jämfört med år 2006	-70%	-70% NOx* -44% PM*	
Miljö- och klimatstrategi	Buller från bussar i stadstrafik ska minska (mäts som andel eldrivna bussar)	-	574 st.*	
Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor	2025 finns kompletterande riktlinjer som definierar full tillgänglighet för resenärer vad gäller att planera sin resa, köpa och använda biljett, vistas och orientera sig på hållplats/bytespunkt, ta del av information, ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet <b>Måltal:</b> Heltäckande riktlinjer skall finnas 2025	Helt	Delvis	
Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor	Prioriterade hållplatser med flest påstigande per dygn är anpassade för personer med funktionsnedsättning (hållplatser där alla kriterier utom realtid är uppfyllda) <b>Måltal:</b> 800 hållplatser till 2025 och därefter öka	800 st.	637 st <sup>1*</sup>	



Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor	Samtliga fordon som upphandlas är anpassade enligt riktlinjerna <b>Måltal:</b> 100 %	100%	100%	
Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor	Senast 2025 finns system för kvalitetsuppföljning som omfattar fordon, hållplatser, ledsagning samt kompetens om hur utrustningen fungerar hos personal som möter resenärerna <b>Måltal:</b> Ska finnas 2025	Helt	Delvis	
Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor	Andelen resenärer som upplever sig väl bemötta i kollektivtrafiken ska öka <b>Måltal:</b> Samtliga parametrar ska hålla sig över 85 %	85%	Ombordmätningar gällande senaste resan så ligger de tre parametrarna under 85% (78 %, 77% och 73 %)*	
Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor	Från 2019 ska kunskapskrav om gott bemötande utvecklas till att omfatta alla resenärsgupper i upphandlingar där personal som möter kund ingår <b>Måltal:</b> Kunskapskrav finns från 2019	Finns	Finns	
Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor	Andelen invånare som känner sig trygga i kollektivtrafiken ska öka med 6 procentenheter till 2025 och 13 procentenheter till 2035. 2017 var det 64% <b>Måltal:</b> +6% 2025, +13% 2035	70%	63%	
Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor	Resenärerna uppfattar informationen och kommunikationen om kollektivtrafik lättbegriplig och välkomnande <b>Måltal:</b> kvalitativ bedömning	Genomförd bedömning	Bedömningen är ej genomförd	

Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor	Kommunikation/ information utgår från resenärgruppers olika behov med ett normkritiskt förhållningssätt  <b>Måltal:</b> Systematik finns	System- atik finns	Norm- kritisk checklista för bild- hantering finns samt en tonalitäts- guide för kommu- nikationen	
Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor	Sociala konsekvenser beaktas systematiskt i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken. Mäts med andel strategier och planer där sociala konsekvenser är beaktade  <b>Måltal:</b> 100%	100%	Sociala konsekvens- er har beaktats i alla förstudie- processer	
Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor	Modell/verktyg för strukturerat arbete med social konsekvens- bedömning för strategisk regional kollektivtrafik- planering finns  <b>Måltal:</b> Modell ska finnas och användas	Finns	Västtrafik har ett verktyg för social konsekvens- bedömning	

\*siffror från uppföljning av Miljö- och klimatstrategi och Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor för år 2023

Hållbarhetsmålen omfattar Trafikförsörjningsprogrammets delmål 2 enkel, trygg och inkluderande och delmål 3 låg klimatpåverkan samt miljö- och klimatstrategin och strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor.

Västtrafik arbetar i enlighet med målen i Miljö- och klimatstrategin. Miljö- och klimatmålen följs upp årsvis och tabellen ovan visar på utfall för helår 2023. I bedömningen för måluppfyllnad är arbetet första halvåret 2024 inkluderat.

Elektrifieringen pågår, i stadstrafik krävs elektrifierad trafik i samband med nya upphandlingar. 2030 beräknas all Västtrafiks stads- och tätortstrafik utföras med eldrift. Även på fartygssidan pågår en övergång mot eldrift i samband med nya trafikavtal. Elektrifieringen bidrar positivt till samtliga målområden. Fartygstrafiken står för en stor andel av Västtrafiks totala utsläpp och minskning av utsläppen genom en övergång till eldrift är positiv för måluppfyllelse. För regiontrafik finns idag inte fordon som bedöms klara Västtrafiks hållbarhetskrav (framför allt krav på hållbara leverantörsled) och därmed går elektrifieringen av regiontrafik långsammare än vad som tidigare förutspåts. Regiontrafik upphandlas med valfritt förnybart drivmedel.

Västtrafik arbetar i enlighet med målen i strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor. Strategin syftar till en kollektivtrafik utan diskriminering och verkar för att göra det möjligt för fler att resa kollektivt. Strategin innehåller ett

övergripande mål: Kollektivtrafiken ska utformas så att den är inkluderande och att resenärerna känner sig välkomna.

Fem åtgärdsområden finns beskrivna som ska bidra till att det övergripande målet och syftet uppnås. Dessa är:

- ett fullt tillgängligt prioriterat nät
- ett gott bemötande till alla resenärer
- resenärerna ska känna sig trygga i kollektivtrafiken
- inkluderande kommunikation
- strategisk planering för jämlik kollektivtrafik.

Västtrafiks styrelse antog i juni 2020 den handlingsplan som beskriver arbetet för att nå målen i strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor. Under 2023 genomfördes en genomlysning av strategin för att bedöma och analysera strategins relevans. Handlingsplanen kommer att uppdateras och revideras, i samband med att Trafikförsörjningsprogrammet, och den strategiska planen för kollektivtrafik på jämlika villkor revideras.

Västtrafik har under 2023/2024 tagit fram *Riktlinjer för tillgänglighet på hållplats* samt *Riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken - med fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning* för att skapa tydlighet kring de förutsättningar som ska gälla för resenärer som väljer att resa med Västtrafik. Riktlinjerna kommer att möjliggöra en förbättring av uppföljning och redovisning av de förutsättningar som gäller för resenärer med särskilda behov när det gäller exempelvis tillgänglighetsanpassningar, möjlighet att resa med rullstol eller andra hjälpmedel och bemötande.

Den upplevda tryggheten har ökat sedan 2020 då den sjönk dramatiskt, troligtvis på grund av pandemin. Utfallet 2023 är dock fortfarande lägre än 2017. I Kollektivtrafikbarometern svarar respondenterna att de viktigaste orsakerna till att man inte känner sig trygg är i första hand risken för förseningar men även bristande trafiksäkerhet, oro att utsättas för brott samt bråkiga och stökiga personer.

När det gäller den strategiska planeringen för jämlik kollektivtrafik delas ansvaret mellan Västra Götalandsregionen. Västtrafik har i sitt arbete med att ta hänsyn till sociala faktorer tagit fram ett verktyg för sociala konsekvensbedömningar och i alla förstudier inför trafikupphandlingar har sociala analyser genomförts.