

Styrelsen	2021-10-21
Handling nr	7.4
Handläggare	Jimmy Eklund
Daterad	2021-10-13
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Detaljbudget 2022

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att godkänna redovisad detaljbudget för 2022, samt

att ge VD och Västtrafiks presidie i uppdrag att fortsätta dialog med ägaren om finansiering,

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

Detaljbudget 2022

Västtrafik AB



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Verksamhet	4
2.1	Mål från regionfullmäktiges budget	4
2.1.1	Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet	4
2.1.2	Vara föregångare - VGR:s eget arbete ska ligga i framkant	5
2.1.2.1	Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om"	5
2.2	Trafikförsörjningsprogrammet	5
2.3	Regiongemensamt	6
2.3.1	Miljö	6
2.3.2	Social hållbarhet	7
2.3.3	Säkerhet och beredskap	7
2.3.4	Intern kontroll	8
3	Medarbetare	9
3.1	Mål från regionfullmäktiges budget	9
3.1.1	Skapa attraktiva arbetsplatser och förbättra möjligheterna till karriär- och kompetensutveckling	9
3.1.1.1	Låta lönesättningen präglas av större flexibilitet, där hänsyn tas till marknadssituationen och kompetensbehov samtidigt som budget ska hållas	10
3.1.2	Säkra behovet av återhämtning och avlastning samtidigt som köer betas av	10
3.2	Chefsförutsättningar	10
3.3	Personalvolym och personalstruktur	11
3.4	Arbetsmarknadsinsatser	11
4	Ekonomi	12
	Sammanfattning av budgeterade nettoeffekter	13
4.1	Resultat	14
4.1.1	Verksamhetens intäkter	14
4.1.2	Verksamhetens kostnader	15
	Självfinansieringsgrad	16
	Känslighetsanalys	16
4.2	Eget kapital och obeskattade reserver	16
4.3	Investeringar	17

1 Sammanfattning

I affärsplanen har Västtrafik tagit fram ett antal fokusområden inom vilka Västtrafik behöver göra förflyttning på kort och lång sikt för att uppnå de mål som bolaget har från regionfullmäktiges budget samt kollektivtrafiknämndens uppdrag. För närvarande präglas Västtrafiks verksamhet av pandemins påverkan på Västra Götaland vilket stöds av det uppdrag Västtrafik erhållit för 2022. Högsta prioritet just nu är att i den takt eventuella restriktioner tillåter återfå kunderna samtidigt som bolaget försöker minska konsekvenserna av intäktsbortfallet.

Under 2022 är en återhämtning estimerad med en nivå i slutet av året motsvarande ca 85% av 2019 års resande (ca 300 miljoner resor). Västtrafiks ram visar för 2022 på ett ökat driftsbidrag motsvarande 184 mnkr (3%). Det motsvarar tidigare gjorda planer och bedömningar för hur kollektivtrafiken i Västra Götaland skulle utvecklas. Covid -19 har fört med sig effekter på kollektivtrafiken och resandet har kraftigt minskat. Tidigare gjorda planer behöver anpassas även om strategier och inriktningar på lång sikt kvarstår. Västtrafik bedöms, utifrån befintligt intäktsscenario, behöva ytterligare 136 mnkr för att få en budget i balans. Det vill säga en sammanlagd ökning motsvarande -320 mnkr (6%). Västtrafik har genom förbättrade förutsättningar, framskjutna satsningar, effektivisering i samband med upphandling och prioritering omhändertaget en del av intäktsbortfallet men kvarvarande i detaljbudgeten har Västtrafik ett odefinierat besparingskrav på trafik kostnaderna motsvarande -136 mnkr.

I årets trafikplanarbete har Västtrafik arbetat med att genomföra effektiviseringar, men med så låg kundpåverkan som möjligt. Utöver det har ett Västtrafik i samband med de stora trafikupphandlingarna som genomförts de senaste åren, arbetat för att hitta olika möjligheter i samband med avtalsskiften. Det har fört med sig kostnadsminskningar som mildrat den negativa intäktsutvecklingen i större utsträckning än vad som tidigare bedömts. Västtrafik har sammantaget under 2022 hämtat hem hela den positiva effekt som planerats för de kommande åren. Men det medför att det bedöms svårt att genomföra ytterligare trafikala förändringar utan att det blir kännbara konsekvenser för kunderna.

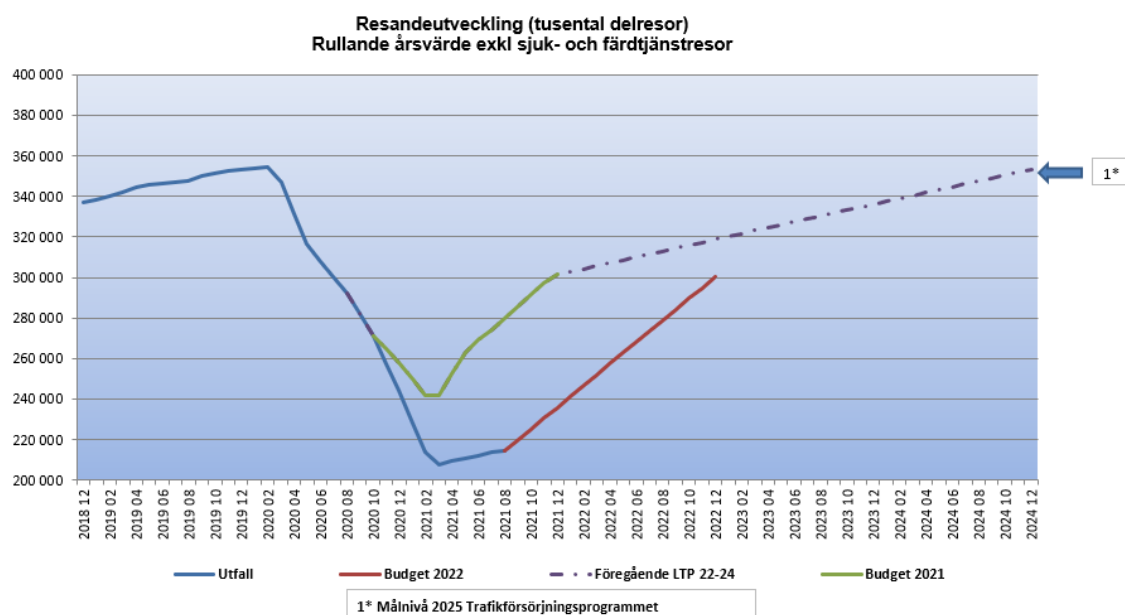
Västtrafik har strävat efter att få en budget i balans, men bedömer för närvarande att det inte går att uppnå år 2022. Enligt, den av regionfullmäktige beslutade, budgeten 2022 för kollektivtrafiken, ska intäktsbortfall orsakat av pandemin hanteras av riktade statsbidrag samt omhändertas i bokslutet. Västtrafik har inför budgetåret två större riskfaktorer att bevaka, den ena är intäktsutvecklingen efter pandemin och den andra är utvecklingen av bränsleindex och dess påverkan på kostnadsmassan.

2 Verksamhet

2.1 Mål från regionfullmäktiges budget

2.1.1 Knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet

Budget 2022 bygger på en samlad bedömning av resandet med hänsyn tagen till rådande pandemi. Ett fokusområde för att resandet ska återhämta sig under 2021 är att återfå kundernas förtroende och skapa trygghet att resa tillsammans. Västtrafiks bedömning är att det kommer att dröja innan resandet fullt ut återhämtat sig till tidigare nivåer. I bedömningen av resandet för 2022 ingår åtgärderna från trafikplan för 2022 där fokus är effektiviseringar och dimensionering av trafiken utifrån ett lägre resande. Utöver de trafikförändringar som finns med i trafikplan kommer trafiken under 2022 successivt behöva anpassas och utvecklas löpande beroende på pandemins utveckling.



För Västtrafik totalt är nuvarande bedömning att resandet 2022 kommer motsvara ca 300 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 85% av 2019 års resande. Samtliga trafikslag påverkas av resandeminskning.

2.1.1.1 Omstart för kollektivtrafiken

Den stora omställning som pandemin medfört innebär också ett fönster för långsiktiga förändringar till hållbart resande. I regionfullmäktiges budget lyfts omstarten av kollektivtrafiken som fokusområde för 2022. Bedömningen är att en bred palett av åtgärder krävs. Det handlar bland annat om att:

- Driva på och underlätta för mer hållbara resval genom informations- och beteendepåverkande projekt som stimulerar till bland annat ökad cykling, gång och andra hållbara resval.
- Fortsatt stimulera utvecklingen av nya mobilitetslösningar såsom kombinerade mobilitetstjänster.
- Medverka i utveckling som driver innovation som underlättar hållbara resval.

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

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

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

En vidare översyn om hur trafikslagen fartyg och dieseltåg skall anpassas för att öka takten i omställningen krävs fortsatt under 2022. För dieseltågstrafiken kommer test av 100% HVO drift genomföras. Fartygstrafiken, med start på fokus av älvtrafiken, kommer att utredas gällande miljöanpassning, trafikeringsfrågor och inte minst ägarfrågor. Utredningar kring möjlighet för tilläggsaddning av fartygstrafik vid kaj behöver fortsätta under 2022. Västra Götalandsregionens miljö- och klimatstrategi kommer att uppdateras och därmed kommer Västtrafiks miljö- och klimatplan att uppdateras och åtgärder anpassas för att nå de nya målsättningarna. Fortsatt kommer en storskalig elektrifiering vara nödvändig för att nå klimatmålen.

2.2 Trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av regionfullmäktige, pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Uppdraget från kollektivtrafiknämnden för 2022 är tydligt, under pågående pandemi behöver Västtrafik i första hand fokusera på åtgärder som syftar till att stödja folkhälsomyndighetens riktlinjer och leverera en stabil och pålitlig kollektivtrafik under rådande förhållanden. Det är den överordnade prioriteringen i uppdraget för 2022.

Nedan områden är i linje med trafikförsörjningsprogrammet och svarar upp mot de behov som är angelägna att fokusera på när pandemins restriktioner avtar.

- **Återfå kunderna** – arbeta för resenärernas vilja, förtroende och trygghet att resa tillsammans
- **Ekonomisk hållbarhet** – främst intäktssäkring. Kortsiktigt även dimensionering av trafikutbud
- **Samhällsutveckling** - påverka samhällsplaneringen i en hållbar riktning tillsammans med andra aktörer samt anpassa och utveckla erbjudandet efter nya resvanor.

Beslutade strategier inom trafikförsörjningsprogrammet utgör fortfarande riktningen för Västtrafiks arbete och prioriteringar men takten och valet av åtgärder behöver anpassas till situationen. Det övergripande målet för Västtrafik är att öka andelen hållbart resande.

Trafikförsörjningsprogram	Mål 2025	Trafikförsörjningsprogram
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska återtass, minst 33% (kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon).	33%	Övergripande mål
Andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) i Västra Götaland ska återtass.	40%	Övergripande mål
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) ska öka.	82%	Delmål 1
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner (fördubblingsmålet).	350	Delmål 1
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.	65%	Delmål 2
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	70%	Delmål 2
Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka.	800 st	Delmål 2
Utsläppen av CO2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006.	85%	Delmål 3

2.3 Regiongemensamt

2.3.1 Miljö

Den i särklass viktigaste åtgärden för Västtrafik, för att kunna erbjuda en hållbar resa och att nå miljömålen, är att ställa omfattande miljökrav vid upphandling av fordon och trafik. Västtrafik har arbetat länge med att ställa långtgående miljökrav i upphandlingar där krav på ett aktivt miljöarbete hos leverantörer ingår. Utöver detta ställer Västtrafik miljökrav i trafikavtalen där krav på miljöledningssystem och verksamhetsrutiner som skall minimera miljöpåverkan ingår. För att kunna följa utvecklingen är det en förutsättning att följa upp ställda miljökrav samtidigt som leveransen enligt Västtrafikmodellen säkerställs. Uppföljningsarbetet pågår under 2022 med bland annat revisioner hos anlitade trafikföretag.

Det övergripande miljömålet för Västtrafik är en minskning av koldioxidutsläppen med 90% till 2035. Västtrafiks miljö- och klimatplan beskriver de åtgärder som krävs för att nå målen, en storskalig elektrifiering kommer vara nödvändig. Nås klimatmålet kommer målen om minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar, minskad energianvändning och minskat buller också att nås. Planen kommer att uppdateras under 2022.

Under 2022 kommer etablering av trafik för trafikstart i juni pågå i Göteborg, Trollhättan och Vänersborg. Av bussarna kommer ca 110 stycken att vara elektrifierade. Arbetet med förstudier och upphandlingar av kommande trafik pågår under 2022 och miljökrav i enlighet med miljö- och klimatplanen kommer ställas. Förstudierna omfattar bland annat är busstrafik i Alingsås och Borås och båttrafik i Göta älv och Södra skärgården och kommer starta under 2025.

Pandemin har lett till en kraftig minskning av antalet resenärer. Samtidigt har vi bibehållit mängden trafik och satt in extra trafik för att minska risken för trängsel. Det har lett till att koldioxidutsläppen räknat per personkilometer inte minskat i

den takt som de tidigare gjort fram till 2019. Åtgärder enligt miljö- och klimatplanen pågår dock som planerat.

Västtrafik kommer under 2022 att fortsätta arbetet med att förbereda inför en framtida certifiering av Västtrafiks miljö- och hållbarhetsledningssystem i enlighet med målsättningen i Västra Götalandsregionens Miljömål 2030. Västtrafik genomför årligen revisioner av trafikavtalen och har en revisionsplan för miljörevisioner och revisioner av social hållbarhet under 2022.

2.3.2 Social hållbarhet

Arbetet med att implementera åtgärder i handlingsplanen för Kollektivtrafik på jämlika villkor fortsätter under 2022. Tillgänglighetspassningen av hållplatser fortsätter under 2022, parallellt med att arbetet med att ta fram nya riktlinjer för tillgängliga hållplatser. Tillgänglighetsanpassningen av fordonen fortsätter utvecklas i samband med varje ny upphandling och arbetet med att anpassa webbsida och andra digitala verktyg fortsätter.

En av åtgärderna i handlingsplanen är att utveckling modeller och verktyg för ett systematiskt arbete med att inkludera de sociala konsekvenserna i trafikplaner, förstudier, trafikupphandlingar, upphandlingsdokument, avtal och affärs-utvecklingsplaner. Detta arbete fortsätter under 2022.

Västtrafik planerar att under 2022 utveckla metoder för en ökad samverkan med resenärsgupper med fokus på äldre, barn och funktionsnedsatta så de som berörs får en möjlighet att bidra med sina erfarenheter.

Västtrafik kommer under 2022 tillsammans med Trafikförvaltningen Stockholm och Skånetrafiken att arbeta vidare med att utveckla kravställning och uppföljning av hållbara leverantörsled.

2.3.3 Säkerhet och beredskap

Frågor som rör säkerhet och trygghet har blivit allt mer aktuella i Sverige under senare år och trots att många kommuner, företag och kollektivtrafikmyndigheter i Sverige har frågorna högt upp på dagordningen är det få som definierat och avgränsat begreppet trygghet. Dvs vad är trygghet för en kollektivtrafikresenär? Västtrafik har valt att definiera ordet trygghet som resenärens upplevelse av platsen /fordonet och rädslan/oron att utsättas för brott och ordningsstörningar.

En förutsättning för att kunna arbeta mot målet ökad trygghet är att Västtrafik kan samordna och koordinera gemensamma insatser tillsammans med partnerföretag, kommuner, polismyndighet och näringslivet men även ha operativa resurser ute i trafiken såsom trygghetsvärdar, ordningsvakter och väktare för den direkta kontakten med resenärer. För att kunna konkretisera detta pågår just nu ett arbete med att ta fram en handlingsplan för trygghetsarbetet 2022–2025 där det föreslås förstärkning av organisationen kring trygghetsfrågor men även nå ut till våra partnerföretag att vara delaktiga i trygghetsarbetet. Genom att vara operativa men även strategiska i samverkan kan nivån i trygghetsarbetet höjas. Behovet att koordinera och samverka med berörda parter är en nyckel för ökad trygghet, därav finns det ett resursbehov i antalet trygghetsamordnare som behöver utökas på Västtrafik för att bli ekonomiskt hållbara och införa ett delat ägandeskap med övriga intressenter inom området trygghet. Bedömningen är att utan samverkan och koordinering med berörda parter kommer trygghetsmålet ej kunna nås.

2.3.4 Intern kontroll

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

3 Medarbetare

3.1 Mål från regionfullmäktiges budget

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

Västra Götalandsregionen liksom Västtrafik arbetar långsiktigt och målmedvetet med arbetsgivarvarumärket, framförallt med fokus på kompetensförsörjningens fem delar, att attrahera, rekrytera, utveckla, behålla och avveckla kompetens. Det är ett långsiktigt mål som kräver uthålligt arbete, ett arbete som byggs från grunden av chefer och medarbetare med fokus på att vara ett kunddrivet företag.

För att bli framgångsrika i Västtrafiks uppdrag krävs att företaget är en attraktiv arbetsgivare, har attraktiva arbetsplatser och kommunicerar på ett bra sätt, internt och externt. Västra Götalandsregionens målbild och viljeinriktning delas av Västtrafik.

Västtrafik ser en stark koppling till att arbeta strukturerat och aktivt med inkludering och koppling till innovation, attraktiv arbetsgivare och hållbarhet. Västtrafik satsar mycket på att ta steg mot en hållbarare arbetsplats samt att ha en inkluderande kultur, i forskning såväl som i interna medarbetarundersökningar framkommer att medarbetare föredrar arbetsgivare där ett inkluderande förhållningssätt är en tydlig värdering och riktning och att arbeta med inkludering, mångfald och jämlikhet i allt högre utsträckning också är en employer branding aktivitet.

Inför 2022 kommer Västtrafik återigen lägga fokus på varumärkesarbete (Vi är Västtrafik”). Varumärkesplattform är ett styrdokument som beskriver Västtrafik som varumärke/organisation och ger riktning för hur företaget uppfattas av våra målgrupper. Plattformen är förankrad i affärsplanen och är ett strategiskt verktyg för att förverkliga den. Varumärkesarbetet tar avstamp i en personlighet som är inkluderande, trygg och visionär.

Varumärkesarbetet kommer att förankras än mer hos Västtrafiks medarbetare nästa år och kommer även fortsätta med olika aktiviteter som exempelvis praktikanter via Jobbsprånget samt arbete med Angereds-utmaningen, vidareutvecklingen av onboarding, digitalisering av arbetsplatsen samt aktiviteter via Västtrafiks HR-råd 9 000. Västtrafik kommer även låta flera HR-processer genomlysas av ett inkluderingsperspektiv för att utmana i det fortsatta arbetet att bli en attraktivare arbetsgivare.

Arbetet med kompetensplaneringen, och då framförallt den strategiska planeringen, har senaste åren fokuserat på arbetet med utformningen av och förflyttningen mot Västtrafiks målbild för ledarskapet och medarbetarskapet. Arbetet syftar framförallt till att alla medarbetare ska ha förståelse för ”Det börjar med mig”. Vad avser andelen anställda som har en plan för kompetensutveckling har Västtrafik sedan flera år tillbaka ett uttalat krav kring detta i samband med medarbetaruppföljning, något som inför kommande år helt kommer att utgå ifrån en digital plattform.

Sedan flera år tillbaka arbetar Västtrafik aktivt med att identifiera kärnkompetenser, dvs vilka kompetenser måste vara anställda och vilka kompetenser som tillfälligt kan förstärkas genom att använda

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

3.1.1.1 Låta lönesättningen präglas av större flexibilitet, där hänsyn tas till marknadssituationen och kompetensbehov samtidigt som budget ska hållas

Lönen är en viktig drivkraft för goda arbetsinsatser, resultat och individuell utveckling. En fungerande lönebildning förutsätter en bra, lokal löneprocess.

Västtrafik arbetar strukturerat och strategiskt med lönebildning som har sin grund i BAS-systemet samt hänsyn tagen till marknadspåverkan.

Lönesättningen på Västtrafik är individuell, differentierad och fri från diskriminering. Den individuella lönesättningen bygger på att cheferna bl a visar sina medarbetare att ansvar i arbetet, bidrag till utveckling och innovation samt bidrag till helheten ligger till grund för löneutvecklingen.

Den individuella lönesättningen är ett viktigt instrument för att uppmuntra och visa uppmuntran för goda prestationer. Lönen utgör dock endast ett av flera medel för att stimulera till goda arbetsinsatser. Intressanta arbetsuppgifter, kompetensutveckling och utvecklingsmöjligheter i arbetet, flexibla arbetstider, god arbetsmiljö och arbetsledning samt ansvar och självständighet i arbetet är exempel på andra faktorer som medarbetarna värderar högt och som Västtrafik kontinuerligt eftersträvar att utveckla. Ny medarbetaruppföljning samt reviderade uppföljningsområden kommer att utgöra grund för nästa års lönesättning

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

Västtrafik fortsätter uppföljningen av medarbetarnas fysiska och psykosociala hälsa via OSA-dialoger (Organisatorisk och Sociala Arbetsmiljöronder). Dessa dialoger kompletteras löpande med pulsmätningar som senaste året haft fokus på förändrad arbetssituation utifrån pandemin, exempelvis välmåendet utifrån ökad grad av distansarbetet. Kommande dialoger och pulsmätningar kommer att anpassas utifrån att det nu tas steg mot framtidens arbetsliv.

Friskvårdsaktiviteter fortsätter med oförändrad kraft men kommer nu att anpassas utifrån stegen som tas mot framtidens arbetsliv.

För att regelbundet följa upp medarbetares hälsa och välmående har Västtrafik fokus på helheten tillsammans med ett större fokus på de individuella behoven. Västtrafiks medarbetarsamtal rymmer välmående, erfarenhetsutbyte, nyfikenhet på varandras tankar, kunskap och positiva återkoppling. Detta är grunden för en bra arbetsmiljö och bidrar till en hållbar förflyttning.

Helhet och kontinuitet är viktigt och därför ser Västtrafik nu till att medarbetarsamtalen hänger ihop. Västtrafik har två typer av samtal: en del med fokus på välmåendet, den fysiska och psykosociala arbetsmiljön och den andra delen har fokus på prestation, resultat och utveckling.

3.2 Chefsförutsättningar

Västtrafik har under 2021 tagit steg i vidareutvecklingen av medarbetarskapet och ledarskapet. Medarbetarsamtalen bygger vidare på affärsplanen och det finns stor igenkänning med verksamhetsstrategin. Utifrån den pratar Västtrafik om

ageranden, och en medarbetarprofil och ledarprofil har tagits fram. Mål sätts också utifrån våra ageranden – och bygger inte bara vidare på våra förbättringsområden, utan också våra styrkor. Hur vi agerar är avgörande för att vi ska nå våra mål. Profilerna enar i ett gemensamt arbetssätt och utgör underlag till medarbetarsamtalen.

En ledarutvecklingsgrupp kommer inför 2022 att arbeta vidare med Västtrafiks chefsutveckling, detta för att tydligare möta upp chefernas behov utifrån vart man befinner sig i sin karriär. Andra prioriterade frågor kopplat till chefskapet är onboarding och uppföljning. Det sistnämnda planeras i form av en 360-mätning på samtliga chefer under första kvartalet nästa år.

När det gäller regionens normtal gällande direkt underställda medarbetare har Västtrafik tidigare rapporterat att ingen handlingsplan har behövts, detta då Västtrafik sedan tidigare har uppfyllt kraven. Västtrafik har fyra chefsnivåer; VD, enhetschefer, avdelningschefer/ affärschefer samt teamledare. Dessa chefskap har fulla V-E-P-ansvar (Verksamhet Ekonomi Personal).

3.3 Personalvolym och personalstruktur

Västtrafik har 420 årsarbetare per den 31 augusti 2021, jämfört med 398 motsvarande tidpunkt föregående år.

Till följd av pandemin infördes en anställningsprövning och ställningstagande till rekrytering har skett av utsedd beslutsgrupp. Med anledning av släppta restriktioner planerar Västtrafik nu för en försiktig ökning av nya tjänster 2022, vilket just nu planeras till antal 10-15. Behovet av växande verksamhet grundar sig i ett identifierat utvecklingsbehov från verksamheten. Parallellt fortgår en konsultväxling, dels i syfte att hämta hem kärnkompetenser, dels i syfte att göra en ekonomisk hemtagning.

3.4 Arbetsmarknadsinsatser

För att omsätta FNs konventioner i praktiken har Västra Götalandsregionen sedan flera år tillbaka skapat en handlingsplan som beskriver och konkretiserar arbetet med mänskliga rättigheter med 12 nedbrutna delmål. Utifrån Västtrafiks perspektiv är de mål 8 som är relevant, vilket handlar om att Västra Götalandsregionen ska arbeta aktivt mot diskriminering och för att främja jämlikhet på arbetsplatsen.

Pandemin har inneburit att våra tidigare arbetsmarknadsinsatser avstannat något men inför 2022 kommer Västtrafik återigen lägga fokus på varumärkesarbete, exempelvis genom arbetsmarknadsinsatser så som praktikanter via Jobbsprånget samt arbete med Angereds-utmaningen.

4 Ekonomi

Västtrafiks, till kollektivtrafiknämnden, föreslagna ram visar för 2022 på ett ökat driftsbidrag motsvarande 184 mnkr (3%). Det motsvarar tidigare gjorda planer och bedömningar för hur kollektivtrafiken i Västra Götaland skulle utvecklas. Covid -19 har fört med sig effekter på kollektivtrafiken och resandet har kraftigt minskat. Tidigare framtagna planer behöver anpassas även om strategier och inriktningar på lång sikt kvarstår. Västtrafik bedöms utifrån befintligt intäkts-scenario behöva ytterligare 136 mnkr för att få en budget i balans. Det vill säga en sammanlagd ökning motsvarande -320 mnkr (6%). Västtrafik har genom förbättrade förutsättningar, framskjutna satsningar, effektivisering i samband med upphandling och prioritering omhändertaget en del av intäktsbortfallet men kvarvarande i detaljbudgeten har Västtrafik ett odefinierat besparingskrav på trafikkostnaderna motsvarande -136 mnkr.

I årets trafikplanarbete har Västtrafik arbetat med att genomföra effektiviseringar, men med så låg kundpåverkan som möjligt. Utöver det har Västtrafik, i samband med de stora trafikupphandlingarna som genomförts de senaste åren, arbetat för att hitta olika möjligheter i samband med avtalsskiften. Det har fört med sig kostnadsminskningar som mildrat den negativa intäkts-utvecklingen i större utsträckning än vad som tidigare bedömts. Västtrafik har sammantaget under 2022 hämtat hem hela den positiva effekt som planerats för de kommande åren. Men det medför att det bedöms svårt att genomföra ytterligare trafikala förändringar utan att det blir kännbara konsekvenser för kunderna.

Övergripande kan även konstateras att det är medtaget en låg indexutveckling mellan åren, framförallt vad avser drivmedelsindex (diesel, RME, el etc). Detta är index som saknar prognoser vilket för med sig en osäkerhet inför kommande år.

Belopp i mnkr	Budget 2022	Budget 2021	Avvikelse B22-B21	%
Biljettintäkter	2 919	2 657	262	10%
Övriga intäkter	1 531	1 530	0	0%
Kostnader	-10 058	-9 612	-446	-5%
Resultat före finansnetto och bokslutsdisp	-5 609	-5 425	-184	-3%
Finansnetto	1	1	0	
Bokslutsdispositioner	0	0	0	
Resultat före driftsbidrag	-5 608	-5 424	-184	-3%
Förslag driftsbidrag	5 608	5 424	184	-3%
Resultat	0	0	0	

Sammanfattning av budgeterade nettoeffekter

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen mellan budget 2022 och budget 2021.

Sammanfattning av avvikelser budget 2022 i jämförelse med budget 2021	
(Belopp i mnkr)	
Biljettintäkter enl LP	262
Tre zoner ersättning nämnden	-106
Återföring ej definierat besparing	-370
Avsättning ej defierad besparing 2022	136
Index	-82
Trafikplan, effektivisering och pris upphandling	211
Spårvagn trafik, banan och fordon	-141
Tåg bana och fordon	-34
Övrigt	-60
Summa avvikelser	-184

Intäkterna består av olika effekter som beskrivs under särskilt stycke under punkt 4.1.1.

Under 2021 har Västtrafik erhållit en övrig intäkt från kollektivtrafiknämnden för att plana ut konsekvenser av den förändrade prissättningen från införandet av tre zoner. Pandemin har fört med sig så stor skiftning i behov och resmönster att det är svårt att särskilja vad som påverkat vad framöver. Ur ett budgetperspektiv kommer dock inga ytterligare medel att tillföras Västtrafik från kollektivtrafiknämndens egna kapital (-106 mnkr).

I budget 2021 redovisades enligt instruktion från ägaren dåvarande underskott som ett ej definierat besparingskrav. Kostnadsnivån återförs i budget 2022 (-370 mnkr) och ny avsättning görs (136 mnkr).

Index ökar mellan åren med cirka 82 mnkr. Det är en mindre ökning än vad som tidigare bedömts nödvändig. Det beror främst på bränsleindex som saknar framtida prognoser och vars utveckling är svår att bedöma. Västtrafik har i budgeten använt sig av sedvanliga beräkningsmodeller men den historiska utvecklingen har varit låg, vilket medför en risk för avvikelse (-82 mnkr).

Trafikplan, effektiviseringar och pris vid upphandling ger sammantaget en positiv effekt med 211 mnkr. I årets trafikplanearbete har Västtrafik arbetat med att genomföra effektiviseringar, men med så låg kundpåverkan som möjligt (+47 mnkr). Utöver det har Västtrafik i samband med de stora trafikupphandlingarna som genomförts de senaste åren, arbetat för att hitta olika möjligheter med avtalskiften (+117 mnkr). Upphandlingarna har även i prisnivå fört med sig viss kostnadsminskning (+48).

Spårvagnstrafiken förväntas under 2022 få ökade kostnader (-141 mnkr). Det beror främst på ökade trafik kostnader från Göteborgs Spårvägar. Utöver det ökar kostnaden för leasing (leverans av M33) och bana.

Även tågtrafikens kostnader ökar under 2022 vilket främst beror på banavgifter och ökade underhållskostnader (-34 mnkr).

Kostnadsutvecklingen på övriga poster avviker negativt med -60 mnkr. Personalkostnaderna avviker negativt med ca -27 mnkr. Det beror på årlig lönerrevision, samt förväntade nyrekryteringar, helårseffekter och konsultväxlingar. (Den sistnämnda genererar positiva avvikelser på driftskostnaderna.) Avskrivningarna beräknas öka med ca -23 mnkr vilket framförallt avser fordons- och trafiknära utrustning. Resterande avser ett antal poster under övrigt.

4.1 Resultat

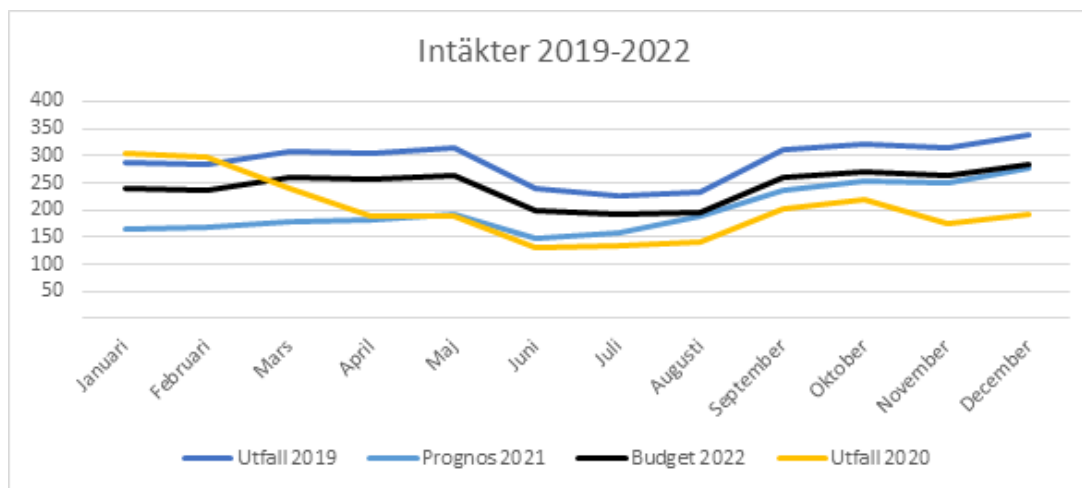
4.1.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna förväntas öka med +262 mnkr (10 %) i jämförelse med budget 2021. Budgetförslaget innehåller en genomsnittlig intäktsökning utifrån prisökning, vilket beräknas motsvara cirka +50 mnkr. Den genomsnittliga prisökningen är 2,6 %. Ett av nuvarande fokusområden är ekonomisk hållbarhet och intäktsäkring som beräknas ge ekonomisk effekt. Där är till exempel just nu fokus på att, i den takt pandemin tillåter, åter öppna framdörrarna på fordonen samt genomföra andra områden för att bland annat öka betalningsviljan.

(Mnkr)		
Biljettintäkter	Budget 2021	2 657
Bedömning pga ökat resande, ändrat resmönster etc		189
Prisjustering		50
Intäktsäkring		30
övrigt		-7
Biljettintäkter	Budget 2022	2 919

Att bedöma resandets utveckling samt resenärens val av färdbevis är alltid svårt. De förändringar covid-19 fört med sig har påverkat Västtrafik kraftigt på kort sikt. Bedömningarna är att det även kommer få konsekvenser på längre sikt med ändrade resvanor som följd. Men när i tid detta inträffar och hur det ”nya normala” kommer bli är i dagsläget oklart. I slutet av september lättade restriktionerna och återgången påbörjades. Uppnås en viss stabilitet så kan Västtrafik förhoppningsvis kunna börja se mer tydliga trender igen.

Budget 2022 baserar sig fortfarande på de antaganden som gjordes i samband med långtidsprognosen för 2022-2024. Nuvarande intäktsscenario för 2022 baseras på en utveckling där intäkterna i genomsnitt når upp till en nivå på cirka 85% av utfall 2019. Dessa bedömningar kan inte ses på annat vis än som fingervisningar om möjlig framtida påverkan. Inom världens kollektivtrafik diskuteras ett kvarvarande minskat resebehov i storleksordningen 10-15 % utifrån att pandemin fört med sig ökad digitalisering och nya vanor.



Diagrammet ovan visar utfallet för 2020 och 2019 prognos 2021 samt budget 2022 (svart linje). Bedömningen är hösten 2021 kommer medföra en uppgång som fortsätter under nästa år. En procents fel i det årliga genomsnittet motsvarar ungefär 30 mnkr upp eller ned på intäktsmassan.

4.1.2 Verksamhetens kostnader

Kostnaderna i budgetförslag 2022 ökar med -446 mnkr (-5 %) i jämförelse med budget 2021. Den ökningen innehåller en återläggning av det odefinierade besparingskravet på 370 mnkr Västtrafik redovisade enligt koncerninstruktioner. I årets budget har en ny avsättning gjorts motsvarande 136 mnkr. Exkluderas denna avsättning ökar kostnaderna med cirka -212 mnkr eller drygt 2,0%.

Belopp i mnkr	Budget 2022	Budget 2021	Avvikelse B22-B21	%
Direkta trafik kostnader	-8 042	-7 716	-325	-4%
Övriga driftskostnader	-1 332	-1 261	-71	-6%
Personalkostnader	-368	-342	-27	-8%
Avskrivningar	-316	-293	-23	-8%
Totala kostnader	-10 058	-9 612	-446	-5%

De största kostnadsökningarna är beskrivna i tidigare sammanfattning utifrån en nettoredovisning för att visa totala konsekvenserna.

Trafikkostnaderna ökar med -4 %. Den största påverkansposten avser besparingskravet (-370 mnkr) samt årets avsättning (+136 mnkr). Kostnaderna för spårvagnstrafiken ökar med drygt -140 mnkr. Det avser dels driften av trafiken samt kostnaderna för bana men även satsningar som nya spårvagnar och ny depå (-141 mnkr). I posten ingår kostnader för den allmänna kostnadsutvecklingen (index) på trafikavtalen (-82 mnkr). Det finns positiva effekter från trafikplan, effektiviseringar i samband med trafikupphandling m m (+211 mnkr).

Driftskostnaderna ökar med -6% mellan budgetåren. Kostnaderna för underhåll och reparation av tåg ökar (-26 mnkr), kostnaden för trygghetsvårdar och säkerhetsfrågor ökar (-14 mnkr), en viss reservering för utvecklingsbehov har gjorts (-14 mnkr) med mera.

Personalkostnaderna ökar med -8%. Under 2020 och 2021 har inget utrymme för nya tjänster utifrån växande verksamhet funnits, men behov för utökning samt konsultväxlingar finns och är medtaget i budget 2022. Pensionskostnaderna ökar samt den årlig lönejustering enligt AKI-index.

Avskrivningarna ökar med -8%. Det avser främst fordons- samt trafiknära utrustning. Utöver det ökas avskrivningstakten för TVM (Ticket Vending Machine) i spårvagn i och med införandet av Tap & Go.

Självfinansieringsgrad

Västtrafiks självfinansieringsgrad har de senaste åren innan pandemin motsvarat 50-51% (enligt beräkning i årsredovisningen). Pandemin, och med den minskade biljettintäkter, har påverkat självfinansieringsgraden negativt. Görs motsvarande estimering utifrån budget 2022 förväntas självfinansieringsgraden hamna lägre, motsvarande cirka 43%.

Känslighetsanalys

Västtrafik är 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 förändringar av Västtrafiks priser och tjänster. Intäkterna styrs av hur resenärerna reser och väljer färdbevis.

Ovanstående i kombination med covid-19 gör det ytterst svårt att bedöma intäktsutvecklingen. Budgeten baseras på ett tidigare beskrivet scenario, men det är att ses som en möjlig utveckling och det finns i dagsläget inga direkta trender att göra bedömningarna utifrån.

Utvecklingen av index är alltid svår att bedöma. Västtrafik baserar därför budget på officiella prognoser där sådana finns att tillgå. Små avvikelser framför allt avseende indexen AKI och KPI påverkar stora delar av kostnadsmassan.

Vad avser index för bränsle finns inga officiella prognoser. Situationen är i dagsläget ännu mer komplex utifrån användandet av alternativa drivmedel som RME, HVO m m. Bränsleindex påverkar inte lika stora andelar som övriga index, men svänger ofta mer och med större slag inom ett år. Händelser i omvärlden kan även påverka utvecklingen och dessa index.

Västtrafik har en annorlunda avtalssituation för spårvagnstrafiken än övriga trafikslag. Det för med sig att svängningar påverkar Västtrafiks kostnader fullt ut. Där pågår för närvarande olika diskussioner som kan komma att påverka Västtrafiks ekonomi i framtiden.

4.2 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik har för närvarande ett eget kapital (obeskattade reserver) motsvarande ca 591 mnkr. Omfattningen på kapitalet vid ingången av 2022 beror på hur underskottet år 2021 ska hanteras.

4.3 Investeringar

Det pågår stora investeringar inom kollektivtrafiken. Många av investeringsprojekten sträcker sig över lång tid och kommer påverka resultatet i kommande års budgetar. Detta avsnitt beskriver de olika investeringar som pågår och hur de hanteras inom Västra Götalandsregionens investeringsprocess.

Investeringarna inom kollektivtrafiken påverkar Västtrafiks kostnader på olika sätt. Investeringar som sker direkt i Västtrafik påverkar avskrivningar och i förekommande fall driftskostnader i form av t ex underhållskostnader.

Investeringar i fastigheter eller i vissa typer av fordon där andra delar av Västra Götalandsregionen står för investeringen påverkar Västtrafik indirekt genom att andra delar av Västra Götalandsregionen debiterar Västtrafik hyra eller leasing för tillgången.

Nedanstående tabell visar en sammanfattning av Västtrafiks investeringar uppdelat på olika typer av investeringar kopplat till Västra Götalandsregionens investeringsprocess.

mnkr	Utbetalningar			Påverkan	
	2022	Plan 2023	Plan 2024	Resultat 2022	
Ägarstyrda fastighetsinvesteringar	149	201	466	2	Hyra
Ägarstyrda fastighetsinvesteringar - utrustning	5	10	17	0	Avskrivningar
Ägarstyrda fordonsinvesteringar	260	255	712	0	Avskrivningar/Leasing
Verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar - Ram	76			2	Avskrivningar
Verksamhetsstyrda fastighetsinvesteringar - Ram	27			3	Hyra
Verksamhetsstyrda utrustningsinvesteringar - Ram	185			6	Avskrivningar
Investeringar utanför Ram	1 469	285	504	43	Hyra/Avskrivning
	2 171	751	1 699	56	

Beslut om genomförande av investeringar fattas för varje investering för sig i enlighet med Västra Götalandsregionens investeringsprocess samt Västtrafiks delegationsordning.

Utöver ovanstående sker investeringar även hos andra parter som är kopplat till kollektivtrafiken. Kommuner investerar i infrastrukturåtgärder och trafikoperatörer investering i samband med nya trafikavtal i fordon m m. Infrastrukturåtgärder står kommunerna för och trafikoperatörernas investeringar ingår i de trafik kostnader som Västtrafik betalar. Dessa typer av investeringar ingår inte i tabellen ovan.

//

Bilaga 1 - investeringar



INVESTERINGAR VÄSTTRAFIK

Bilaga detaljbudget 2022

Innehållsförteckning

Investeringar	2
Inledning	2
Ägarstyrda investeringar	3
Fastighet	3
Fordon	4
Verksamhetsstyrda investeringar	4
Fastighet	4
Fordon	5
Utrustning	6
Investeringar utanför plan	7

Investeringar

Inledning

Det pågår stora investeringar inom kollektivtrafiken. Många av investeringsprojekten sträcker sig över lång tid och kommer påverka resultatet i kommande års budgetar. Detta avsnitt beskriver de olika investeringar som pågår och hur de hanteras inom Västra Götalandsregionens investeringsprocess.

Investeringarna inom kollektivtrafiken påverkar Västtrafiks kostnader på olika sätt. Investeringar som sker direkt i Västtrafik påverkar avskrivningar och i förekommande fall driftskostnader i form av t ex underhållskostnader. Investeringar i fastigheter eller i vissa typer av fordon där andra delar av Västra Götalandsregionen står för investeringen påverkar Västtrafik indirekt genom att andra delar av Västra Götalandsregionen debiterar Västtrafik hyra eller leasing för tillgången.

Nedanstående tabell visar en sammanfattning av Västtrafiks investeringar uppdelat på olika typer av investeringar kopplat till Västra Götalandsregionens investeringsprocess.

mnkr	Utbetalningar			Påverkan	
	2022	Plan 2023	Plan 2024	Resultat 2022	
Ägarstyrda fastighetsinvesteringar	149	201	466	2	Hyra
Ägarstyrda fastighetsinvesteringar - utrustning	5	10	17	0	Avskrivningar
Ägarstyrda fordonsinvesteringar	260	255	712	0	Avskrivningar/Leasing
Verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar - Ram	76			2	Avskrivningar
Verksamhetsstyrda fastighetsinvesteringar - Ram	27			3	Hyra
Verksamhetsstyrda utrustningsinvesteringar - Ram	185			6	Avskrivningar
Investeringar utanför Ram	1 469	285	504	43	Hyra/Avskrivning
	2 171	751	1 699	56	

Beslut om genomförande av investering fattas för varje investering för sig i enlighet med Västra Götalandsregionens investeringsprocess samt Västtrafiks delegationsordning.

Utöver ovanstående sker investeringar även hos andra parter som är kopplat till kollektivtrafiken. Kommuner investerar i infrastrukturåtgärder och trafikoperatörer investerar i samband med nya trafikavtal i fordon m m. Infrastrukturåtgärderna står kommunerna för och trafikoperatörernas investeringar ingår i de trafikskostnader som Västtrafik betalar. Dessa typer av investeringar presenteras inte i denna bilaga.

Ägarstyrda investeringar

Kriterierna för ägarstyrda investeringar beskrivs i Västra Götalandsregionens investeringsprocess med investeringar som avser:

- Utökad verksamhet och/eller ökad kvalitet i verksamheten som medför ökade driftkostnader över tid.
- Införande av ny teknik/nya metoder i verksamheten.
- Omfattande upprustning/ersättning av befintliga tillgångar.

Inom Västtrafik så avser detta i första hand infrastrukturinvesteringar i fastighet, såsom Nya resecentra och depåer, samt nyanskaffning av fordon. Även större upprustningar i fastighet samt t ex ett utbyte av biljettsystemet VIX som planeras till 2027 hanteras som ägarstyrda investeringar och hanteras i den särskilda processen tillsammans med Västra Götalandsregionen.

För ägarstyrda investeringar gäller att varje investering ges ett eget utrymme i budgeten. Det är alltså inte ett utrymme som Västtrafik förfogar över och kan använda för annan investering. Nedanstående tabeller visar budget för var och en av de ägarstyrda investeringarna där utbetalningar planeras under budgetperioden

Fastighet

Ägarstyrda fastighetsinvesteringar genomförs tillsammans med Västfastigheter. De inledande faserna ansvarar Västtrafik för och genomförandeplanering samt byggande ansvarar Västfastigheter för. Västtrafik och Västfastigheter samverkar nära i samtliga pågående ägarstyrda fastighetsinvesteringar.

Fastighetsinvesteringar i resecentra och depåer pågår och tar upp ett relativt stort utrymme i investeringsbudgeten. Färdigställande ligger dock en bit fram i tiden och påverkar således resultatet 2022 i ringa omfattning.

mnkr	Utbetalningar			Påverkan
	2022	Plan 2023	Plan 2024	Resultat 2022
Radiomasten Bussdepå	107	155	155	
Stenungsund RC	3,7	10	19	
Stenungsund RC - utrustning	5	10	10	
Västlänken Resecentrum, Haga	14,6	10,7	16	
Västlänken Resecentrum, Korsvägen	12,8	1,9	41,5	
Strategiska depåer och RC - Utrustning			7	
Rävekärr bussdepå	3	10	25,6	1,6
Tågdepå Sandbäck	8	13,6	208,8	
	154,1	211,2	482,9	1,6

Fordon

Ägarstyrda fordonsinvesteringar avser investeringar i nya tågfordon. Leveransen av beställda tågfordon har förskjutits i tid på grund av pandemi och tillgång på material. Leveransen av tågfordon kommer inte påbörjas under 2022 och kommer därför inte heller påverka resultatet detta år.

mnkr	Utbetalningar			Påverkan
	2022	Plan 2023	Plan 2024	Resultat 2022
Nya tågfordon	260	255	712	0
	260	255	712	0

Verksamhetsstyrda investeringar

Investeringar som sker i verksamheten och inte är ägarstyrda är verksamhetsstyrda investeringar. Verksamhetsstyrda investeringar hanteras så att Västtrafik tilldelas en ram per område i vilken Västtrafik själv prioriterar och väljer vilka investeringar som skall genomföras. Verksamhetens behov som tas fram i budgetarbetet jämförs med tilldelade ramar och fastställs i en investeringsplan för kommande år. Ur ett investeringsperspektiv kan det innebära att verksamheten inte budgeterar för att utnyttja hela ramen. Skillnaden mellan planerade investeringar och tilldelad ram redovisas i tabellerna nedan som ”Ej utnyttjat /specificerat utrymme”.

Fastighet

Verksamhetsstyrda investeringar i fastighet prioriteras av Västtrafik. Investeringarna genomförs dock av Västfastigheter och driftskonsekvenserna hanteras inom Västtrafik som ökad hyreskostnad. Följande investeringar är planerade inom fastighetsområdet (Investeringar kopplade till spårvagn redovisas i avsnitt kring investeringar utanför plan).

Mnkr	Utbetalningar			Påverkan
	2022	Plan 2023	Plan 2024	resultat 2022
Hållplatsinvesteringar	6			0,6
Pausbodar	4			0,4
Väderskydd Borås	9			0,9
Marin Demoarena	3			0,3
Övrigt	5			0,5
	27	0	0	2,7

Fordon

Verksamhetsstyrd fordonsinvestering avser planerade underhållsinvesteringar för befintliga fordon. För verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar finns en större skillnad mellan planerade investeringar och tilldelad ram. Detta beror på en förskjutning i det planerade underhållet i tid samt lägre kostnader än tidigare uppskattat. Underhållsinvesteringar för spårvagnsfordon redovisas inte här utan i stycket *Investering utanför plan*.

mnkr	Utbetalningar			Påverkan
	2022	Plan 2023	Plan 2024	Resultat 2022
9st Regina Icke Trafiknära underhåll Inredningskomponent U2	3,7			0,3
3st Regina Icke Trafiknära underhåll Inredningskomponent U2	6,9			0,4
6st Regina Icke Trafiknära underhåll Inredningskomponent U4	6			0,1
6st Itino Brandsläckningsystem	3			0,3
3 st Itino Icke Trafiknära Underhåll	1			0,1
7 st Itino Installation av eluttag	1,5			0,1
20st Regina Icke Trafiknära underhåll, Installation elektrisk handtork	0,6			0,0
ERTMS X5X & Y31 (Prototyp ej VT-fordon)	2,6			0,0
ERTMS Regina Uppgradering proj 3080	2			0,0
Ej utnyttjat/Specificerat utrymme	48,7			0,0
	76			1,4

Utrustning

Störst antal investeringar sker inom ramen för verksamhetsstyrda utrustningsinvesteringar. I den ramen hanteras de investeringar som är kopplade till övriga delar av verksamheten. Även investering i fordonsutrustning och laddutrustning för depåer m m hanteras inom denna ram. Även här är planerade investeringar något lägre än tilldelad ram.

mnkr	Utbetalningar			Påverkan
	2022	Plan 2023	Plan 2024	Resultat 2022
Byte av trygghetskameror på RC	2,0			0,03
Möbler m.m kontor Gullbergsvass	0,4			0,02
Möbler, personliga skåp m,m "nytt kontor"	0,2			0,02
CRM	7,3			0,48
To Go	11,9			0,79
DFP	8,0			0,53
Företagsportal	9,0			0,60
Tap & Go/proj 4155	1,3			0,15
Digitala skyltar	3,5			0,00
Laddinfrastruktur Lysekil /proj nr 4151	3,0			0,00
Laddinfrastruktur Strömstad (kostertrafiken)/proj 4165	4,5			1,08
Laddinfrastruktur Älvtrafiken GBG/proj 4166	3,0			0,83
VT Butik Korsvägen RC proj 4160	0,1			0,00
DevOps - Utökning pks plattform	1,0			0,02
VBS: LCM Vmware	1,0			0,02
LCM server	0,5			0,01
LCM Nätverk	0,8			0,01
Utökning datacenterswitchart	0,8			0,01
IDP investering; kontohantering automatisering typ Omada	0,8			0,01
Administrativa system	1,0			0,02
Systemstöd administrativa system	0,6			0,01
Etablering 2022, Trafiknära utrustning	0,0			0,00
Etablering 2023 Trafiknära utrustning	35,0			0,58
Etablering framdörrsöppnande	7,5			0,13
Utbyggn smarta pendelpark 2020	1,0			0,02
Nya skyltar nya ställen	3,0			0,05
Nya skyltar nya ställen	1,0			0,02
Busstopp Angered/Spadegatan- Elektrifiering/Övrigt proj 4161	9,6			0,32
Busstopp Kruthusgatan - Elektrifiering/Övrigt Proj 4162	13,0			0,43
Trollhättan/Vänersborg-Potentiella laddplatser Proj 4164	7,0			0,03
Potentiella laddplatser Gbg	17,0			0,00
Ej utnyttjat/Specificerat utrymme	30,4			0,00
	185			6,2

Investeringar utanför plan

Under särskilda omständigheter kan vissa investeringar undantas från den ordinarie investeringsprocessen och hanteras beslutsmässigt utan att ställas mot övriga investeringar. Så är fallet för Västtrafik gällande investeringar kopplat till Spårvagnstrafiken där Västra Götalandsregionen i ett avtal med Göteborgs Stad åtagit sig att stå för investeringar enligt särskild framtagna förteckning.

Utöver spårvagnstrafiken hanteras också köpet av optionsfartyg 2 vid sidan av ordinarie ramar på grund av att den investeringen delvis finansieras av pengar avsatta för alternativkostnader kopplat till tidigare planerad linbanetrafik.

mnkr	Utbetalningar			Påverkan
	2022	Plan 2023	Plan 2024	Resultat 2022
Ny spårvagnsdepå Ringön	572	221	313	0
Nya spårvagnar, M33	322	37	19	37
Nya spårvagnar, M34	559	27	171	0
Inventarier från GS, underhåll m.m.*	81			3
Ny älvkyttel (optionsfartyg)	16	0	0	3
	1550	285	503	43

* Ej medtaget i regionstyrelsens beslut kring investeringar utöver plan