

Styrelsen	2023-02-22
Handling nr	7.4
Handläggare	Hanna Björk
Daterad	2023-02-16
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Hållbarhetsredovisning 2022

I bifogad handling presenteras hållbarhetsredovisning för perioden 1 januari - 31 december 2022 för Västtrafik AB.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av ovanstående föreslås styrelsen besluta

att godkänna redovisad hållbarhetsredovisning för perioden 1 januari – 31 december 2022, samt

att lägga fram hållbarhetsredovisning för 2022 till årsstämman för fastställande.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet



Västtrafiks Hållbarhetsredovisning.

2022

Innehåll.

Inledning 3

Miljö och klimat 6

Social hållbarhet 8

Medarbetare 13

Ekonomi 15

Redovisning 17



På rätt väg i en turbulent omvärld.

Under året har Rysslands invasion av Ukraina fortsatt att göra världen till en otryggare och mer oförutsägbar plats. För Västtrafiks del har det bland annat märkts genom den ökade oron på energimarknaden.

När året inleddes var vi ovetande om kommande krig och fortfarande på väg ut ur en pandemi som satte samhället i stort och kollektivtrafiken på svåra prov. Även om effekterna av pandemin har avtagit så påverkar den oss fortfarande i högsta grad. Vi ser det bland annat i förändrade resvanor och påverkan på vår ekonomi. När dessa rader skrivs, en vecka före jul, så rapporteras det återigen om ökad smittspridning och en hårt belastad sjukvård. Men på något vis har vi lärt oss att leva med och hantera konsekvenserna av coronaviruset.

Det märks inte minst på att våra resenärer har återvänt till kollektivtrafiken, vilket vi förstås är väldigt glada för, men resandet är ännu inte tillbaka på nivåerna som gällde före pandemin och det finns en oro för att den positiva resandeutvecklingen planar ut. Viljan att ta tillbaka det

hållbara resandets marknadsandelar efter pandemin är stor och det råder en slags nystartsanda i hela branschen. Här vill jag speciellt lyfta fram det så kallade Rådslaget som K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik, står bakom och där branschen samlats för att ta avstamp mot framtiden. Det ska bli mycket spännande att se vilket resultat vi kan åstadkomma inom det arbetet.

Ett annat område där vi tillsammans med andra driver branschen framåt är vårt arbete med hållbara leverantörsled ihop med ETI Sverige (Ethical Trading Initiative). Tillsammans med Trafikförvaltningen Stockholm och Skånetrafiken har vi under året tittat närmare på tillverkning av elbussar och batterier där vi vet att det finns brister. Vi hoppas kunna presentera resultatet från det arbetet under nästa år.

Det har varit mycket turbulent på energi-marknaden under året, som en följd av Rysslands invasion av Ukraina. Det gäller inte minst tillgången och priset på biogas som fluktuerat stort när marknaden förändrats. För Västtrafiks del har det inneburit att vi har omförhandlat trafikavtal och fått ersätta biogas med flytande biodrivmedel.

Den oroliga omvärlden – där vi under relativt kort tid fått uppleva både en global pandemi och krig i vårt närområde, följt av en energikris i Europa och stigande inflation – har satt fokus på Västtrafiks viktiga roll i samhällets beredskap.

Under året har vi därför lagt mycket energi på att planera för kris så att vi kan upprätthålla kollektivtrafiken i händelse av stora störningar i samhällsfunktionerna.

Det tar oss till något som jag tror är mycket viktigt om vi ska lyckas med vårt hållbarhetsarbete i en alltmer komplex och snabbt skiftande omvärld – behovet av någonting att hålla sig i och förmågan att arbeta långsiktigt och strukturerat. Västtrafik har redan en bra grund att stå på med tydliga mål från vår ägare och en affärsplan med hållbarhet som grund. Nu bygger vi dessutom upp ett hållbarhetsledningssystem som vi tror kommer att underlätta vårt arbete ytterligare. Under året har vi med hjälp av våra intressenter identifierat vilka hållbarhetsfrågor som de tycker är viktigast att vi arbetar med. Arbetet fortsätter och vi berättar mer om detta under nästa år.

Om jag bara skulle få lyfta en sak som gjort mig extra glad och stolt under året är det vårt samarbete med funktionshinderorganisationerna i projektet Aktiv involvering. Där arbetar vi tillsammans för att göra våra tjänster ännu bättre för alla. Vi ser tydligt att om vi får kollektivtrafiken att fungera bra för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn så vinner vi alla på det. Redan har det gett konkreta resultat i form av ett tillgänglighetsnummer dit personer med funktionsnedsättning kan ringa för att få stöd under resan och att ToGo-appen blivit ännu enklare att använda. Det blir spännande att se vilka nya steg vi kan ta på den här resan när vi nu fortsätter samarbetet.



Till sist. Det har varit mycket tal om det svenska klimatmålet för transportsektorn på senare tid. Det vill säga målet om att vi ska minska koldioxidutsläppen från våra inrikes transporter med 70 procent till 2030. Jag konstaterar att målet fortfarande står kvar och att sju av åtta riksdagspartier står bakom det. Vi på Västtrafik ska göra allt vi kan för att hjälpa politiken att komma i mål. Vårt enda vinstintresse är nämligen att göra samhället hållbarare. Nu är det upp till politikerna på alla sidor att hålla i och hålla ut. Att lyckas med hållbarhetsarbetet är ett maraton, ingen sprint.

Hanna Björk
Hållbarhetschef



Det här är Västtrafik.

Västtrafik AB är Sveriges näst största länstrafikföretag, ägt av Västra Götalandsregionen. Vi planerar och upphandlar kollektivtrafiken i hela regionen. Västtrafiks drygt 900 linjer körs av partnerföretag som upphandlats i konkurrens.

I nära samarbete med våra partnerföretag formar Västtrafik en kollektivtrafik med kunden i fokus. Vi gör det möjligt för invånarna att resa tillsammans till jobb, skola och fritidsaktiviteter. Vi driver utvecklingen mot hållbart resande tillsammans med Västra Götalandsregionen och de 49 kommunerna.

Västtrafik har huvudkontor i Skövde och lokalkontor i Borås, Göteborg och Vänersborg. På företaget arbetar 469 personer (2022).

 **Antal bussar: 2043**

 **Antal båtar: 35**

 **Antal spårvagnar: 225**

 **Antal fordon i anropsstyrd trafik: 708**

 **Antal tåg: 112**

RESANDEUTVECKLING – ANTAL DELRESOR

Miljoner delresor



ANTAL DELRESOR PER TRAFIKSLAG 2022 jämfört med 2021 och 2019 (före och under pandemin)

Trafikslag miljoner delresor	Miljoner delresor 2022	Minskning från 2019	Ökning från 2021
BUSS	153,5	-16 %	27 %
BÅT	6,0	-20 %	20 %
TÅG	20,2	-7 %	47 %
SPÅRVAGN	119,2	-15 %	28 %
ANROPSSTYRD TRAFIK	1,7	-6 %	9 %
TOTALT	301	-15 %	28 %

45 500

MIL KÖR FORDONEN
VARJE DAG

11,4

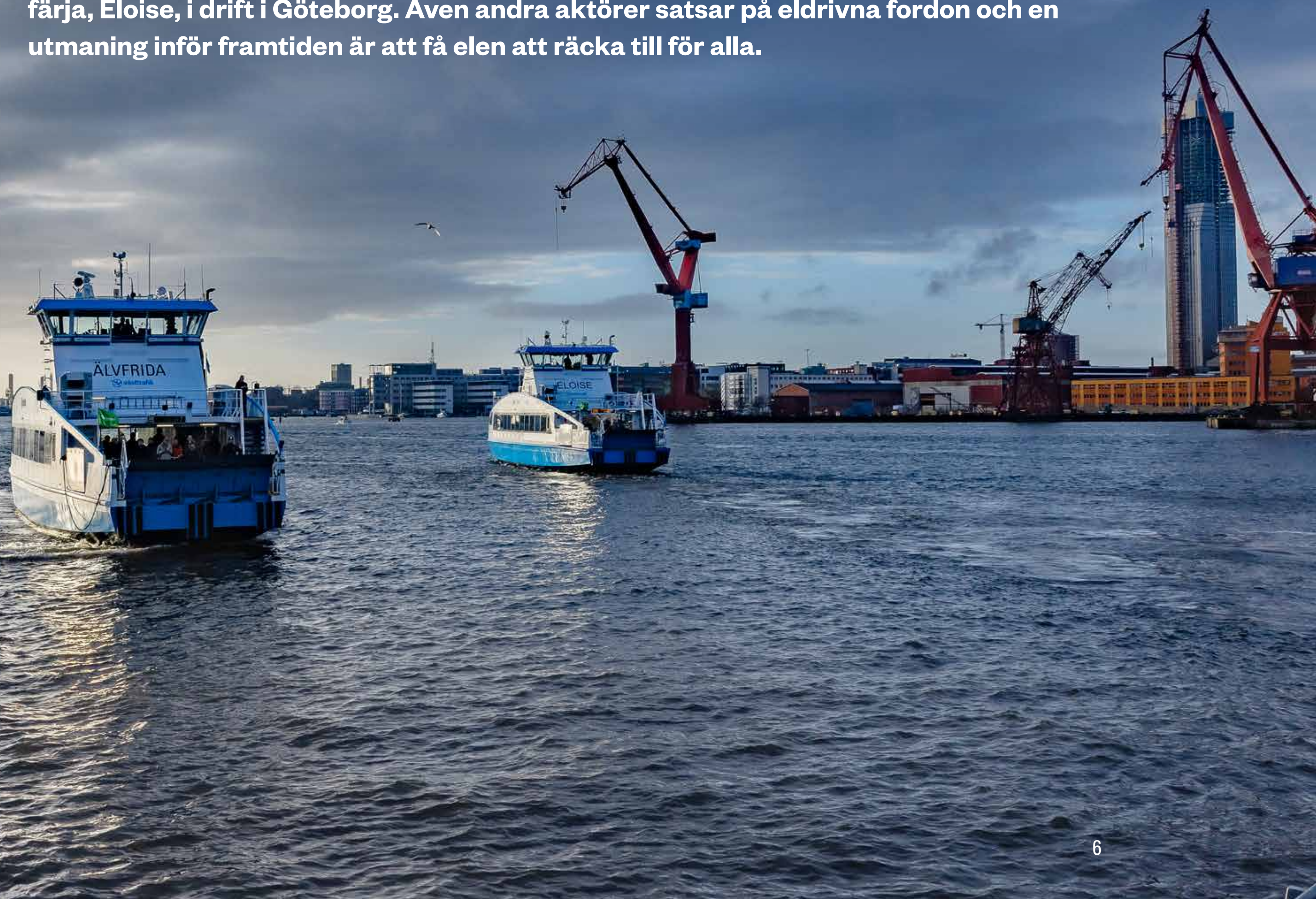
VARV RUNT JORDEN KÖR
FORDONEN VARJE DAG

376 000

PERSONER ÅKER MED
VÄSTTRAFIK VARJE DAG

Elektrifieringen ställer nya krav.

Övergången till elektrifierad kollektivtrafik fortsätter och under 2022 har fokus i stor utsträckning legat på båttrafiken. I början av sommaren togs Västtrafiks andra eldrivna färja, Eloise, i drift i Göteborg. Även andra aktörer satsar på eldrivna fordon och en utmaning inför framtiden är att få elen att räcka till för alla.



Eloise har precis som Västtrafiks första eldrivna färja, Elvy, kört resenärer och cyklar över älven under sommaren. Eloise är en elhybridfärja som laddas på natten, vilket räcker för att hon ska kunna köra på el 80 procent av den tid som hon är i drift. För resenärerna innebär det att det blir tystare ombord – samtidigt som utsläppen av farliga partiklar och koldioxid minskar. Samtidigt sker en övergång mot helt elektrifierad fartygstrafik i samband med nya upphandlingar.

Elektrifieringen av busstrafiken fortsätter som planerat. I centrala Göteborg ska 90 procent av busstrafiken vara eldriven till år 2024. I och med att batterikapaciteten har ökat planerar Västtrafik även för en successiv övergång till eldrivna regionbussar.

Fördelarna med eldrivna fordon är flera och uppenbara. Stadsmiljön blir tystare och lugnare, utsläppen minskar och luften blir renare, och det öppnar möjligheter att låta busstrafiken köra närmare bostäder och arbetsplatser.

Samtidigt finns det utmaningar. Det handlar dels om att skapa utrymme för laddstationer och få gehör för behovet av dessa hos boende, som kan uppleva laddstationerna som störande. Det är viktigt för Västtrafik att fortsätta se till att de laddstationer som behövs längs linjerna smälter in på ett bra sätt i den kringliggande miljön.

Det handlar också om att elen måste räcka till för alla. Inom ramen för ElectriCity, ett samarbete där industri, forskning och samhälle utvecklar och testar lösningar för morgondagens eldrivna transporter, drivs därför ett projekt som analyserar hur olika transportslag kan dela på nödvändiga eleffekter, laddinfrastruktur och kringtjänster.

– I en framtid då fler och fler områden ska elektrifieras behöver vi samverka med andra aktörer. Det är viktigt att dela på den kapacitet och de resurser som finns, menar Marie Albihn, strateg för elektrifiering på Västtrafik.

Stora osäkerheter på energimarknaden.

2022 präglades av turbulens på energimarknaden, med kraftiga prishöjningar överlag på drivmedel. Det är en stor utmaning för kollektivtrafiken och ställer höga krav på samverkan och nya lösningar.

Västtrafiks miljö- och klimatstrategi bygger på en successiv övergång från fossila till förnybara drivmedel med målsättningen att minska koldioxidutsläppen med 90 procent mellan 2006 och 2035. Redan idag kör Västtrafik 95 procent av trafiken med förnybara drivmedel.

Med anledning av att tillgången på gas är begränsad och osäker har priset för gas ökat mycket kraftigt och uppvisat en mycket stor rörlighet. Den enskilt största risken är absolut gasbrist eller ransonering på marknaden, vilket skulle innebära att den gasdrivna kollektivtrafiken måste reduceras. Detta skulle i sin tur ge en stor negativ påverkan för Västtrafiks resenärer. Orsakerna till att gas har blivit en bristvara är flera – importen av naturgas från Ryssland har strypts samtidigt som de danska gasfälten är under renovering. Detta sammantaget har resulterat i en brist på biogas.

Det påverkar både befintlig biogasdriven trafik och trafik som är på väg att etableras. I pågående etableringar har trafikföretagen begärt omförhandlingar för de delar av trafikavtalen som avser krav på biogasdrift på grund av de förändrade omständigheterna. I ett fåtal nya trafikavtal har därför biodiesel ersatt biogas och Västtrafik har även tvingats avbryta pågående upphandlingar på grund av dessa osäkerheter.

Västtrafik hoppas kunna öka takten på elektrifieringen av kollektivtrafiken och på så sätt minska koldioxidutsläppen. Idag används eldrivna bussar i stor utsträckning inom stadstrafiken i regionen. Teknikutvecklingen har nu gjort det möjligt att även börja elektrifiera regiontrafiken.

Men även om el är ett klimatvänligt energislag finns det flera utmaningar med elektrifieringen. För att effektivisera användningen av el går trafikföretagen alltmer mot depåladdning och laddar upp sina fordon på natten, då belastningen på elnätet och priset är lägre. Det finns dock en sårbarhet i energiförsörjningen till kollektivtrafiken bland annat som en följd av eventuella effektavstängningar, på grund av obalansen i nätet. Om det uppstår en kris, kan det därför bli svårt att förlita sig enbart på eldrivna bussar.

Under 2022 har Västtrafik sett över hur man i en framtida kris kan dra ner på och prioritera inom kollektivtrafiken. Så kallade reduceringsplaner har arbetats fram med olika scenarier och planer för hur mycket trafiken behöver minska och hur Västtrafik då säkerställer att de mest kritiska delarna av kollektivtrafiken upprätthålls.

– Det är viktigt att vi följer utvecklingen på energimarknaden och har en god omvärldsbevakning. De olika energislagen har olika utmaningar som omfattar både klimat, tillgång och ekonomi. Alla aspekter måste vägas in, konstaterar Hanna Björk, hållbarhetschef på Västtrafik.



Minskat buller och ökad livskvalitet med eldrivna bussar.

Att elektrifiera busstrafiken ger inte bara klimatvinster utan leder även till förbättrad hälsa hos boende i närområdet. Det visar en forskningsstudie vid Göteborgs universitet om hur boende intill en busslinje i Göteborg påverkades när Västtrafik ersatte hybridbussar med eldrivna bussar.

När Västtrafik 2019 ersatte hybridbussar med helt eldrivna bussar längs busslinje 60 i Göteborg minskade det lågfrekventa bullret avsevärt. Boende längs med linjen var mindre uttröttade, uppgav bättre sömn och ökat välbefinnande, enligt en forskningsstudie. Kerstin Persson Wayne, professor i miljömedicin vid Göteborgs universitet,

är ansvarig för studien som genomförts inom samarbetsprojektet ElectricCity och med finansiering från Västra Götalandsregionen. Hon menar att resultaten är tydliga och är själv lite förvånad över att åtgärden tycktes förbättra sömnens återhämtande inverkan hos de boende i så stor utsträckning.

Boende längs med busslinjen hade tidigare klagat på höga bullernivåer, inte minst vid uppforsbackar. Forskningsprojektet gick därför ut på att studera hur ljudnivåerna förändrades samt om de boendes välbefinnande och hälsa påverkades när elbussar ersatte hybridbussarna.

Ett bostadsområde där bullernivåerna var höga valdes ut, liksom ett kontrollområde en bit bort från busslinjen med liknande socioekonomiska förutsättningar. Mätningar gjordes före och efter övergången till eldrivna bussar. Slumpvis utvalda boende fick besvara enkäter och studien omfattade även ljudmätningar i flera bostäder. Totalt ingick 1 326 personer i den första studien och 1 191 i en uppföljande studie efter övergången till elbussar.

Resultaten mellan de båda mätningarna är tydliga och statistiskt säkerställda. Andelen som märkte av buller från bussar sjönk till exempel från 75 till 39 procent, medan andelen som stördes i mycket hög grad sänktes från 26 till 5 procent.

–Det viktigaste resultatet är att vi fick en så pass stor sänkning av andelen som märkte av och stördes av buller från bussarna. Före elektrifieringen av bussarna var även sömnen sämre vilket vi tolkar som att bullret påverkade sömnen och dess återhämtande effekt negativt. Efter införande av elektrifierade bussar förbättrades sömnen och vi fick även en minskad trötthet och nedstämdhet, säger Kerstin Persson Wayne.

De studerade områdena har tät linjetrafik och förhållandevis lite biltrafik, vilket gör det lättare att dra slutsatser om effekterna av övergången till

eldrivna bussar. En svaghet kan vara den relativt låga svarsfrekvensen (34–36 procent). En bortfallsanalys som gjordes inom projektet visar dock att det endast var marginella skillnader mellan de personer som har besvarat och de som inte har besvarat enkäten.

Kerstin Persson Wayne ser flera positiva hälsoeffekter av bullerminskningen. Det finns tidigare forskning som visar på tydliga kopplingar mellan buller och till exempel ischemiska hjärtsjukdomar (sjukdomar där hjärtat får för lite blod), samt ett ökat antal studier även av diabetes typ 2. En ostörd sömn tros vara en viktig förutsättning till bibehållen fysisk och psykisk hälsa.

För icke elektrifierade bussar är det i första hand det lågfrekventa motorbullret som dominerar, eftersom bussarna där kör relativt långsamt. Vid en övergång till el i regiontrafiken kan man dock inte vänta sig samma sänkning av bullernivåerna, menar Kerstin Persson Wayne. Detta eftersom bullret från däcken blir mer dominerande vid högre hastigheter.

Forskningsstudien längs med busslinje 60 innehåller unika data och har även fått internationell uppmärksamhet. Under hösten 2022 har Kerstin Persson Wayne till exempel besökt Danmark och Sydkorea för att berätta om studien.

–Det skulle även vara intressant att göra en studie i ett område med lite mer blandad trafik. Det är viktigt att få veta hur stor betydelse det har att elektrifiera busstrafiken om det finns mycket annan trafik, säger hon.

Bra för alla när kollektivtrafiken blir mer tillgänglig.

”Nödvärdigt för oss, bra för alla.” Under den devisen stöttar funktionshinderorganisationer i Västra Götaland Västtrafik i arbetet med att tillgängliggöra kollektivtrafiken.

–Västtrafik har mycket att vinna på att samverka med oss som är experter. Vi vill vara med redan från början, säger Camilla Svensson, ombudsman på Synskadades riksförbund (SRF) Bohuslän och en av initiativtagarna till samverkansprojektet

Det började under hösten 2021. Camilla Svensson skrev tillsammans med Funktionsrätt VG (Västra Götaland) ett brev till Västtrafiks styrelse med en begäran om samråd och aktiv involvering i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. En begäran som ligger i linje med Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor, där en punkt handlar just om att utveckla ett närmare samarbete med bland annat funktionshinderorganisationerna. Ett arbete som hade bromsats upp under pandemin men som nu kunde påbörjas.

Västtrafiks hållbarhetsstrateg startade upp samverkansprojektet Aktiv involvering för en testperiod i början på 2022. Sedan dess har ett antal samverkansmöten hållits och tjänste-

personer på Västtrafik har fått prova på att bland annat ta sig fram på Centralstationen i Göteborg med rullstol, boka biljetter med Voice Over-lösningar (skärmläsare med röst) och fått insikt i hur personer som har svårt för att ta till sig och tolka information upplever olika anvisningar i kollektivtrafiken.

Projektet har resulterat i flera idéer om hur kollektivtrafiken kan bli mer tillgänglig. Västtrafiks To Go-app har utvecklats och gjorts mer tillgänglig och ett arbete har påbörjats för att göra det lättare att boka biljetter innan man åker hemifrån men aktivera dem först när själva resan påbörjas.

Camilla Svensson med hunden Rozzi och Kerstin Nilsson.



Anna-Karin Wikman.

Anna-Karin Wikman är ansvarig för satsningen på Västtrafik. Hon ser flera fördelar med samverkansprojektet.

–Framför allt kan vi få in sakkunskap och expertis om vilka utmaningar som personer med funktionsnedsättningar ställs inför när de reser med kollektivtrafiken. Vi kan testa nya innovationer i ett tidigt skede och göra rätt från början, säger hon.

Anna-Karin Wikman berättar att engagemanget från Västtrafiks sida har varit stort och att de personliga berättelserna från representanterna från funktionshinderorganisationerna har varit en ögonöppnare för många. Det handlar bland annat om rullstolsburna som blivit frånåkta på tåg-perronger, synskadade som inte blivit påsläppta på bussar med ledarhund eller har fått personlig information uppläst från sina taltelefoner när de

stått i trängseln vid busshållplatser och försökt att köpa biljetter.

Samverkansprojektet omfattar flera funktionsnedsättningar; svårigheterna att se, att höra, att röra sig, att inte tåla vissa ämnen, svårigheten att bearbeta, tolka och förmedla information samt inom området psykisk ohälsa. Två nyckelpersoner i arbetet är Camilla Svensson på Synskadades riksförbund och Kerstin Nilsson, vice ordförande på Funktionsrätt VG, en samverkansorganisation för ett drygt 50-tal funktionshindersföreningar i Västra Götaland.

– Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla. Idag är vi som har funktionsnedsättningar utelämnade till enskilda personer, som buss- och färdtjänstchaufförer. Det blir väldigt sårbart, konstaterar Kerstin Nilsson.



Camilla Svensson betonar att det nu är viktigt att gå vidare till nästa steg.

– Även om det har hänt mycket är vi långt ifrån i mål. Det måste bli en formell samverkan där både kollektivtrafiken och den anropsstyrda trafiken ingår. För mig som är ute och rör mig mycket blir vardagen betydligt enklare om jag kan använda kollektivtrafiken, säger hon.

Ny tjänst ger råd och stöd.

Ny telefonsupport för personer med funktionsnedsättning.

I början på september startade Västtrafik upp ett så kallat tillgänglighetsnummer, dit personer med funktionsnedsättningar kan ringa för att få hjälp och stöd före, under och efter sin resa.

Tillgänglighetsnumret är enbart tillgängligt för personer som har behov av extra hjälp. Hjälpen kan bestå av allt från att få beskrivet var hållplatsläge X ligger om du har en synnedsättning till att få information om fordonet man ska åka med är tillgänglighetsanpassat och hjälp att komma vidare om man har fastnat någonstans på resan. Den som har behov av ledsagning ringer dock även

fortsättningsvis till Kund- och resetjänst.

Under hösten har en pilotgrupp med representanter från olika organisationer för personer med funktionsnedsättningar provat tjänsten. Detta för att Västtrafik ska kunna möta den förväntan som finns från resenärsgruppen. Successivt kommer numret sedan att kommuniceras ut bredare, bland annat med hjälp av de berörda organisationerna.

Tillgänglighetsnumret är bemannat klockan 6–22 på vardagar och 8–22 på lördagar, söndagar och helgdagar av medarbetare på Västtrafiks kundservice. De som tar emot samtalen har fått genomgå en skräddarsydd utbildning.

Samverkan skapar trygghet i kollektivtrafiken.

Västtrafik stöttar kommunerna i deras trygghetsskapande och brottsförebyggande arbete. Under hösten 2022 har pilotprojekt genomförts i Borås och Trollhättan, för att underlätta för kommunens trygghetsvärdar att vara på plats i kollektivtrafiken, i syfte att stötta förare och resenärer.

I Borås och Trollhättan har de kommunala trygghetsvärdarna fått busskort från Västtrafik för att lättare kunna åka med på busslinjer där det finns behov av extra trygghetsskapande åtgärder. Genom ett nära samarbete mellan trafikbolagen och kommunernas trygghetsvärdar är målsättningen att förebygga otrygghet och att snabbare kunna sätta in åtgärder vid oroligheter. På så sätt blir även kommunernas trygghetsresurser en förlängd trygghet till förarna.

Pilotprojekten har starkt fokus på samverkan, där trafikföretagen som sköter kollektivtrafiken i de båda kommunerna har en viktig roll.

Rebecca Cross och Malin Fridén är trygghets-samordnare på Västtrafik. De betonar att det är kommunerna som har det övergripande ansvaret för det brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet och att Västtrafik framför allt har en stödjande roll. En viktig del i det arbetet är att underlätta för kommunens trygghetsvärdar att röra sig fritt i kollektivtrafiken. Västtrafiks egna

trygghetsvärdar kommer även att få en mer koordinerande och stödjande roll gentemot kommunerna än tidigare.

Västtrafik tittar också på hur man kan använda lokaler som till exempel resecentrum för trygghetsskapande aktiviteter. Det handlar inte minst om att ha personal på plats och att ge fler aktörer möjlighet att ta ansvar för platsen.

Ett annat mer långsiktigt sätt att öka tryggheten är bland annat att erbjuda motorintresserade ungdomar sommarjobb, vilket också är ett sätt att få fler att vilja jobba inom kollektivtrafiken senare i livet.

När pilotprojekten i Borås och Trollhättan avslutas vid årsskiftet ska de först utvärderas. Sedan ska arbetet förankras och implementeras – på Västtrafik, på trafikföretagen och i kommunerna – innan samverkansmodellen kan komma fler kommuner till del.



Christer Rydén.

Kollektivtrafikens roll vid stärkt beredskap.

Vid kris eller krig fyller kollektivtrafiken en viktig roll i samhället. Västtrafik förbereder sig för att kunna prioritera och säkerställa samhällsviktig trafik och även hjälpa det militära försvaret med transporter om det värsta skulle inträffa.

År 2015 fattades beslut om att återuppbygga Sveriges civila försvar, som varit vilande sedan början av 90-talet. En av civilförsvarets huvuduppgifter är att ”upprätthålla viktiga samhällsfunktioner”, som till exempel kollektivtrafik. Under senare år har det säkerhetspolitiska läget i Sverige försämrats och vikten av ett fungerande civilt försvar har blivit allt tydligare.

Västtrafik planerar sedan hösten 2021 utifrån ett scenario, eller typfall, som tagits fram av Försvarets forskningsinstitut (FOI) på uppdrag av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Scenariot beskriver en situation med ett väpnat angrepp mot militära mål och civil infrastruktur och med utslagna el- och telenät i delar av Sverige. Tillgången på drivmedel är kraftigt begränsad liksom kapaciteten för sjö-, luft- och järnvägstransporter, även kapaciteten för person- och godstransporter på vägar är begränsad.

– Det handlar om en situation där Sverige är utsatt för flera parallella samhällsstörningar. Vi måste ha planering för en sådan situation så att vi kan fortsätta att upprätthålla kollektivtrafiken och prioritera vilken trafik som behövs mest, säger Joakim Östling, säkerhetssamordnare på Västtrafik.

Prioriteringen av kollektivtrafiken utgår från flera parametrar. Det kan till exempel handla om att upprätthålla linjer med många resande, eller att säkerställa att det finns fungerande kollektivtrafik till viktiga samhällsfunktioner, som sjukhus och skolor.

Vid höjd beredskap och krig ska kollektivtrafiken även kunna tillgodose det militära försvarets behov av transporter. Andra tänkbara uppgifter kan vara att säkerställa sjuktransporter och att bistå vid storskalig utrymning. Det senare kan handla om evakuering av områden, exempelvis vid kärnkraftverk.

En utmaning i beredskapsarbetet är att hitta hållbara lösningar för situationer där ett energislag – till exempel el – slås ut.

– Vi ser över alternativa lösningar, om vi till exempel kan ladda den eldrivna kollektivtrafiken med andra energikällor och använda energilagring. Det kan verka som att det finns en målkonflikt mellan hållbarhetsmålen och målen för det civila försvaret, men det tycker jag inte stämmer. Vi ska uppnå båda målen och då behöver vi i större utsträckning beakta resiliens och robusthet, säger Joakim Östling.

Flexiblare arbetsformer – en del av det hållbara arbetslivet.

Till följd av pandemin fick merparten av Västtrafiks medarbetare ställa om till andra arbetssätt och digitaliseringen fick hög prioritet. Flexiblare arbetsformer i form av distansarbete och hybridlösningar har efter pandemin blivit en del av det hållbara arbetslivet.

Under våren 2022 återvände medarbetarna till arbete på kontoren. I den vägledning som Västtrafik tagit fram för distansarbete slås fast att värdet av att arbeta tillsammans samt arbetsuppgifternas karaktär ska vara vägledande vid valet om arbetet ska utföras från kontoret eller på distans. Västtrafiks kontor är utgångspunkten för vårt arbete men i dialog med närmaste chef finns det möjlighet till olika grader av distansarbete.

Arbetsmiljön säkerställs av Västtrafik oavsett var arbetet utförs. För att underlätta distansarbetet har Västtrafik därför erbjudit medarbetarna att få behålla den kontorsutrustning som de fick låna hem under pandemin, så att de kan få en god arbetsmiljö även i det egna hemmet.

– Före pandemin var det inte lika vanligt att arbeta hemifrån så det är en stor förändring. Vi tror på värdet av att arbeta tillsammans. Att vi träffas fysiskt och finns tillgängliga för varandra stärker vår individuella och kollektiva förmåga att ta ansvar, engagera oss i utveckling och innovation samt bidra till helheten. En attraktiv arbetsgivare är en arbetsplats där medarbetarna kan förena privatliv och arbetsliv på ett hållbart sätt, säger Anna Forsmark, biträdande HR-chef på Västtrafik.



Västtrafik utforskar kulturen.

Under pandemin genomfördes flertalet pulsmätningar kopplat till vår gemensamma arbetsmiljö i kombination med införandet av en digitaliserad medarbetaruppföljning som bland annat fokuserade på det psykosociala välmåendet. Efter pandemin fick alla medarbetare svara på en mer omfattande arbetsmiljöenkät, där resultat kopplat till diskriminering, respekt och inkludering har utforskats för ökad förståelse.

Vad är företagskultur och varför behöver vi jobba med den? Trivs man, känner engagemang och motivation så presterar man bättre. En god kultur kan göra företaget mer effektivt och bidrar till att bli attraktivare som arbetsgivare.

Som ett led i att skapa ökad förståelse kring resultatet av arbetsmiljöenkäten samt för att få en nulägesbild av kulturen på Västtrafik sökte HR efter medarbetare som var intresserade av att utforska detta tillsammans. Ett 40-tal medarbetare anmälde sitt intresse att vara med i dessa dialoger och workshopar. Dialogerna med utforskarna har byggt på tillit och transparens och mellan dessa dialoger har ledningsgruppen och chefsgruppen haft egna träffar med motsvarande upplägg. Västtrafik fortsätter detta arbete under 2023.

Ökade biljettintäkter räddar ekonomin.

Trots ökade bränslepriser gör Västtrafik ett nollresultat under 2022. Detta tack vare en kraftig ökning av biljettintäkterna.



2022 blev ett händelserikt år för Västtrafik och för världen i stort. Resenärerna har börjat komma tillbaka efter pandemin samtidigt som det oroliga omvärldsläget och Rysslands krig i Ukraina ledde till kraftigt ökade bränslepriser. För många kollektivtrafikföretag i landet blir 2022 ett år med stora förluster.

Västtrafik är dock ett undantag och anledningen till detta är att biljettintäkterna har ökat betydligt mer än förväntat – och även mer än resandet har ökat.

Förklaringen finns i tre förändringar som har skett under året:

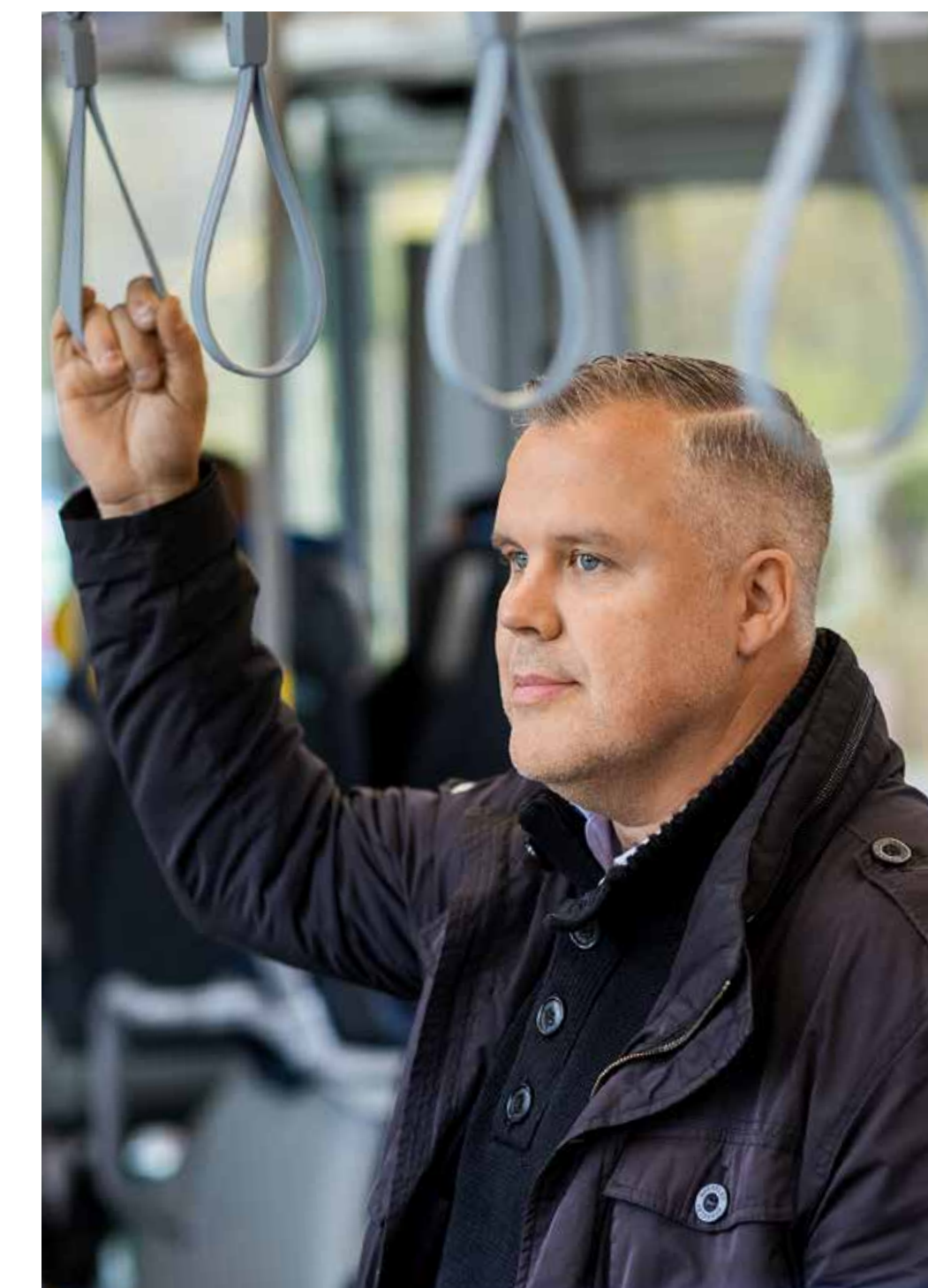
- Resenärernas köpbeteende har förändrats och det har blivit vanligare att köpa enkelbiljetter jämfört med hur det var före pandemin.
- En ny zonindelning har införts med tre zoner. Detta har gjort det enklare att resa och till exempel resulterat i att långväga resor med tåg har ökat.
- Västtrafik har arbetat med att säkra intäkterna genom att införa påstigning fram på bland annat busslinjer i Göteborg, vilket har gjort det svårare att fuskåka.

Samtidigt som den oväntat höga intäktsökningen har varit positiv för Västtrafik har höga bränslekostnader dragit ner resultatet.

Västtrafiks ekonomichef Sara Frank menar att de mest betydelsefulla faktorerna kopplade till trafikavtalens kostnader är bland annat inflation och löneökningar.

Hon beskriver 2022 som ett år då det har varit mycket svårt att förutse kostnadssvängningarna och ser framför sig en fortsatt tuff och osäker tid, inte minst med tanke på inflationen.

– Vi har lyckats balansera året trots att bränslekostnaderna ökade med över en halv miljard kronor. Resenärerna har mer eller mindre kommit tillbaka efter pandemin och intäkterna har ökat mer än förväntat. Nu tar vi nästa steg och fokuserar på att attrahera nya resenärer, säger hon.



Påstigning fram ger ökade intäkter.

Under hösten 2022 har Västtrafik fullföljt arbetet med att införa påstigning fram på de flesta busslinjer inom Göteborg, Mölndal och Partille – där det tidigare har varit möjligt att gå på i alla bussdörrar. Förändringen, som innebär att resenärerna visar sina biljetter för en läsare hos föraren när de stiger på i framdörren, har lett till en ökning av biljettintäkterna med 200–250 miljoner kronor.

Hösten 2021 påbörjades arbetet med påstigning fram på flertalet busslinjer inom Göteborg, Mölndal och Partille och hösten 2022 kom detta att omfatta även fyra linjer i centrala Göteborg och samtliga linjer i Göteborg Nordost. Genom förändringen får göteborgarna samma regler som redan gäller i övriga regionen – och i riket i stort – där påstigning fram är det vanliga.

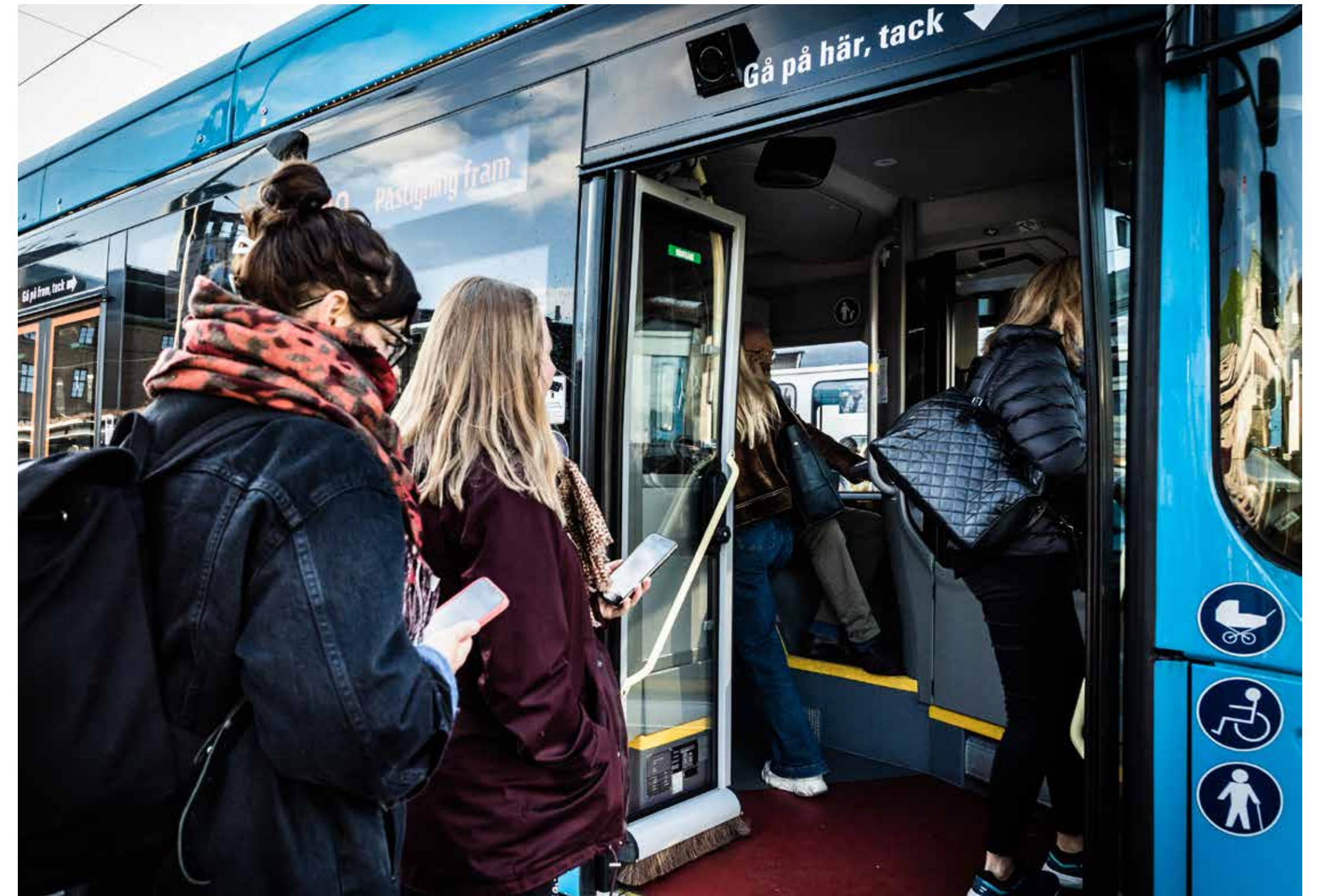
– Under flera år, även innan pandemin, såg vi att resandet med kollektivtrafiken ökade men intäkterna ökade inte i samma utsträckning. Även om de allra flesta betalar för sin resa finns det några som inte gör det. En orsak till det är att det har varit enkelt att bara hoppa på bussen, säger Åsa Brun, biträdande försäljningschef på Västtrafik.

Att förändringen har gett effekt går också att se i ekonomin. Under perioden oktober 2021 till november 2022 har Västtrafiks intäkter ökat med totalt 1,1 miljard kronor – varav 200–250 miljoner

kronor uppskattas komma från den ökning av biljettintäkter som förändringen med påstigning fram och kravet på att visa biljetten för föraren har resulterat i. Sedan slutet av oktober 2022 gäller även obligatorisk påstigning fram i Göteborgs centrum vilket på årsbasis bedöms ge ytterligare 50–80 miljoner kronor.

– Genom att tillämpa obligatorisk påstigning fram är det tydligt att vi får fler att betala. När fler betalar kan vi också investera i, bibehålla och utveckla kollektivtrafiken, menar Åsa Brun.

Hon ser inga direkta nackdelar med förändringen men menar att en utmaning är att det fortfarande finns vissa linjer där det fortsatt behöver vara tillåtet att stiga på i bussens alla dörrar även framöver. För resenärerna kan det vara förvirrande att olika regler gäller för olika busslinjer, inte minst med tanke på att det i vissa fall handlar om busslinjer som går från samma hållplats.



För att underlätta omställningen har Västtrafik arbetat mycket med kommunikation och bland annat haft värdar ute på hållplatser för att hjälpa resenärer att göra rätt och på samma gång stöttat förarna. Förarna har haft utbildning för att de ska vara trygga i sin roll med visering. Västtrafik har också arbetat kontinuerligt med synlig och närvarande biljettkontroll.

Västtrafik analyserar även hur och om förändringen påverkar resenärs- och trafikflödet och

förarnas arbetsmiljö, för att se om det finns förändringar som kan göras för att det ska fungera optimalt.

– Det här är en omställning, en förändring, som kommer att ta tid och tillsammans med våra partnerbolag fortsätter vi tillsammans att stötta för en bra och trygg upplevelse för både resenär och förare, säger Åsa Brun.

Redovisning.

Väsentliga frågor.

Västtrafik skapar värde

Genom att utveckla och erbjuda hållbara resor och smarta tjänster bidrar Västtrafik till det goda livet i Västra Götaland och till en attraktiv och konkurrenskraftig region. Samtidigt innebär vår verksamhet risker och negativ påverkan ur de olika hållbarhetsperspektiven. Det är viktigt att Västtrafik hanterar dessa på ett systematiskt sätt.

Vi bidrar till samhällets hållbara utveckling

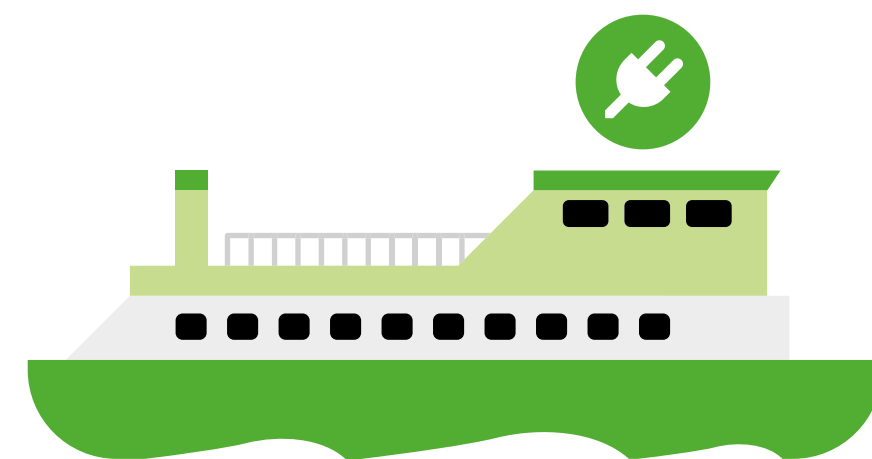
Kollektivtrafiken är en förutsättning för ett hållbart samhälle. Genom att erbjuda hållbara resor minskar vi klimatbelastningen och bidrar till lägre utsläpp, mindre trängsel och färre olyckor i trafiken samt minskat buller.

Kollektivtrafiken öppnar möjligheter för människor att delta i samhällslivet – att arbeta, studera, ha en aktiv fritid och möta andra människor. Kollektivtrafiken välkomnar alla, oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder.

Västtrafik utvecklar och erbjuder en hållbar kollektivtrafik som är trygg, välkomnande och tillgänglig. Vår vision är att hållbart resande ska vara norm.

Som arbetsgivare verkar vi för en god och hållbar arbetsmiljö där våra medarbetare känner trygghet och tillhörighet. Det handlar om att ta socialt ansvar som arbetsgivare genom att se till att alla har lika möjligheter till utveckling. Att arbeta tillsammans är en förutsättning för att Västtrafik ska lyckas och skapa framgång i sitt uppdrag.

Västtrafik fattar ekonomiska beslut med hållbarhet som grund. Vi har en långsiktig, ansvarsfull och effektiv ekonomisk förvaltning som vi löpande följer upp och utvecklar. Vårt finansiella förhållningssätt kännetecknas av transparens.



Risker inom kollektivtrafiken.

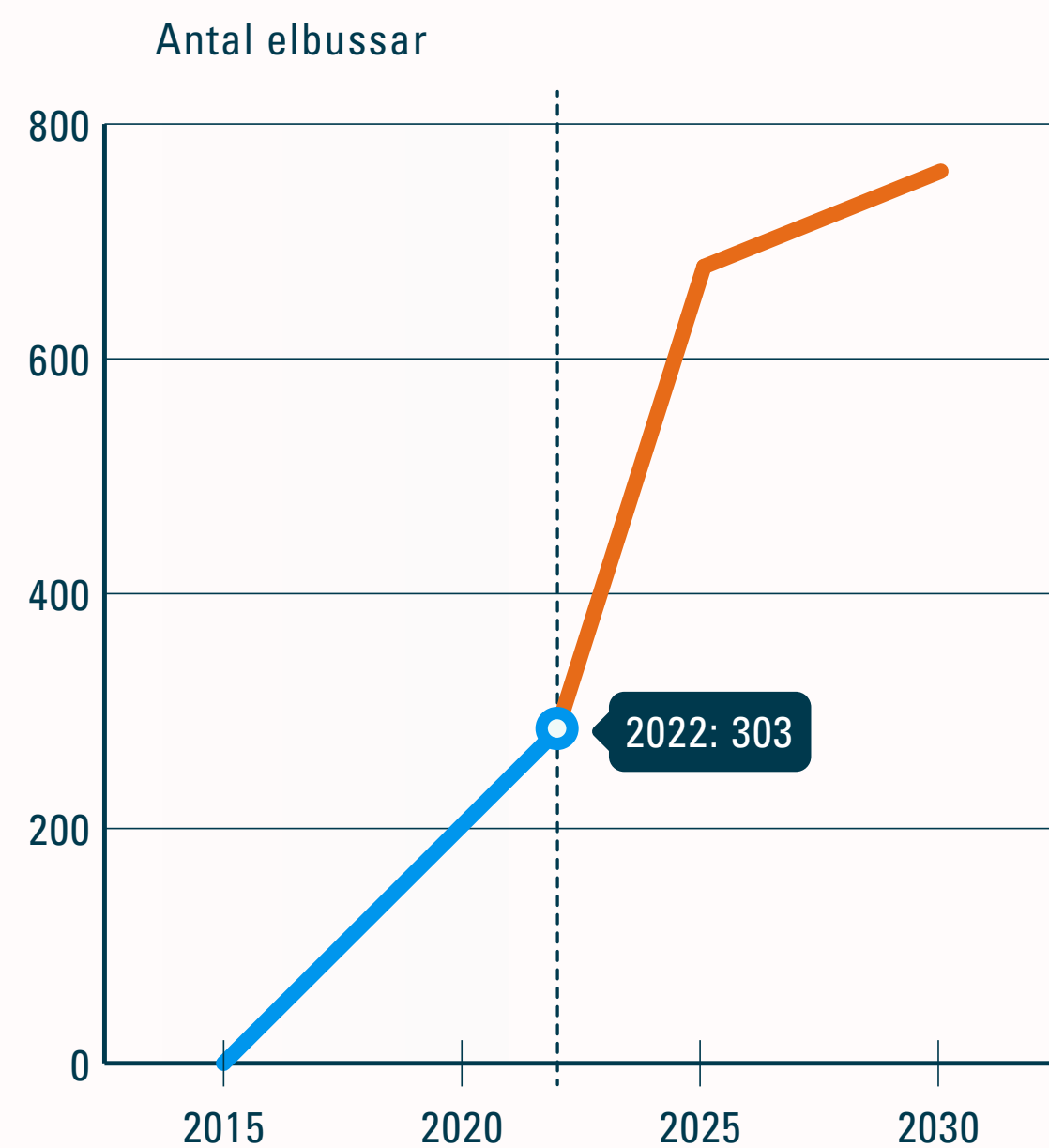
Miljö och klimatpåverkan

Kollektivtrafiken ger upphov till negativ miljö-
påverkan genom klimat- och hälsopåverkande
utsläpp, användning av energi samt uppkomst av
buller vid användning av fordon. Vid upphandling

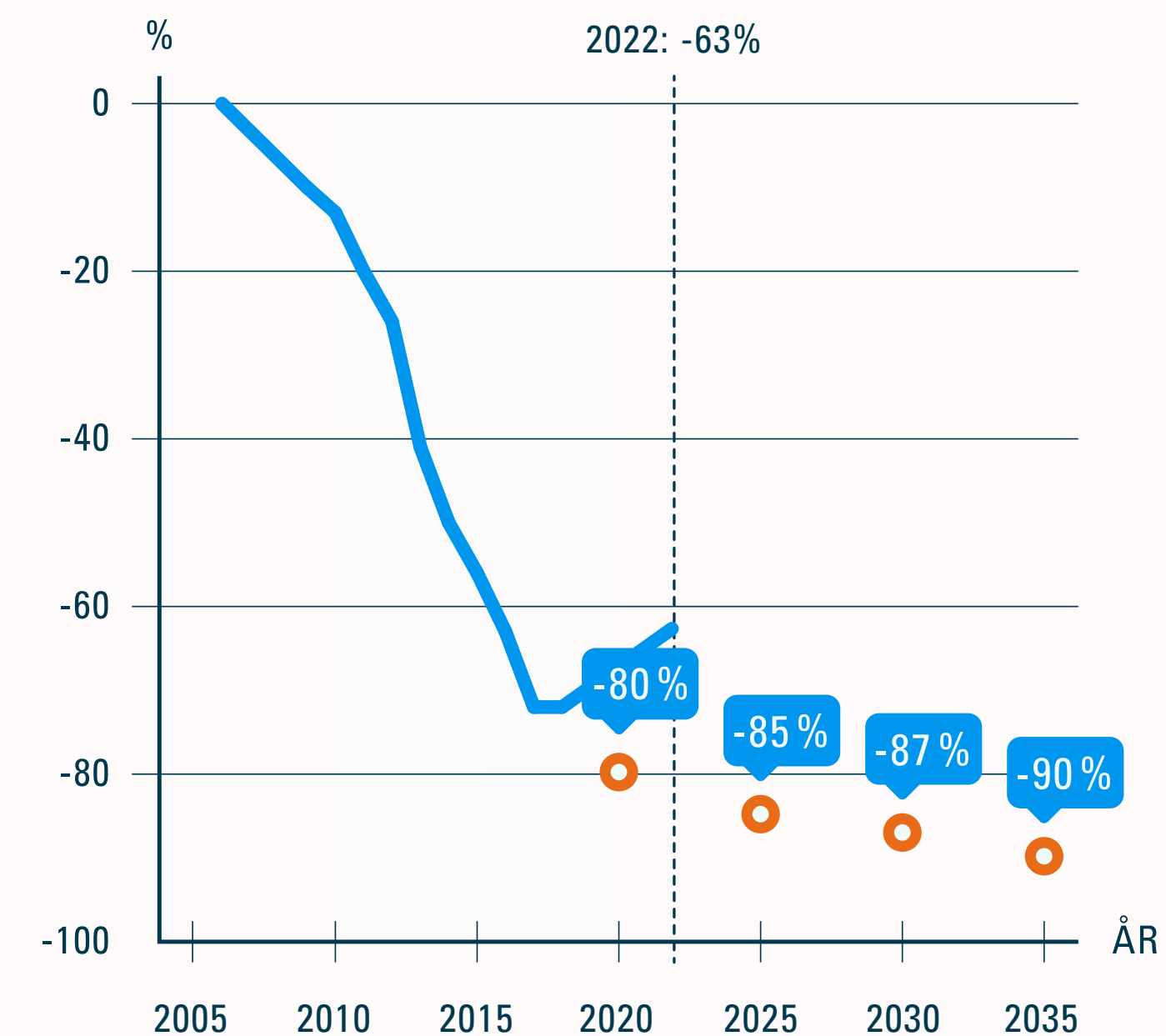
av trafiken ställer vi därför långtgående krav.
Vi ökar vår kunskap tillsammans med andra
genom utveckling och innovation, vilket bland
annat har gjort att vi kunnat ta stora steg för att
elektrifiera vår fordonsflotta.

ELEKTRIFIERADE STADS- OCH TÄTORTSBUSSAR

Prognos över antalet elektrifierade stads- och tätortsbussar. Senast år 2030 är målet att alla stads- och tätortsbussar skall vara elektrifierade, vilket är cirka 750 bussar.



MINSKADE UTSLÄPP AV KOLDIOXID PER PERSONKILOMETER (inkl fartygstrafiken), jämfört med 2006



Västtrafiks koldioxidutsläpp per personkilometer har minskat med 63 procent jämfört med 2006. Nyckeltalet mäts per personkilometer och hänger samman med antal resor. Under 2022 har resandet ökat igen efter pandemin. Samtidigt har en del förnybart drivmedel som använts under 2022 ingått i reduktionsplikten vilket gjort att klimatnyttan räknats ner.

Åtgärder för att nå målen fortsätter och erfarenheten visar att elektrifieringen, som ger stor effekt, går fort. Möjligheten att elektrifiera även regiontrafik är idag stor, vilket kan bidra till minskade koldioxidutsläpp.

Att nå målet om att minska koldioxidutsläppen med 85 procent till år 2025 bedöms som en utmaning.

Sociala frågor inklusive mänskliga rättigheter

Ett av områdena där det finns risk för kränkning av mänskliga rättigheter inom kollektivtrafiken är brist på tillgänglighet och därmed en begränsning av människors möjlighet att resa med kollektivtrafiken. Det är viktigt att vi erbjuder en trafik som är tillgänglighetsanpassad för människor med olika funktionsnedsättningar.

För att få till stånd en kollektivtrafik som är till för alla beslutade Västra Götalandsregionen 2018 om en Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor. Implementeringen av strategin pågår, ett arbete som behöver bedrivas kontinuerligt och långsiktigt. Läs mer om detta under rubrik ”Bra för alla när kollektivtrafiken blir mer tillgänglig”.

Västtrafik ska säkerställa att hänsyn tas till sociala aspekter redan i tidiga planeringsskeden av kollektivtrafiken. Arbetet med att bedöma sociala konsekvenser för olika grupper ska göras ur ett helhetsperspektiv och med ett strukturerat arbetssätt. I planeringen av kollektivtrafiken behöver Västtrafik ta hänsyn till flera olika perspektiv. Det kan leda till målkonflikter där det inte alltid går att tillgodose alla behov. Västtrafik ska i sitt arbete tydligt beskriva olika gruppers behov. På så sätt kan beslut fattas på goda grunder där olika konsekvenser tydliggjorts.

Det finns en risk för kränkning av mänskliga rättigheter i Västtrafiks leverantörskedjor. Bland annat kan omställningen till elektrifierad trafik innebära negativ påverkan på miljö och mänskliga

rättigheter i leverantörsleden vid tillverkning av till exempel fordon och batterier. Globala leverantörskedjor omfattar ofta länder där brott mot mänskliga rättigheter, dåliga arbetsvillkor och korruption förekommer. I sådana länder är även lagstiftning för att skydda miljö och naturvärden svaga. Det ställer krav på oss som stor inköpare att säkerställa att varor och tjänster som vi upphandlar verkligen är hållbara. Bland annat har Västra Götalandsregionen en fastställd uppförandekod, som även Västtrafiks leverantörer ska följa.

Västtrafik arbetar för att säkerställa hållbara leverantörsled genom kravställning och uppföljning.

Med anledning av Rysslands krig mot Ukraina har EU beslutat om ett femte sanktionspaket. Enligt de nya sanktionerna är det, från och med 2022-10-11, förbjudet att anlita ryska företag, förbudet gäller även underleverantörer.

Västra Götalandsregionen har anlitat KPMG för att kontakta avtalade leverantörer vilket också inkluderar Västtrafiks leverantörer.

Under 2022 har en intressentkartläggning och väsentlighetsanalys påbörjats. Intressentkartläggningen gjordes klar under hösten 2022. Väsentlighetsanalysen avslutas under början av 2023.

Syftet var att kartlägga Västtrafiks intressenter som påverkar/påverkas av eller kan påverka/påverkas av Västtrafiks aktiviteter. Intressentkartläggningen visar att följande intressenter är

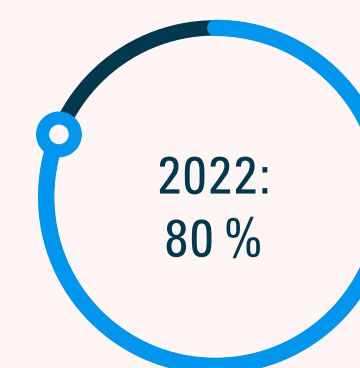
de mest väsentliga för vår verksamhet ur ett hållbarhetsperspektiv (utan inbördes ordning): Västtrafiks styrelse, Västtrafiks medarbetare, media, trafikföretag, branschorganisationer, kommuner, Västra Götalandsregionen, totalförsvaret, resenärer, IT-leverantörer, potentiella resenärer, kundnära personal, Trafikverket, andra länstrafikbolag, Västfastigheter, allmänhet

(specifikt barn, äldre och personer med funktionsnedsättning), fordonsleverantörer.



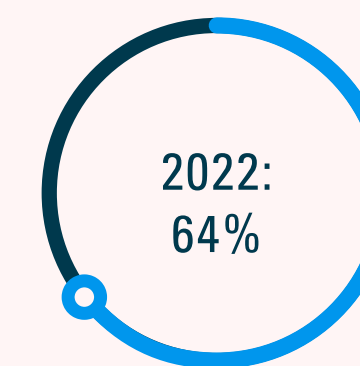
TILLGÄNGLIGHET BUSSAR

Samtliga bussar i den allmänna kollektivtrafiken är tillgänglighetsanpassade. Denna procentsats är oförändrad sedan 2018.



TILLGÄNGLIGHET SPÅRVAGNAR

Av de spårvagnsset som går i den allmänna kollektivtrafiken är 80% tillgänglighetsanpassade. Det innebär en förbättring sedan 2021 då motsvarande nivå var 75%. Förbättringen beror på att nya tillgänglighetsanpassade spårvagnar (M33) kontinuerligt har levererats under året. 2023 kommer samtliga 40 nya spårvagnar vara levererade och i trafik.



TILLGÄNGLIGHET HÅLLPLATSER*

64 procent av hållplatserna uppfyller alla kriterier för tillgänglighet förutom realtidsinformation och väderskydd. 2021 var denna procentsats 62%. Listan omfattar cirka 960 hållplatser och 795 av dessa uppfyller en lägstnivå med minst högt kantstöd, kontrastmarkering och ledstråk. Av dessa är det 154 hållplatser som uppfyller alla kriterier utom utrymme att fälla ut ramp.

*Tillgänglighetsanpassade hållplatser ska ha taktilt ledstråk, högt kantstöd, kontrastmarkering utmed kanten, utrymme att fälla ut ramp, belysning, information, väderskydd och bänk med resningshandtag.

Mutor och korruption

Västtrafik är ett offentligt bolag som upphandlar tjänster och varor för stora belopp. Det finns en risk för olika former av mutor och korruption. Det ställer höga krav på hur vi agerar och bedriver vårt arbete och att vi hanterar alla delar av upphandlingsprocessen korrekt. Varje år gör vi en intern kontrollplan, som rapporteras till och följs upp av styrelsen. Vi arbetar kontinuerligt med delegationsordning, attesträtter med mera. Ambitionen är att under 2023 återuppta arbetet med att involvera alla medarbetare för att motverka jäv och korruption, ett arbete som fått pausas på grund av pandemin. Genom att stärka ledarskapet och medarbetarskapet skapar vi ett öppet samtalsklimat där frågor och diskussioner inte är tabubelagda. För att minska riskerna och utesluta att en jävssituation föreligger för någon av Västtrafiks medarbetare som deltar i upphandlingen genomför vi varje upphandling enligt en strikt process. Varje upphandling inleds med en genomgång av regler kring sekretess och jäv. En jävsblankett signeras av respektive projekt-deltagare innan de kan medverka i upphandlingen. Varje deltagare i upphandlingen ska då intyga att de uppfyller kraven avseende jäv och sekretess. Upphandlingsledaren ansvarar för denna kontroll i respektive upphandling. Sedan 2020 sker all upphandling av konsulter via en upphandlad konsultförmedlingstjänst som säkerställer att konsultköp konkurrensutsätts på ett korrekt sätt.

Visselblåsarfunktion

Från juli 2022 har Västra Götalandsregionen en visselblåsartjänst som även anställda på Västtrafik kan använda för att slå larm om missförhållanden, oetiska, olagliga eller olämpliga företeelser. Det kan vara ekonomisk brottslighet, korruption, mutor eller allvarliga former av diskriminering och trakasserier. Det kan även gälla miljöbrott eller missförhållanden som gäller liv och hälsa.

Rapporteringen sker via den digitala tjänsten WhistleB och här ges möjlighet att vara helt anonym. Även anställda på partnerbolag, konsulter, volontärer och praktikanter kan använda visselblåsartjänsten. Under 2022 inkom inga ärenden gällande Västtrafik via WhistleB.

Medarbetare

Västtrafik ska erbjuda sina medarbetare en god arbetsmiljö. Företaget ska ha en organisation som stimulerar till kreativitet och utveckling och ska sträva efter öppenhet och engagemang. Medarbetarna ska ha möjlighet till kontinuerlig kompetensutveckling och en inkluderande och stimulerande arbetsmiljö.

Arbetsgivaren är huvudansvarig för arbetsmiljön, men alla på arbetsplatsen ska bidra till en god arbetsmiljö och påtala brister. Det systematiska arbetsmiljöarbetet är viktigt för att medarbetarna ska må bra på jobbet och att arbetsmiljön är fri från kränkande särbehandling. Skyddsombud och HR bildar tillsammans skyddskommitté för

arbetsmiljöfrågor. Arbetet omfattar alla fysiska, psykiska och sociala förhållanden som har betydelse för arbetsmiljön. Enkäter och medarbetarsamtal är exempel på verktyg som används för att fånga upp styrkor och förbättringsbehov i arbetsmiljön. Spelreglerna för Arbetsmiljö samt för Inkludering, mångfald och jämställdhet, är en grund i detta arbete.

Under året påbörjades ett initiativ om kulturen på företaget, ett arbete som utgick från vad arbetsmiljöenkäten, som genomfördes i början av 2022 gav för resultat. Läs vidare under avsnitt Västtrafik utforskar kulturen.

PERSONALOMSÄTTNING

	2020	2021	2022
KVINNOR	1,4 %	9,9 %	8,4 %
MÄN	6,6 %	8,7 %	7,8 %
TOTALT	3,8 %	9,8 %	8,1 %

SJUKFRÅNVARO

	TOTALT
2020	2,78 %
2021	2,50 %
2022	3,40* %

* 21.12.01 – 22.11.30

CHEFER UPPDELAT PÅ MÄN OCH KVINNOR

	KVINNOR	MÄN
2020	55 %	45 %
2021	61 %	39 %
2022	57 %	43 %

FÖRDELNINGEN AV SJUKDAGAR – KVINNOR OCH MÄN

	KVINNOR	MÄN
2020	64 %	36 %
2021	72 %	28 %
2022	78 %	22 %

FN:s globala mål

Under 2016 antog FN Agenda 2030, som innehåller 17 globala hållbarhetsmål, SDG (Sustainable Development Goals). Målen ska säkerställa en hållbar utveckling för alla människor och för planeten. Syftet är att avskaffa extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor i världen och

att lösa klimatkrisen. Västtrafik kan direkt eller indirekt bidra till de flesta av de 17 globala målen, här nedan beskriver vi de sju mål där vi gör störst nytta och på vilket sätt vi bidrar till en hållbar utveckling.



Genom att kontinuerligt energieffektivisera och använda förnybara drivmedel bidrar vi till SDG 7, HÅLLBAR ENERGI FÖR ALLA.



Vi utvecklar aktivt kollektivtrafiken, bland annat genom att utveckla innovationer som underlättar omställningen till hållbart resande, och bidrar därmed till SDG 9, HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR.



Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för social hållbarhet, för jämlikhet och jämställdhet. Den gör det möjligt för fler människor att vara delaktiga i samhället utan bil. Därmed bidrar vi också till SDG 10, MINSKAD OJÄMLIKHET.



Kollektivtrafik är en förutsättning för att nå målet SDG 11, HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN. Grunden i vår verksamhet är att utveckla kollektivtrafiken för människorna i Västra Götaland.



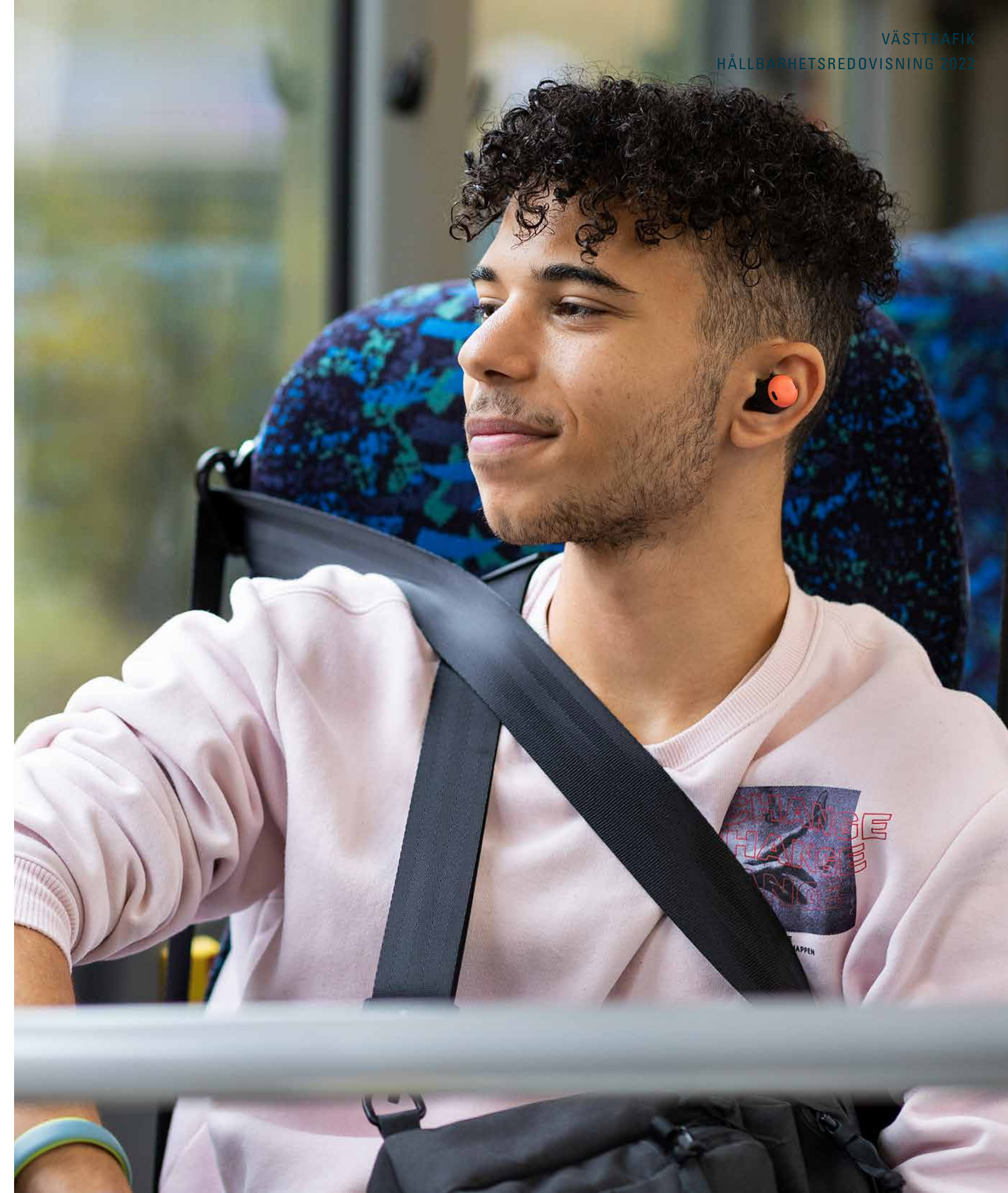
Upphandling är en grundläggande del av vår verksamhet. Genom att ständigt utveckla hållbarhetskrav och uppföljningsmetoder samt att påverka i leverantörsled i upphandlingar bidrar vi till SDG 12, HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION.



Ökad användning av förnybara bränslen och ökad elektrifiering är exempel på hur vi bidrar till SDG 13, BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGEN. Vårt arbete med att öka andelen hållbara resor i hela Västra Götaland med gång, cykel och kollektivtrafik bidrar också till detta mål.



Vår verksamhet bygger på samarbete och partnerskap; med Västra Götalandsregionen, med kommunerna och med partnerbolagen. Dessutom är vi bland annat verksamma i UITP, den internationella samarbetsorganisationen för aktörer inom kollektivtrafik. Därmed bidrar vi till SDG 17, GENOMFÖRANDE OCH GLOBALT PARTNERSKAP.



Västra Götalandsregionen

Styrande mål

ÖVERGRIPANDE MÅL

Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland, med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Fram till år 2025 är målet att återta den samlade andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång så som den såg ut innan pandemin, samt att återta kollektivtrafikens marknadsandel kontra bilen, så som den var innan pandemin.

DELMÅL 1

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet

DELMÅL 2

Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande

DELMÅL 3

Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan

Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet i Västra Götaland. Det innebär att regionen styr hur kollektivtrafiken ska utvecklas och sätter de ekonomiska ramarna. Västtrafik ägs av Västra Götalandsregionen och ska bedriva verksamheten utifrån uppdrag från kollektivtrafiknämnden.

Trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av kollektivtrafiknämnden, är det viktigaste styrinstrumentet för kollektivtrafikens övergripande utveckling. Ett nytt trafikförsörjningsprogram beslutades i maj 2021 som gäller för åren 2021–2025. Det övergripande målet i programmet är att öka andelen hållbara resor i hela Västra

Götaland, med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Fokus är att återta marknadsandelen för kollektivtrafik efter minskningen på grund av pandemin under 2020–2021.

Kopplat till det övergripande målet finns tre delmål:

- Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet
- Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande
- Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan

Mål och strategier för hållbarhetsarbetet

Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet sker genom strategier för fyra fokusområden.

Västtrafik

Vision

Hållbart resande är norm

Affärsidé

Vi gör det enkelt att resa hållbart

Öka det hållbara resandet – STYRANDE MÅL

Hållbart resande är norm – VISION

Vi gör det enkelt att resa hållbart – AFFÄRSIDÉ

Hållbarhet är grunden – VERKSAMHETSSTRATEGI

Framför allt två av de fokusområdena har direkt bäring på hållbarhetsarbetet. Här har regionen beslutat om Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor samt Miljö och klimatstrategi för kollektivtrafiken.

Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor innehåller ett övergripande mål; Kollektivtrafiken ska utformas så att den är inkluderande och att resenärerna känner sig välkomna.

Fem åtgärdsområden 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
- I Miljö- och klimatstrategin behandlas kollektivtrafikens egen miljöpåverkan. Den uttrycker en hög ambitionsnivå för kollektivtrafiken i övergången till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det övergripande klimatmålet är en 90-procentig minskning av koldioxidutsläpp per personkilometer år 2035 jämfört med år 2006. För att detta ska nås krävs en kombination av de förnybara drivmedlen el, gas och flytande biodrivmedel men med fokus på el.

Västtrafiks miljö- och klimatplan beskriver mer i detalj hur Miljö- och klimatstrategin ska genomföras och målen nås.

Utifrån strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor har Västtrafik tagit fram en handlingsplan där åtgärder beskrivs för att nå målen.

Hållbarhetsarbetet på Västtrafik utgår från och styrs av dessa mål och identifierade åtgärder.

Affärsplanen

Västtrafiks affärsplan bygger vidare på trafikförsörjningsprogrammet och beskriver vår riktning, vad vi ska fokusera på de närmaste åren och hur vi behöver arbeta för att nå våra mål. Affärsplanen är ett verktyg för att skapa den förflyttning som behövs för att möta samhällets utmaningar och våra kunders behov.

”Hållbart resande är norm” är vår vision. Den ska ge oss driv framåt, få oss att våga mer och hjälpa oss att hålla fokus på det som är viktigt, nämligen att nå det övergripande målet att öka andelen hållbara resor i hela Västra Götaland.

”Vi gör det enkelt att resa hållbart” är vår affärsidé. Affärsidén innebär att invånare i Västra Götaland enkelt har tillgång till ett hållbart resande och att vi har en attraktiv kollektivtrafik som tar ansvar för alla resenärsgupper med minskad miljöpåverkan.

Vår affärsmodell baseras på samarbete

Västtrafiks affärsmodell bygger på partnerskap och baseras på långsiktiga relationer och tillit. Vi och våra partnerföretag har en gemensam värdegrund som präglar arbetet med att ta vara på de gemensamma resurserna. Detta för att kunna leverera hög och jämn kvalitet i alla delar av kollektivtrafiken. Under 2022 har ett arbete påbörjats med att belysa vilka utmaningar branschen har kring förarnas arbetsmiljö.



Verksamhetsstrategi

Verksamhetsstrategin har sin utgångspunkt i social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Den beskriver hur vi ska bedriva och utveckla vår verksamhet och agera för att uppnå våra mål. Strategin slår fast att hållbarhet ska genomsyra hela verksamheten.

- Vi tar miljömässigt ansvar genom att erbjuda och arbeta för hållbara och miljöanpassade resor och tjänster med låg klimat- och hälsopåverkan. Vi arbetar aktivt för att minska miljö- och klimatpåverkan från vår egen verksamhet. Vi har ett brett perspektiv på hållbart resande, som inkluderar gång, cykel och andra hållbara trafikslag, för att den totala miljöbelastningen i samhället ska minska.
- Vi tar socialt ansvar som samhällsaktör. Vi utvecklar, upphandlar och kommunicerar en hållbar och prisvärd kollektivtrafik som är

tillgänglig, inkluderande, säker och trygg för alla samhällsgrupper. Vi tar även socialt ansvar som arbetsgivare, genom att verka för en god och inkluderande arbetsmiljö med samma möjligheter för alla.

- Vi tar ekonomiskt ansvar genom att bedriva en långsiktigt hållbar verksamhet med ansvarsfull och effektiv förvaltning av skattemedel. Vår företagskultur ska präglas av affärsmässighet med målet att uppnå högsta möjliga samhällsnytta och kundnytta.



Policyer

Västtrafiks styrande dokument består av policyer och spelregler. Nedan beskrivs i korthet de policyer som har högst relevans för vårt hållbarhetsarbete.

Hållbarhetspolicy

Hållbarhetspolicyn beskriver Västtrafiks grundläggande synsätt och viljeriktning för hur vi ska nå styrande mål och vision. Hållbarhetspolicyn är vägledande för beslut och styrning. Den är till för att fastställa och följa upp att vi bedriver verksamheten med hållbarhet som grund.

Finanspolicy

All penninghantering inom Västtrafik är underställd Västra Götalandsregionens finansiella strategi. Den finansiella strategin syftar dels till att trygga regionens likviditetsförsörjning och betalningsberedskap på kort och lång sikt, dels till att åstadkomma en så god avkastning som möjligt på de finansiella tillgångarna.

Policy för inköp och upphandling

Västra Götalandsregionen har delegerat till Västtrafik att upphandla och ingå avtal om kollektivtrafiktjänster med allmän trafikplikt. Det övergripande inköpsmålet är ett effektivt och hållbart nyttjande av resurser vid varje inköp. Västtrafiks inköp ska främja en hållbar utveckling, såväl ekologiskt som ekonomiskt och socialt.

Etikpolicy

Syftet med Västtrafiks policy för etik är att beskriva ett grundläggande, gemensamt förhållningssätt i etiska frågor. Västtrafik ska vara ett föredöme och bedriva verksamheten på ett sätt som bidrar till förtroende för verksamheten hos kunder, ägare, partners och omvärlden. I policyn finns vägledning för hur medarbetare ska agera för att förhindra förekomst av korruption, mutor eller jäv. Policyn omfattar alla anställda och personer med uppdrag inom Västtrafik som konsulter och styrelseledamöter.

Policy för Västra Götalandsregionens arbete med mänskliga rättigheter

Policyn syftar till att stärka Västra Götalandsregionens kapacitet att respektera, skydda, uppfylla och bevaka hur de mänskliga rättigheterna efterlevs. Rättighetsbärarna ska känna sig trygga i att deras mänskliga rättigheter tillgodoses och respekteras. Förtroendevalda, chefer och medarbetare ska kunna leva upp till de krav som ställs på Västra Götalandsregionen som skyldighetsbärare.

Policy för säkerhet och beredskap

Policyn beskriver värderingar, förhållningssätt och principer för arbetet med säkerhet och beredskap i Västra Götalandsregionen. Västra Götalandsregionen har pekat ut Västtrafik som en samhällsviktig verksamhet. Ytterst syftar arbetet med säkerhet och beredskap till att upprätthålla vårt ansvar inom den nationella beredskapen. För detta krävs ett systematiskt säkerhetsarbete där vi hanterar risker strukturerat och där säkerhetsfrågorna ingår i våra processer. Vi ska bedriva arbetet långsiktigt, förebygga där verksamheten behöver vara robust och kontinuerligt arbeta med förbättringar.

Ansvar och uppföljning

Västtrafiks VD har som uppdrag att leda vår verksamhet i enlighet med aktiebolagslagen samt andra lagar och föreskrifter. För att vi ska ha ett gemensamt förhållningssätt och tydliga riktlinjer finns olika typer av styrande dokument, bland andra de som nämnts ovan. Policyer beslutas av styrelsen och spelregler av VD i samråd med ledningsgruppen. Ledningsgruppen tar upp och går igenom policyer och uppdaterar spelregler årligen.



Revisorns yttrande – avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2022 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FAR:s rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisions sed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

Uttalande

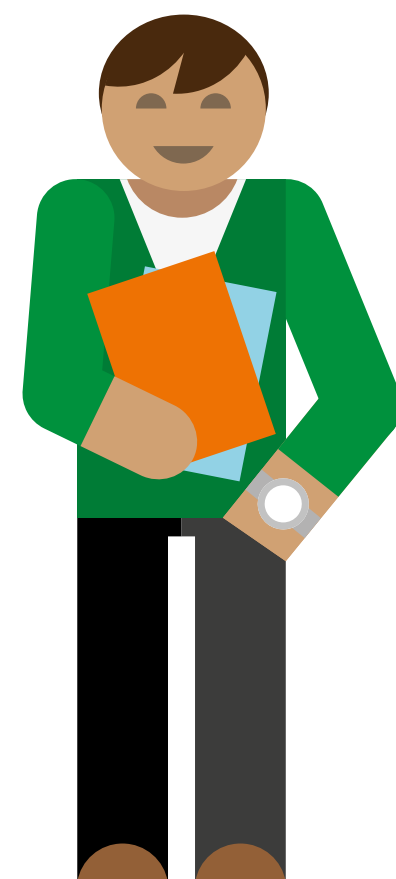
En hållbarhetsrapport har upprättats.

SKÖVDE DEN 22 FEBRUARI 2023

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

MATTIAS BYGGHAMMAR

Auktoriserad revisor



Om rapporten.

Detta är Västtrafiks femte hållbarhetsrapport, och omfattar verksamheten inom Västtrafik AB. Vi utvecklar och erbjuder hållbara kollektivtrafikresor och tjänster och arbetar för beteendeförändringar i samhället. Genom att människor i större utsträckning använder hållbara färd sätt som gång, cykel och kollektivtrafik kan vi tillsammans klara klimatomställningen. Västtrafiks hållbarhetsarbete omfattar frågor kring miljö, sociala förhållanden och personal, mänskliga rättigheter samt anti-korruption. Västtrafik arbetar med dessa frågor utifrån de fyra fokusområdena miljö, samhälle, medarbetare och ekonomi.

Västtrafiks hållbarhetsredovisning följer det finansiella räkenskapsåret och publiceras årligen. Hållbarhetsredovisningen har granskats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB. Den senaste hållbarhetsredovisningen publicerades i februari 2022.

Då vi arbetar nära partnerföretagen nämns i vissa fall även aktiviteter som involverar dessa.

Vi redovisar inte vårt hållbarhetsarbete enligt GRI (Global Reporting Initiatives) standard, däremot har vi tagit guidning i standarderna. I Västtrafiks GRI-index på nästa uppslag finns hänvisningar till var i hållbarhetsredovisningen informationen återfinns.



Nummer i standard	Beskrivning	Hänvisning till redovisningen samt kommentarer	Sida
2-1	Information om bolaget	Det här är Västtrafik	5
2-2	Delar av organisationen som ingår i redovisningen	Om rapporten	26
2-3	Redovisningsperiod	Om rapporten	26
2-4	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden avseende storlek, struktur, ägarskap eller leverantörskedja	Inga förändringar	
2-5	Extern granskning	Revisorns yttrande	26
2-6	Beskrivning av verksamheten, leverantörskedjan och affärsrelationer	Det här är Västtrafik, Affärsplan och Verksamhetsstrategi	23-24
2-7	Information om anställda	Medarbetare	21
2-22	Värderingar, principer och riktlinjer	Styrande mål	23
2-23	Externa initiativ och andra initiativ om hållbarhet som organisationen stödjer eller omfattas av	Inledning, FN:s globala mål	3, 22
2-24	Beskrivning av hur de väsentliga hållbarhetsaspekterna styrs	Styrande mål	23-25
2-25	Vårt arbete med att minska negativ påverkan	Väsentliga frågor	18-21
2-26	Mutor och korruption	Mutor och korruption och Visselblåsarfunktion	21
2-28	Medlemskap i urval	Inledning och FN:s globala mål	3, 22
2-29	Intressentdialog	Sociala frågor inkl mänskliga rättigheter	20
3-1	Process för att definiera väsentliga frågor	Sociala frågor inkl mänskliga rättigheter	20
3-2	Väsentliga frågor	Mutor och korruption	20
3-3	Arbetet med väsentliga frågor	Miljö och klimat, Social hållbarhet, Medarbetare och Ekonomi	6-16
205-1	Arbete mot mutor och korruption	Mutor och korruption	21
205-2	Kommunikation och utbildning om mutor och anti-korruption	Mutor och korruption	21
205-3	Korruptionsincidenter och vidtagna åtgärder	Inga incidenter	
206-1	Åtgärder mot jäv	Mutor och korruption	21
305-1	Koldioxidutsläpp	Miljö- och klimatpåverkan	19
401-1	Personalomsättning, sjukfrånvaro, fördelning kvinnor och män anställda	Medarbetare	21
406-1	Arbete för en arbetsplats fri från diskriminering och trakasserier	Västtrafik sätter fokus på arbetsmiljön	14
407-1	Arbete med hållbara leverantörsled	Inledning	3
410-1	Trygghetsskapande arbete	Samverkan skapar trygghet i kollektivtrafiken	11
413-1	Arbete för ökad dialog och samverkan	Bra för alla när kollektivtrafiken blir mer tillgänglig	9

VÄSTTRAFIK AB • BOX 123 • 541 23 SKÖVDE
BESÖKSADRESS: REGIONENS HUS, STATIONSGATAN 3, SKÖVDE.
TELEFON VÄXEL 010-43 45 200 • E-POST: VASTTRAFIK@VASTTRAFIK.SE

FOTO: Paul Björkman, Sannah Kvist, Eddie Löthman, Anna Sigvardsson Högborg, Felix Odell