

Årsredovisning 2021

Västtrafik AB



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
1.1	Viktigaste händelserna	3
2	Verksamhet	4
2.1	Mål från regionfullmäktiges budget.....	4
2.2	Sammanfattning av pandemins effekter.....	6
2.3	Trafikförsörjningsprogrammet.....	6
2.4	Regiongemensamt	11
3	Medarbetare	14
3.1	Mål från regionfullmäktiges budget.....	14
3.2	Chefsförutsättningar	15
3.3	Hälsa och arbetsmiljö.....	15
3.4	Personalvolym, personalstruktur och personalkostnadsanalys.....	16
3.5	Arbetsmarknadsinsatser	16
3.6	Företagshälsovård	16
4	Ekonomi	18
4.1	Ekonomi och verksamhet i balans.....	18
4.2	Resultat.....	18
4.3	Eget kapital och obeskattade reserver	21
4.4	Investeringar.....	21

1 Sammanfattning

1.1 Viktigaste händelserna

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan - dec 2021 motsvarande -5 419 mnkr, vilket ger ett resultat i linje med budget. Kollektivtrafiken i Västra Götaland erhöll slutligen 440 mnkr i statsbidrag för att täcka minskningen av biljettintäkter (drygt 1 miljard kr jämfört 2019). Detta tillsammans med en återhållsam budget och en något starkare intäktsutveckling i slutet av året innebar ett helårsresultat i linje med budget.

Pandemi – Covid-19

Även 2021 har påverkats starkt av pandemin, covid-19, och dess påverkan på kollektivtrafiken. Resandet ackumulerat per december jämfört 2020 har minskat med 5% och jämfört 2019 med 34%. Framtiden är fortsatt osäker. På kort sikt utifrån befintliga restriktioner som begränsar resandet. På längre sikt utifrån att nya vanor och beteenden etablerar sig i samhället. Västtrafiks huvudprioritet har under året varit och är fortsatt stabil trafik på kort och lång sikt. I det dagliga arbetas det med en stabil leverans och att följa utvecklingen av trängsel och de restriktioner som finns.

Västtrafik har under 2021 fortsatt haft en stabil trafik, delat ut munskydd, stängt framdörrar och informerat om trängsel och alternativa resvägar m m. Allt i syfte att i så stor utsträckning som möjligt stödja samhällets arbete med att minska smittspridning. Under tiden har även planer bearbetats för att stå redo när restriktionerna släpper. Resandet ökade något efter sommaren och i september påbörjades arbetet med att öppna framdörrarna, samtidigt som ett större grepp tagits för att minska området med öppen visering och öka betalningsviljan hos kunderna. Ett arbete som indikerade positivt resultat på intäkterna i de områden som varit aktuella.

Under oktober till december ökade både intäkterna och resandet över förväntningar, vilket indikerar att så snart restriktionerna avtar så kommer resandet åter. Det är dock fortsatt oklart om återhämtningen är tillbaka till tidigare nivåer eller om det ”nya normala” medför ett lägre resande än före pandemin.

Även i år erhöll Västtrafik statsbidrag för att mildra effekterna av pandemin. Västra Götaland erhöll sammanlagt 440 mnkr, varav Västtrafik fick 352 mnkr och resterande tillfördes kollektivtrafiknämnden.

2 Verksamhet

2.1 Mål från regionfullmäktiges budget

2.1.1 Ökade infrastruktursatsningar för bättre transportnät för gods- och persontrafik

Västrafik har löpande dialog med Trafikverket, kommunerna samt övriga aktörer för att påvisa behov och aktivt delta för ökade satsningar. Västrafik har under 2021 mer systematiskt arbetat med att skapa en samlad bild över de infrastrukturbehov som finns för kollektivtrafikens framkomlighet och utveckling i hela regionen. Detta omfattar åtgärder i både den statliga och kommunala infrastrukturen och i resecentrum ägda av Västfastigheter. Den samlade bilden skapas genom att samla in behov från utredningar och planer såsom åtgärdsvalsstudier och handlingsplaner kopplade till pendlingsnavens kollektivtrafikplaner, men också från dialog med Trafikverket, kommuner, kommunalförbunden och Västfastigheter. De prioriterade behoven har sedan legat till grund för Västrafiks inspel till Regional infrastrukturplan för 2022-2033, där Västrafik har haft ett tätt samarbete med Västra Götalandsregionen gällande kollektivtrafikåtgärder.

Pågående utrullning av elbussar kräver investeringar i laddningsinfrastruktur, och här har Västrafik löpande dialog med kommunerna, men också andra aktörer. Tillgången till anpassade depåer är central i utrullning av elbussar, men också generellt för en fungerande kollektivtrafik. Tillsammans med berörda aktörer driver Västrafik arbete med att lösa behov av depåer för tågtrafiken, både på kort och lång sikt.

2.1.2 Det hållbara resandet ska öka och bidra till möjligheterna att bo, verka och vistas i hela regionen

Resandet har under 2021 fortsatt påverkats av den pågående pandemin. Västrafiks fokus och uppdrag under pandemin har varit att fortsätta bedriva kollektivtrafik i så normal utsträckning som möjligt samt att se till att trafiken kan köras i den omfattning som behövs för att minska risken för trängsel. Kollektivtrafikens marknadsandel har legat ganska stabilt på 32-33% under 2018 och 2019, medan pandemin medfört att marknadsandelen sjunkit sedan våren 2020 och har under 2021 legat kring 20%.

Inom ramen för Västrafiks Trafikplan 2022 har ett effektiviseringsarbete genomförts och realiserades med start i tidtabellsskiftet december 2021. Arbetet har varit en del i ett långsiktigt effektiviseringsarbete som påbörjats innan pandemin, men också ett sätt att möta utvecklingen av det ansträngda ekonomiska läge som pandemin har inneburit. Åtgärderna har i huvudsak handlat om utglesning av turer under tider då färre reser och borttagning av turer där det finns parallell trafik. En övergripande inriktning har varit att värna den geografiska tillgängligheten och genomföra förändringar med låg kundpåverkan. De grundläggande servicenivåer som anges i trafikförsörjningsprogrammet har följts. Samtliga förslag har nogsamt analyserats i nära dialog med kommunerna.

Västtrafik har under 2021 fortsatt drivit arbetet med satsningsområdet kombinerad mobilitet. Arbetet med att möjliggöra digital återförsäljningskanal för tredjepartsförsäljning pågår. En del av det fortsatta arbetet utgörs också av aktivt deltagande i nationella och internationella forskningsprojekt som syftar till kunskapsutbyte.

2.1.2.1 Arbetsmarknaderna i Västra Götaland ska knytas samman med nya tre-zoners systemet i kollektivtrafik

En ny zonindelning infördes 4 november 2020. Det finns stora utmaningar förknippade med att följa upp förändringen eftersom såväl resande som biljettförsäljning påverkats kraftigt av pandemin och det fortsatt är svårt att bedöma när ett nytt normalläge har uppnåtts.

2.1.3 Hela regionen ska växa. Jobb, kommunikationer samt delaktighet och attraktivitet i både stad och land ska öka

För att öka resandet enligt de mål som är uppsatta i regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland prioriteras trafik främst i de utpekade prioriterade stråken samt inom stadstrafiken. Genom att arbeta långsiktigt med dessa stråk, som har beslutats med bred förankring i kollektivtrafiknämnden, skapas en robusthet som bidrar till en ökad pålitlighet och förtroende för kollektivtrafiken från resenärerna. Satsningen innebär också att större orter inom regionen knyts samman och på så sätt blir det enklare att arbets- eller studiependla för de som inte bor och arbetar eller studerar på samma ort. För att underlätta pendlingsmöjligheter för de som vill resa mellan landsbygd och stad är både pendelparkeringar och ett grundläggande utbud av kollektivtrafik på landsbygden av stor vikt.

2.1.4 Klimatutsläppen från fossil energi i Västra Götaland ska minska

Trafikförsörjningsprogrammet och miljö- och klimatstrategin, antagna av regionfullmäktige i Västra Götaland, är styrande för Västtrafiks inriktning av miljöarbetet. Västtrafiks miljö- och klimatplan är en handlingsplan för att nå ägarens miljömål. Planen beskriver åtgärder, uppdelat per trafikslag, som krävs för att nå miljömålen. Det övergripande miljömålet för Västtrafik är minskning av koldioxidutsläppen. För att nå det krävs en storskalig elektrifiering.

Förutsatt att åtgärderna i miljö- och klimatplanen genomförs, det vill säga en storskalig elektrifiering av all stads- och tätortstrafik och ökad användning av biogas i regiontrafik, kommer miljö- och klimatmålen att nås. Tillsammans med kommuner och energibolag studeras nu hur laddinfrastruktur skall kunna placeras för att möjliggöra elektrifierad trafik i kommande trafikavtal. En tät samverkan och ömsesidig förståelse är viktigt för att förutsättningarna skall kunna omsättas till verklighet. Tillgång till depåer är ytterligare en fråga som är avgörande för att lyckas med framtida elektrifiering av trafiken.

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

Ett test med 100% HVO-drift för ett dieseltåg har planerats och tanken var att testet skulle startats upp under 2021. Detta har blivit förskjutet och planen är att testet skall kunna komma igång under första halvåret 2022.

Under 2021 genomfördes en utredning kring vilka bussmodeller med olika framdrivningsteknik som finns på marknaden. Utredningen visar att det finns stor potential för eldrift, inte bara i stadstrafik utan även för region/landsbygdstrafik.

Genomförda förstudier och även genomförda upphandlingar för fartygstrafiken visar på betydligt högre potential för eldriven fartygstrafik. Förstudierna omfattar bland annat båttrafik i Göta älv och Södra skärgården och kommer starta under 2025.

2.2 Sammanfattning av pandemins effekter

Pandemin har påverkat Västtrafiks verksamhet i stor omfattning. Första delen av året var en fortsättning på 2020 med hårda restriktioner och lågt resande som följd. Samtidigt som trafiken fortsatte i samma omfattning som innan och bitvis till och med i större omfattning i syfte att undvika trängsel. Under andra halvan av året återhämtade sig resandet något under sommaren, för att sen öka mer under sista kvartalet. I slutet av året återgick organisationen igen till att höja beredskapen och vidta åtgärder för en fortsatt stabil leverans.

Västtrafiks ekonomi har belastats hårt utifrån pandemin. På helåret förlorar Västtrafik även 2021 totalt biljettintäkter motsvarande drygt 1 mdkr som en följd av det minskade resandet (jämfört 2019). Bortfallet av intäkterna mildras av statsbidrag till kollektivtrafiken på 440 mnkr, (varav Västtrafik redovisat 352 mnkr), samt en del minskade kostnader främst för resandeincitament.

Västtrafik redovisade med statsbidragens hjälp ett resultat i linje med budget.

Ytterligare en stort bidragande orsak till detta har varit de trafikupphandlingar som genomförts de sista åren med positiva effekter på ekonomin som följd.

Västtrafik har även genomfört olika åtgärder i syfte att uppnå ett resultat i balans med budget.

2.3 Trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av regionfullmäktige, pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Västtrafiks affärsplan pekar ut fokusområden för att uppnå förflyttning mot de styrande mål som trafikförsörjningsprogrammet anger.

Uppdraget för 2021 var tydligt, under pågående pandemi behövde Västtrafik i första hand fokusera på åtgärder som syftade till att stödja folkhälsomyndighetens riktlinjer och leverera en stabil och pålitlig kollektivtrafik under rådande förhållanden. Det var den överordnade prioriteringen i uppdraget för 2021. När restriktionerna lyfts behöver Västtrafik noga följa resandeutvecklingen och påbörja en successiv omställning till ny resande/ekonomisk nivå. Bedömningen är att nya resvanor leder till en långsiktig minskning av efterfrågan vilket innebär att verksamheten behöver anpassas till det nya normalläget. Anpassningar ska göras med inriktningen att långsiktiga målen till 2035 i trafikförsörjningsprogrammet uppnås. Det övergripande målet för Västtrafik är att öka andelen hållbart resande.

Uppdrag kollektivtrafiknämnden	Mål 2025	Utfall 2021 dec	Trafik-försörjnings program
Andelen hållbara resor(kollektivtrafik, cykel och gång) i Västra Götaland ska öka	40%	30%	Övergripande mål
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar)* måltalet justerad pga ändrad metod	79%	79%	Delmål 1
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner (fördubblingsmålet)	350	234	Delmål 1
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.	65%	60%	Delmål 2
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	70%	58%	Delmål 2
Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka.	800	597	Delmål 2
Utsläppen av CO2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006	85%	54%	Delmål 3
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 33 % (kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon)	33%	21%	Delmål 3

Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland

Det övergripande målet att om andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) ska öka är satt till 40% år 2025. En samlad bedömning är att cykel och gång har ökat under pandemin. Dock har också resandet med bil ökat vilket gör att det hållbara resandet har fått en lägre marknadsandel.

Västtrafik verkar på olika sätt med att driva på och underlätta för mer hållbara resval genom information och beteendepåverkande projekt som stimulerar till ökad cykling, samåkning och bättre nyttjande av befintlig trafik. Arbetet görs i nära samverkan med kommuner och företag. Exempel på aktuella projekt för ökat hållbart resande är ”Vintercyklist” ett projekt för att öka cyklingen vintertid, samt ”En ren vana” ett initiativ som stöttar företag att hjälpa sina medarbetare att resa mer hållbart till och från jobbet och i tjänsten. Andra exempel på satsning inom hållbart resande är en ny cykel- och gångfunktion i appen Västtrafik To Go som

har lanserats under 2021. Funktionen innebär att cykel och gång visas som ett alternativ när man söker en resa.

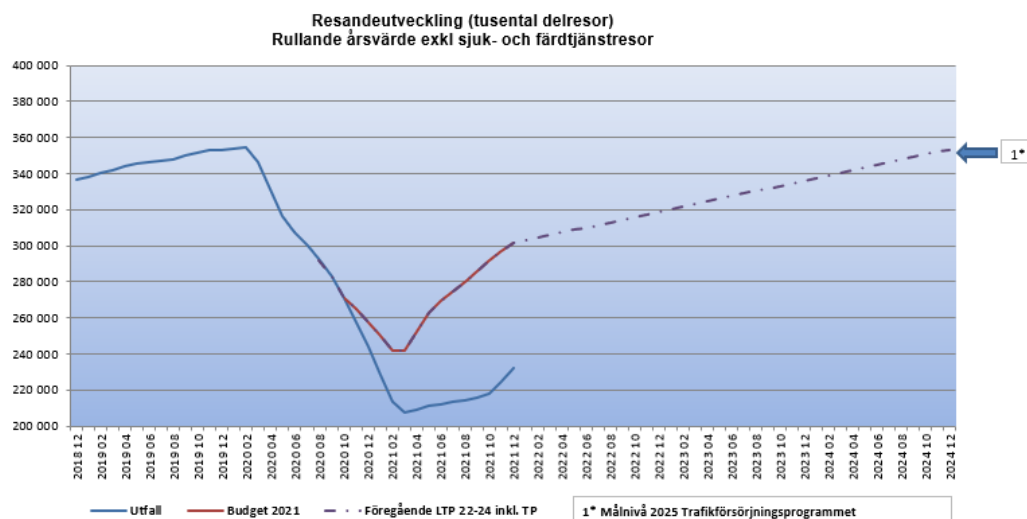
Delmål 1 - God geografisk tillgänglighet

Genom att arbeta långsiktigt med prioriterade stråk, som har beslutats med bred förankring mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen, skapas en robusthet som bidrar till en ökad pålitlighet och förtroende för kollektivtrafiken från resenärerna. Större orter inom regionen knyts samman och på så sätt blir det enklare att arbets- eller studiependla för de som inte bor och arbetar eller studerar på samma ort. För att underlätta pendlingsmöjligheter för de som vill resa mellan landsbygd och stad är både pendelparkeringar och ett grundläggande utbud av kollektivtrafik på landsbygden av stor vikt.

Pandemin och olika nivåer av restriktioner har under 2021 haft en fortsatt stor påverkan på resandet med kollektivtrafiken. Under årets första månader var resandet på en nivå motsvarande ungefär hälften av 2019 års resor, men började sedan återhämta sig i takt med att pandemin avmattades. I december månad var antalet resor ungefär 20% lägre än i december 2019.

Totalt under 2021 gjordes 232 miljoner resor med Västtrafik (exkl sjuk- och färdtjänstresor) vilket är en minskning med 5% jämfört med 2020. Det är 34% lägre än målet på minst 350 miljoner resor för 2025 i trafikförsörjningsprogrammet, som innebär att antal resor med kollektivtrafik ska återtas på minst samma nivå som för 2019.

Minskningen till följd av covid-19 syns på samtliga trafikslag och över hela regionen. Resandet med anropsstyrd trafik återhämtar sig snabbare än övriga trafikslag, och har en resandeminskning för perioden på -14% jämfört med 2019.



Delmål 2 - Enkel, trygg och inkluderande

Att hela resekedjan fungerar är något som är viktigt för alla resenärer. För barn, äldre och personer med funktionsnedsättning kan detta vara avgörande för att de ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken. I Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor beskrivs mål och delmål med efterföljande åtgärder för ökad tillgänglighet i vår trafik, för alla resenärsgupper.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna fortsätter under 2021 i samverkan mellan Västtrafik och Västfastigheter. Den så kallade 800-listan har uppdaterats utifrån aktuell resandestatistik och omfattar de cirka

960 hållplatser som har minst 100 påstigande per dygn. 598 hållplatser (62%) uppfyller alla tillgänglighetskriterier och 784 hållplatser (82%) är anpassade till den lägsta kravnivån (minst ledstråk, kontrastmarkering och hög kantsten). Under 2021 beslutades att arbetet med att uppdatera tillgänglighetsriktlinjer för hållplatser kommer att samordnas med framtagandet av ett nytt hållplatskoncept under 2022. Riktlinjer för fordon har beslutats under 2021.

För att säkerställa att webbsidan vasttrafik.se och appen ToGo uppfyller kraven på tillgänglighet har tillgänglighetsgranskningar genomförts och brister som konstaterades i granskningarna har sedan åtgärdats.

Arbetet för att öka tryggheten i och runt kollektivtrafiken fortsätter med ett långsiktigt strategiskt arbete. Metodstödet Samordning Trygghet Kollektivtrafik (STK) togs fram under 2020 är ett 12-stepsprogram som genomförs i samverkan med lokala intressenter kring otrygga platser. Metodstödet Operativ Samverkan Trygghet (OST) är en del i STK och bygger på fyra steg där Västtrafik främst driver arbetet med hjälp av våra ordningsvakter, trygghetsvärdar och biljettkontrollanter. Intresset för att samverka med Västtrafik har ökat hos lokala intressenter i hela regionen under 2021.

Trygghetsvärdarnas arbete har fått en bredare inriktning under 2021 på grund av bland annat pandemin med fokus på synlighet och kommunikation.

Utvecklingsarbetet kopplat till åtgärder i handlingsplanen för kollektivtrafik på jämlika villkor fortsätter. Västtrafik ser fortfarande en utmaning i att hålla planerad takt för genomförandet av de åtgärder som krävs enligt handlingsplanen, då vissa områden kan kräva relativt stora insatser samtidigt som bedömningen är att pandemin fortsatt innebär begränsningar av resurser.

Under 2021 har Västtrafik arbetat aktivt för ökad trygghet i kollektivtrafiken. Som samhällsaktör har Västtrafik för ambition att arbeta med trygghetsfrågorna på bred front. Trygghet kan skilja sig åt beroende på vem resenären är, vilka behov och förutsättningar som resenären har. Därför är bland annat jämställdhet, tillgänglighet och barnens rätt till ett tryggt resande viktiga perspektiv. Under 2021 påbörjades diskussioner gällande att få in samtliga trygghetsperspektiv i kommande avtalsutveckling.

Trygghet definieras som resenärens upplevelse av platsen/fordonet och rädslan eller oron för att utsättas för brott och ordningsstörningar samt trängsel sedan pandemins start. Trängsel har blivit ytterligare en otrygghetsfaktor som har inneburit att våra trygghetsvärdar under 2021 fått ett utökat uppdrag. Därför har trygghetsvärdarna under pandemin arbetat för att minska smittspridningen genom utdelning av munskydd, handsprit och information.

Ett regionalt mål är att öka tryggheten hos resenärerna till minst 70% innan 2025. Detta görs genom att samordna och koordinera gemensamma insatser tillsammans med partnerföretag, kommuner, polismyndighet och näringslivet. Även operativa resurser ute i trafiken är nödvändiga får att nå målet såsom trygghetsvärdar, ordningsvakter och väktare för den direkta kontakten med resenärer.

Kamerabevakning

Under 2021 så har kamerabevakning varit ett aktuellt ämne inom det trygghetsskapande och brottsförebyggande området. Västtrafik har under 2021 arbetat med att omhänderta frågan och utreda om kamerabevakning har en betydande brottsförebyggande och trygghetsskapande effekt, samt att säkra lagefterlevnad internt. Tidigare beviljade Integritetsskyddsmyndigheten (IMY) ansökningar om kamerabevakning. Nu ligger ansvaret för att tillse att bevakningen är i enlighet med lagen hos kollektivtrafikaktören. I och med det nytillkomna ansvaret så har Västtrafik tagit fram en metod för prövning och godkännande av kamerabevakning.

Arbetet fortgår med framtagande av handlingsplanen avseende trygghetsarbetet 2022–2025.

Delmål 3 - Låg miljöpåverkan

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 länge arbetat 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 Västtrafik modell säkerställs. Uppföljning och revisioner har genomförts enligt plan under 2021.

Åtgärder för att minska koldioxidutsläppen genomförs som planerat enligt Västtrafiks miljö- och klimatplan, med målsättning att sänka koldioxidutsläppen per personkilometer med 90% mellan 2006 och 2035. Senast 2030 ska enbart drivmedel från förnybara källor användas inom kollektivtrafiken och all stads- och tätortstrafik i regionen ska elektrifieras.

Västtrafiks klimat- och miljömål mäts i enheten utsläpp per personkilometer, det vill säga de totala utsläppen fördelade på antal kilometer som resenärerna sammanlagt reser i kollektivtrafiken. Resandeutvecklingen har fram till 2019 gått stadigt uppåt men sedan utbrottet av pandemin har det skett en kraftig minskning av antalet resenärer. Det påverkar indikatorn koldioxidutsläpp per personkilometer eftersom antal kilometer som resenärer sammanlagt reser med kollektivtrafiken minskar samtidigt som Västtrafik under pandemin fortsatt utför samma mängd kollektivtrafik och alla tillgängliga resurser har satts in för att förstärka trafiken på hårt belastade sträckor. Delmålet med en koldioxidminskning på 85% 2025 kan nås under förutsättning att resandet ökar.

Västtrafiks koldioxidutsläpp per personkilometer har minskat med 54% jämfört med 2006, trots det minskade resande som pandemin orsakat.

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% till år 2025 bedöms som en utmaning. Nyckeltalet mäts per personkilometer och påverkas kraftigt av att resandet minskat i och med pandemin och det kommer ta tid innan de resvanor som fanns innan pandemin kommer tillbaka.

En storskalig elektrifiering är en förutsättning för att nå målen om minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar, energianvändning och buller.

2.4 Regiongemensamt

2.4.1 Miljö

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 säkerställs.

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. När klimatmålet kommer målen om minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar, minskad energianvändning och minskat buller också att nås. Planen kommer att uppdateras under 2022 i samband med att Västra Götalandsregionens miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken uppdateras.

Under 2022 kommer etablering av trafik upphandlad under 2021 pågå i Göteborg, Trollhättan och Vänersborg. Cirka 110 bussar kommer att vara elektrifierade.

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.

2.4.2 Social hållbarhet

Arbetet med att implementera åtgärder i handlingsplanen för Kollektivtrafik på jämlika villkor har fortsatt under 2021. Se kapitel 2.3 Delmål 2.

Det verktyg som tagits fram för att säkerställa ett systematiskt arbete med att inkludera sociala perspektiv har använts i förstudier för trafikupphandlingar och utredningar. Arbetet med att utveckla och implementera verktyget fortsätter under 2022.

Västtrafik startade under hösten 2021 ett arbete för att utveckla metoder för en ökad samverkan med resenärsgupper, med fokus på äldre, barn och personer med funktionsnedsättning, för att på så sätt säkerställa att våra produkter och tjänster fungerar för så många som möjligt. Arbetet kommer intensifieras och konkretiseras under 2022. Inledande diskussioner med Västra Götalandsregionen har påbörjats om möjligheten att skapa fokusgrupper med barn och unga som Västtrafik kan använda för att skapa en större delaktighet och få till ett forum där vi kan lyssna mer på barn och unga.

Som ett led i att arbeta med barnkonventionens och barns delaktighet, har ett samarbete för att göra en animerad film tillsammans med Trafikkalendern (<https://trafikkalendern.se/projektet/om-oss/>) startats upp. Filmen kommer att handla om barns upplevelser av att åka buss och bygga på intervjuer med barn. Syftet är att filmen ska ingå i den obligatoriska förarutbildningen för nya förare.

Västtrafik har under 2021 tillsammans med Trafikförvaltningen Stockholm och Skånetrafiken arbetat vidare med att utveckla kravställning och uppföljning av hållbara leverantörsled. Detta sker i samarbete med medlemsorganisationen ETI Sverige (Ethical Trading Initiative). Arbetsgruppen har under 2021 genomfört ett dialogsamtal med trafikföretag och fordonstillverkare i syfte att höja kunskapen. Inom ramen för arbetsgruppen ska en kartläggning och riskanalys gällande hållbarhetsrisker vid leveranskedjor för bussar tas fram.

2.4.3 Säkerhet och beredskap

Sverige rustar för att skapa en nationell robusthet för fredstida kriser, höjd beredskap och ytterst i krig inom en rad sektorer.

I ljuset av det försämrade säkerhetspolitiska läget i vårt geografiska närområde, samt de nationellt fastställda direktiven för samhällsviktig och säkerhetskänslig verksamhet, krävs ett mer holistiskt förhållningssätt och det identifierade behovet av att utveckla, stärka och effektivisera vårt säkerhets och beredskapsarbete så att det på ett tydligare sätt bidrar till ett säkert, robust och hållbart kollektivt resande i regionen, i fred och under höjd beredskap och därmed omhänderta våra skyddsvärden.

”Med samhällsviktig verksamhet avses verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändig för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet”

Det systematiska säkerhetsarbetet inom Västtrafik är omfattande och avhandlar flera områden som säkerhetsskydd, civilt försvar, krisberedskap och kontinuitets- hantering, informationssäkerhet och regelefterlevnad.

Vi leder det egna arbetet för Västtrafik, stöttar och styr våra partners arbete inom aktuella områden och omhändertar därmed likriktighet inom säkerhetsområdet.

Västtrafiks uppdrag beredskap och krig

Arbetet med civilt försvar är under utveckling och regionen ska påbörja arbetet med de förberedelser som behövs för verksamheten under höjd beredskap (beredskapsförberedelser.) Västra Götalandsregionens utveckling av förmåga avseende civilt försvar utgår ifrån krisberedskapsarbetet. Nämnder och styrelser inom hälso- och sjukvård samt kollektivtrafik ska koncerngemensamt långsiktigt arbeta med civilt försvar för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner samt bidra till Försvarsmaktens förmåga vid ett väpnat angrepp eller vid krig i vårt närområde.

Västtrafik har under 2021 arbetat med att ytterligare skapa en robusthet i de prioriterade verksamheterna utifrån det uppdrag Västtrafik har. Arbetet omfattar åtgärder inom; el, nödvatten, nödproviant, IT och kommunikation.

Uppdragspunkter

- Planera och genomföra kompetenshöjning gällande totalförsvar. Kunskapslyft är en viktig del i uppdraget där fokus riktats mot ledning och utpekade befattningar som har framkommit i de säkerhetsanalyser som är utförda. Partnerföretagen är en viktig del och ingår i kunskapslyftet.

- Västtrafik ska planera krigsorganisation och krigsplacering av befattningar i egen organisation.
I samverkan med Västra Götalandsregionen tas en krigsorganisation fram, där Västtrafik, utifrån sin verksamhet, har skapat krigsorganisation som utgått från grunden i krisberedskapen.
- Behovsanalys och förslag till lösningar av drivmedelsförsörjning under höjd beredskap.
Under 2021 har flera arbetsgrupper startats upp där Västtrafik och flera myndigheter (t ex energimyndigheten) och aktörer medverkar. Frågan är högaktuell med tanke på oron inom energimarknaden vad gäller tillgång och pris. Frågan kan få stora konsekvenser för kollektivtrafiken och påverkar oss redan idag.
- Påbörja analys för avtal med entreprenörer vid höjd beredskap och krig.
Förslag på revidering av avtalstext är framtaget under 2021 för kommande upphandlingar. Detta ligger också som grund för de pågående trafikavtal och eventuella tilläggsavtal som blir nödvändiga.
- Påbörja planering för att leda och genomföra materiel- och sjuktransporter för totalförsvarets behov med befintliga och tillförda fordon.
Behovsanalys pågår i samverkan med MRV (Militär Region Väst).

2.4.4 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.

2.4.5 Uppföljning av verksamhet som lämnats över till privata utförare

Västtrafik är en beställarorganisation där ungefär 85% av de totala kostnaderna avser verksamhet som lämnats över till privata utförare. Det gäller den allmänna kollektivtrafiken, färdtjänst- och sjukresor, men även inom andra områden som exempelvis kundtjänst och biljettkontroll. För att uppnå ett nära samarbete med de aktörer som utför den upphandlade verksamheten och ett bra resultat för våra kunder har Västtrafik ett arbetssätt som bygger på partnerskap. Uppföljning sker löpande utifrån uppsatta mål och avtalskrav, och åtgärdsplaner tas fram i de fall det finns brister.

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.

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.

Under 2021 har det trots covid-19 tagits viktiga steg i varumärkesarbete ”Vi är Västtrafik”. Utifrån en annan ambitionsnivå har arbetet fortsatt med praktikanter via Jobbsprånget samt arbetet med Angereds-utmaningen, vidareutvecklingen av onboarding har skett med fokus på digitalisering av arbetsplatsen. Några av HR-processerna (ledarutveckling och rekrytering) har genomlysts ur ett inkluderingsperspektiv för att utmana oss 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 vår målbild för ledarskapet och medarbetarskapet. Arbetet syftar framförallt till att alla medarbetare ska ha förståelse för sin roll i att uppnå Västtrafiks kundlöfte. Medlet för att nå målet är ledarskapet. Vad avser andelen anställda som har en plan för kompetensutveckling har Västtrafik sedan flera år tillbaka ett uttalat krav kring detta i samband med vår medarbetaruppföljning.

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 hyras in via vår konsultförmedlingstjänst. Västtrafiks mål och uppdrag innebär att behovet av att kompetensväxla löpande ses över, ett arbete som även fortsätter nästa år. Som stöd för vårt fortsatta arbete har en lär- och utbildningsplattform (LMS) införts och vi ser att detta verktyg är en viktig del i digitaliseringen av våra utbildningar och medarbetaruppföljningar under detta och nästkommande 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 visar att ansvar och svårighetsgrad i arbetet, liksom individens resultat och skicklighet, ligger till grund för skillnader i lön.

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. Till följd av covid-19 genomfördes under 2021 två löneöversyner och bolaget har parallellt med det arbetet även reviderat Västtrafiks övergripande lönekriterier som vi nu följer upp och utvärderar löpande.

3.2 Chefsförutsättningar

Målbilden för ledarskapet har under 2021 reviderats med utgångspunkten ”Det börjar med mig” som har utmynnat i en ny medarbetarprofil och ledarprofil. En utvärdering av chefskapet i form av en 360-analys planeras under första halvåret 2022. 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.

3.3 Hälsa och arbetsmiljö

En god arbetsmiljö är något Västtrafik arbetar med kontinuerligt med utgångspunkten att alla har rätt att må bra på jobbet. När vi mår bra på jobbet presterar vi bra, sjukskrivningarna blir färre och vi blir en mer attraktiv arbetsplats. OSA står för vår organisatoriska och sociala arbetsmiljö enligt arbetsmiljölagens beskrivning. Det handlar helt enkelt om hur arbetet är organiserat och hur vi har det tillsammans på jobbet.

Att alla arbetsgivare ska arbeta systematiskt och förebyggande för att säkerställa en god arbetsmiljö står i lagen. Hos Västtrafik gör vi det på många olika sätt, t ex genom alla våra medarbetarsamtal och uppföljningar. Vi har valt att genomföra så kallade OSA-samtal varje år. Då sätter vi extra fokus på viktiga ämnen med koppling till vår arbetsmiljö. Medarbetarsamtalen är en kontinuerlig dialog mellan medarbetare och chef. Vi har olika typer av samtal, där våra OSA-samtal har fokus på välmående, den fysiska och psykosociala arbetsmiljön.

Det som kommer fram i OSA-samtalen blir ett underlag i vårt kontinuerliga arbetsmiljöarbete. Vi vill fånga upp om det finns viktiga tendenser som vi behöver

arbeta vidare med, både det som vi vill hålla fast vid och vidareutveckla, och det vi behöver bli bättre på. Vi vill skapa en konstruktiv dialog där vi väver in det preventiva arbetet med arbetsmiljö och lika rättigheter och möjligheter i en strukturerad samtalsform.

Det viktigaste med samtalen är att vi pratar om hur vi har det på jobbet tillsammans, att alla känner till våra spelregler och att alla ska veta hur de ska agera om något inte står rätt till. Det skapar trygghet och gör vår gemensamma värdegrund tydlig. Under 2020/2021 hade OSA-samtalen fokus på ”Hållbara tillsammans” samt ”Lika rättigheter och möjligheter på jobbet” och under 2021/2022 ”Du bidrar till helheten” samt ”Du skapar förutsättningar” (sistnämnda en modul för chefer och ledare).

3.3.1 Uppföljning av kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier

Västtrafik har nolltolerans mot kränkande särbehandling och alla former av trakasserier. Sedan 2018 har OSA-samtalen haft särskilt fokus på kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier. OSA-samtalen tar avstamp i arbetsmiljölagen och diskrimineringslagen och arbetsmiljöverkets författningssamling, AFS 2015:4 samt Västtrafiks spelregler. Vid OSA-samtalen 2021 används bl a regionens så kallad ”Likaloppa”, för att särskilt fokusera på arbetet med inkludering och tydliggöra att alla medarbetare på Västtrafik ska erbjudas lika rättigheter och möjligheter. Under 2022 kommer OSA-dialogerna att kompletteras med en anonym arbetsmiljöenkät som bl a kommer att fokusera på diskriminering, arbetsbelastning och krav, ledarskap, stöd och möjligheter till återhämtning.

3.4 Personalvolym, personalstruktur och personalkostnadsanalys

Västtrafik har 421 nettoårsarbetare per den 31 december 2021, jämfört med 418 motsvarande tidpunkt föregående år. Sedan pandemins början infördes en anställningsprövning där en beslutsgrupp (bestående av representanter från ledningsgruppen) veckovis tar ställning till verksamhetens prövningar. Stor restriktivitet har rått kopplat till nya, utökade tjänster. Löpande pågår även en konsultväxling, dels i syfte att hämta hem kärnkompetenser, dels i syfte att göra en ekonomisk hemtagning. En konsultförmedlingstjänst finns upphandlad och alla konsultbeställningar sker via den.

3.5 Arbetsmarknadsinsatser

Under 2021 har Västtrafik trots covid-19 tagit viktiga steg i vårt varumärkesarbete ”Vi är Västtrafik”. Vi har dessutom med annan ambitionsnivå fortsatt arbetet med praktikanter via Jobbsprånget samt arbetet med Angereds-utmaningen.

3.6 Företagshälsovård

Västtrafik arbetar aktivt med förebyggande insatser men vid arbetsrelaterad ohälsa kopplas Hälsan & Arbetslivet in. Insatserna via företagshälsovården har minskat markant under 2021 vilket ses som naturligt till följd av den höga graden av

distansarbete. Andra tjänster som köps via företagshälsovården är t ex tjänster kopplat till chef och organisationsfrågor.

4 Ekonomi

4.1 Ekonomi och verksamhet i balans

Västtrafik hade vid ingången av året ett odefinierat besparingskrav motsvarande -370 mnkr. Västtrafik erhöll slutligen ca 350 mnkr i statsbidrag och ca 20 mnkr ytterligare stöd i återbetalade banavgifter som inte fanns medtaget i budgeten. Detta var den främsta orsaken till att året slutade i ekonomisk balans. I ett större perspektiv understeg intäkterna budgeterad nivå med ca 200 mnkr, men sammantaget utifrån förändringar och prioriteringar har kostnadssidan minskats i motsvarande omfattning.

Biljettintäkternas utveckling kommande år spelar stor roll för att verksamheten ska återfå en långsiktig balans. Detta har ännu inte uppnåtts. Inför 2022 visar även nuvarande utveckling av bränsleindex (trafikavtalens kostnadsutveckling avseende diesel, RME, HVO, el mm) en ökande risk.

4.2 Resultat

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan - dec 2021 motsvarande -5 419 mnkr, vilket ger ett resultat i linje med budget. Kollektivtrafiken i Västra Götaland erhöll slutligen 440 mnkr i statsbidrag för att täcka minskningen av biljettintäkter (drygt 1 miljard kr jämfört 2019). Detta tillsammans med en återhållsam budget och en något starkare intäktsutveckling i slutet av året innebar ett helårsresultat i linje med budget.

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall Dec, 2021			
	Ack Dec	Budget ack Dec	Utfall - Budget	Avvik % B21
Biljettintäkter	2 464	2 657	-193	-7,3%
Övriga rörelseintäkter	1 953	1 530	422	27,6%
Kostnader	-9 836	-9 612	-224	-2,3%
Resultat före finansnetto	-5 420	-5 425	5	0,1%
Finansiellt netto	1	1	0	
Resultat före driftsbidrag	-5 419	-5 424	5	0,1%
Driftsbidrag	5 419	5 424	-5	
Resultat efter Driftsbidrag	0	0	0	

Totalt visar Västtrafik ett utfall för perioden som är i linje med budget. Biljettintäkterna avviker negativt med -193 mnkr. Kostnadsmassan avvek slutligen med -224 mnkr vilket är en förbättring då budgeten för trafikostnaderna innehöll ett öppet besparingskrav om -370 mnkr. De negativa avvikelserna motverkas av erhållet statsbidraget som redovisas som övrig intäkt i tabellen ovan. Avvikelserna i tabellen nedan avser nettoeffekter. Det medför att posterna ibland avser både intäkter, kostnadsminskningar och kostnadsökningar.

Sammanfattning av avvikelser mellan Ack utfall dec- Ack budget 2021 dec

(Belopp i mnkr)

Intäkter	-193
Statsbidrag kollektivtrafik	352
Biljettkontroll	20
Viten	26
Oidentifierat besparingskrav	-370
Index	-75
Förändrat resande	21
Upphandling/omförhandling	42
Trängselvärdar, skyddsglas, intäktssäkring etc	-19
Utveckling (central)	28
Övrigt	169
Summa avvikelser	0

Biljettintäkterna avviker negativt mot budget med -193 mnkr. Intäktsmassan präglas helt av effekterna av covid-19s påverkan på samhället. Västtrafik har sänkt intäktsbudgeten 2021 men effekterna utifrån de hårdare restriktioner som infördes i nov 2020 påverkar intäkterna negativt. En viss återhämtning tillbaka till budgetläget har skett under juli-dec där årets tre sista månader visade på en stark återhämtning. Inför årsskiftet infördes skarpare restriktioner igen, men oktober-december visade ändå på att när restriktionerna väl lättar så kommer resenärerna tillbaka till kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken i Västra Götalandsregionen erhöll statsbidrag motsvarande 440 mnkr i syfte att mildra konsekvenserna på biljettintäkterna från pandemin och de restriktioner som funnits, samtidigt som full trafik utförts i syfte att minimera trängsel och bidra till minskad smittspridning för dem som varit i behov av använda kollektivtrafiken. Västtrafik erhöll 352 mnkr av detta statsbidrag och resterande återfinns hos Kollektivtrafiknämnden.

Biljettkontrollen och främst tilläggsavgifter avviker positivt (+20 mnkr). Västtrafik har under våren tillsammans med partners påbörjat arbetet med att öppna framdörrarna. I samband med detta drivs även ett arbete med att öka betalningsviljan samt kontroller i syfte att återgå till en normal situation.

Västtrafik har erhållit olika typer av viten kopplade till trafikavtalen. Anledningarna varierar, men det är delvis kopplat till pandemin i grunden (+26 mnkr).

I budget 2021 fanns ett odefinierat besparingskrav på -370 mnkr för att få en budget i balans inför året.

Den allmänna kostnadsutvecklingen, (index) avvek positivt i början av året men utifrån främst höjda bränsleindex har situationen försämrats och övergått till att ge en negativ avvikelse (-75 mnkr).

Förändrat resande påverkas av minskat resande som en effekt av covid-19 och därmed minskade resandeincitamentet. Samtidigt förstärker Västtrafik trafiken i syfte att förhindra trängsel vilket ökar kostnaden (+21 mnkr).

Upphandling/omförhandling avviker positivt då bl a införandet av trafik 2021 medfört lägre kostnader än budgeterat (+42 mnkr).

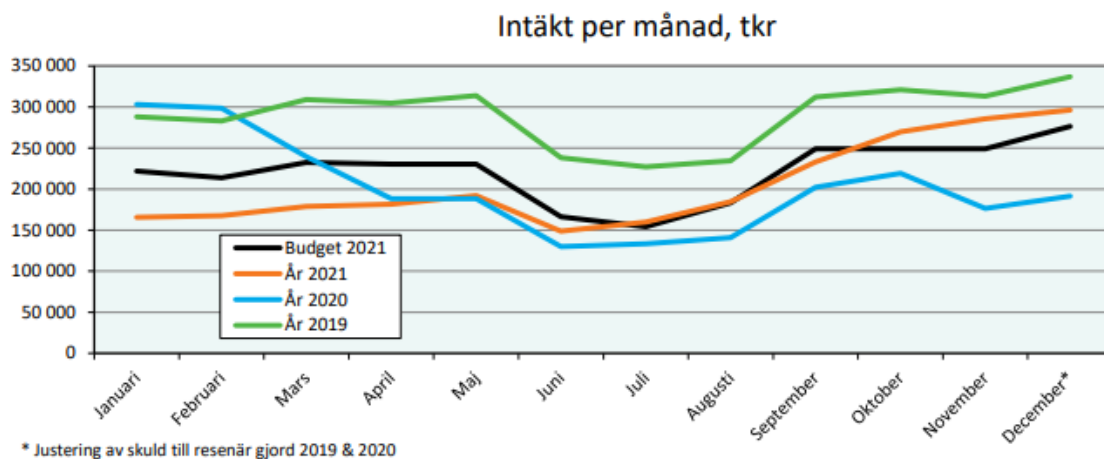
Västrafik har genomfört ett antal åtgärder i samband med pandemin t ex behov av mer personal kring trafiken för att informera och hjälpa kunderna (trängselvärdar) och skyddsglas för att skydda föraren (-19 mnkr) .

Västrafik har under året försökt göra åtgärder, där så är möjligt, i syfte att få ett resultat i linje med budget. Utvecklingsmedel t ex kan skjutas framåt under en period utan att det motverkar målen, men inte på längre sikt (+28).

Övrigt (+169 mnkr) är ett antal olika poster. Det avser kostnader som t ex ersättningstrafik (+14 mnkr), färre förändringar i trafiken (+4 mnkr), minskade kostnader för marknad och försäljning såsom kommunikation (+17 mnkr) och även en stark återhållsamhet i syfte att få en budget i balans.

4.2.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna för perioden jan–dec avviker negativt mot budget med -193 mnkr. Första halvan av året påverkades kraftigt av de skärpta restriktionerna från månadsskiftet okt/nov 2020. Jämfört med budget tappade Västrafik ca 50 mnkr per månad så länge dessa restriktioner kvarstod. Under jul–sept sågs viss återhämtning tillbaka till budgetläget, där även sommarmarkorten påverkade positivt. Restriktionerna lättade och årets sista kvartal visade på en tydlig och snabbare återgång än förväntat.



I jämförelse med föregående år har intäkterna för perioden ökat med 2%.

I jämförelse med 2019 avviker de negativt med -29%. Minskningen syns i alla kanaler men främst periodbiljetter. Enkelbiljettsförsäljningen har i stort sett återhämtat sig till 2019 års nivå. Arbetet framöver, som kommer påverkas av pandemins fortsättning, blir att återfå långsiktigheten i resandet där periodkort är en naturlig del. Även anpassningar till det ”nya normala” när läget stabiliserar sig kommer ingå i arbetet. Resandet har utvecklats negativt i samma omfattning som påverkan på intäkterna.

4.2.2 Verksamhetens kostnader

Trafikkostnaderna avviker negativt för perioden beroende på det oidentifierade besparingskravet om 370 mnkr som fanns medtaget i budgeten. I övrigt avvek kostnaderna positivt i enlighet med beskrivning ovan utifrån nettoeffekter.

4.3 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik har vid utgången av 2021 obeskattade reserver motsvarande 592 mnkr ingen förändring av obeskattade reserver har skett under året och det egna kapitalet är fortsatt intakt.

4.4 Investeringar

Ramar som tilldelas för investeringar motsvarar utbetalningar. Västtrafiks verksamhetsstyrda investeringar har 2021 en ram som uppgår till 249 mnkr. Ram för ägarstyrda investeringar, uppgår 2021 till 473 mnkr (brutto). I dessa siffror inkluderas fastighetsinvesteringar som numera hanteras och redovisas av Västfastigheter.

Investeringar inom Västtrafiks verksamhetsstyrda ramar understeg sammantaget budget med cirka 125 mnkr, mycket är kopplat till periodisering av investering mellan år men också till en allmän återhållsamhet och ökade krav på prioritering.

Inom verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar finns en avvikelse i utfallet för 2021 gällande underhållsinvesteringar där det gjorts en större förskjutning av dessa framåt i tiden. Totalt sett visas en positiv avvikelse med 65 mnkr mot budget.

Inom utrustningsinvesteringar har den allmänna återhållsamheten och prioriteringsarbetet inneburit att utfallet för 2021 understiger budget med cirka 60 mnkr.

För investering i ägarstyrda fordonsinvesteringar som avser nya tågfordon var utfallet 35 mnkr mot budgeterade 403 mnkr. Avvikelsen på 368 mnkr är till avgörande del kopplad till justeringar i leveransprojektet och att betalningspunkter enligt betalplanen flyttats till kommande år.

Investeringar, tkr	Utfall 2021	Budget 2021	Utfall 2020
Immateriella tillgångar, verks.styrt	27 085	33 300	31 075
Maskiner, inventarier och utrustning	64 972	118 700	62 805
Fordon, ägarstyrt	34 849	403 000	179 095
Fordon, verksamhetsstyrt	11 273	76 000	113 404
Fordon, utanför investeringsplan	53 801	50 000	0
Byggnader o mark verks.styrt			13 967

//