

Styrelsen	2023-10-19
Handling nr	7.3
Handläggare	Jimmy Eklund
Daterad	2023-10-10
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Detaljbudget 2024 och utblick 2025-2026

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att godkänna redovisad detaljbudget för 2024 och utblick 2025-2026.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank



Detaljbudget 2024 och utblick 2025-2026

Västtrafik AB

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	4
2	Verksamhet	4
2.1	Utblick 2025–2026.....	4
2.2	Trafikförsörjningsprogrammet.....	5
2.3	Mål från regionfullmäktiges budget	6
2.3.1	Prioriterat mål/Mål: Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet	6
2.3.1.1	Fokusområde: Möjliggöra hållbar mobilitet för fler.....	8
2.3.1.2	Fokusområde: Trygg och pålitlig kollektivtrafik	10
2.3.2	Prioriterat mål/Mål: Ökad måluppfyllelse för Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål	11
2.3.2.1	Fokusområde: Minska Västra Götalandsregionens miljö- och klimatpåverkan enligt miljömål 2030	11
2.3.2.2	Fokusområde: Öka integreringen av mål för social hållbarhet 2030 i Västra Götalandsregionens huvuduppdrag.....	12
2.4	Regiongemensamt	12
2.4.1	Hållbarhet	12
2.4.1.1	Miljö.....	12
2.4.1.2	Social hållbarhet	13
2.4.2	Säkerhet och beredskap.....	13
2.4.3	Intern kontroll	13
3	Medarbetare	14
3.1	Utblick 2025–2026.....	14
3.2	Mål från regionfullmäktiges budget	14
3.2.1	Prioriterat mål/Mål: Västra Götalandsregionen ska vara en ledande och attraktiv arbetsgivare med konkurrenskraftiga löner och ett hälsofrämjande ledarskap som grund.....	14
3.2.1.1	Fokusområde: Fortsatt arbete med konkurrenskraftiga löner	14
3.2.1.2	Fokusområde: Arbetet med att nå normtal för antal medarbetare per chef ska följas för att förutsättningar för första linjens chef ska förbättras	15
3.2.2	Prioriterat mål/Mål: Medarbetares arbetsmiljö ska förbättras genom satsning på återhämtning och avlastning och inflytande över sin arbetsmiljö.....	15
3.2.2.1	Fokusområde: Ta bort onödiga administrativa uppgifter för medarbetare	16
3.3	Arbete mot kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier	16
3.4	Personalvolym och personalstruktur.....	16
3.5	Arbetsmarknadsinsatser	16
4	Ekonomi.....	17

4.1	Utblick 2025–2026.....	17
4.2	Resultat	18
4.2.1	Verksamhetens intäkter	19
4.2.2	Verksamhetens kostnader	20
4.3	Investeringar	21
4.4	Eget kapital och obeskattade reserver	22

1 Sammanfattning

Västtrafiks långsiktiga styrning baseras på målbilder samt nu gällande trafikförsörjningsprogram beslutade av regionfullmäktige. Utifrån dessa beslutas sedan årets inriktning och målsättning i och med regionfullmäktiges budgetbeslut i juni. Infrastruktur och kollektivtrafiknämnden (IKN) beslutar ett uppdrag (se bilaga) där ytterligare konkretisering av målen finns. Det är för Västtrafiks del få mål eller åtgärder som rymms inom ett budgetår. De flesta aktiviteter som beskrivs pågår minst två år oftast över längre tidsperioder än så.

Ur ett ekonomiskt perspektiv är budgeten som helhet är i linje med IKNs förslag till beslut och visar för 2024 ett ökat driftsbidrag motsvarande 267 mnkr (4%) i jämförelse med budget 2023. Intäkterna beräknas öka med ca 8%, medan kostnaderna exklusive finansnetto och övriga intäkter förväntas öka med ca 6%. Västtrafiks biljettintäkter fortsätter att återhämta sig. Den positiva utvecklingen har gått fortare, vad avser biljettintäkterna, än vad som tidigare var prognosticerat. Arbetet med intäktssäkring har också medfört positiva effekter på biljettintäkterna, där andelen betalande resenärer ökat. Samtidigt som biljettintäkterna ger en positivare bild, ökar nu däremot Västtrafiks kostnader utifrån den allmänna kostnadsutveckling som är i samhället. Trafikavtalen medför ökade kostnader vad gäller år 2024 och då främst avseende den generella inflationen, såväl som kommande års löneutveckling och även ränteutvecklingen. Västtrafik arbetar fortsatt med att prioritera för att uppnå en budget i balans, samtidigt som verksamheten strävar efter att klara uppdraget och uppnå de mål som är satta.

För Västtrafik totalt är nuvarande bedömning att resandet i kollektivtrafiken 2024 kommer motsvara ca 339 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 97% av målet i trafikförsörjningsprogrammet om 350 miljoner resor 2025. Budgeten för resandet 2024 innebär att målet för 2025 ligger inom räckhåll.

2 Verksamhet

2.1 Utblick 2025–2026

Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av regionfullmäktige, pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Nuvarande program gäller för åren 2021–2025. Arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram för perioden efter 2025 är påbörjat. Trafikförsörjningsprogrammet, och andra strategiska dokument, tillsammans med Västtrafiks uppdrag från IKN ligger till grund för Västtrafiks långsiktiga planering. Målen inom trafikförsörjningsprogrammet och mål från regionfullmäktiges budget är av långsiktig karaktär och kräver ett kontinuerligt arbete med gemensamma krafter samt samverkan med andra parter. Processer och styrning samt hur Västtrafik arbetar långsiktigt har därför en stor betydelse för det långsiktiga resultatet. Till exempel arbetar Västtrafik sedan några år tillbaka med femåriga planer för trafikutveckling för att kunna planera under en längre period. Elektrifiering och tillgänglighet fordon är ett annat exempel där ett långsiktigt strategiskt arbete nu är en del av upphandlingsprocessen som inkluderar hållbarhet som en naturlig del. Det är viktigt att fortsätta arbeta långsiktigt strategiskt med planering och samtidigt vara öppen och flexibel för innovation.

2.2 Trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av regionfullmäktige, pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet gäller för åren 2021–2025. Uppdraget från IKN för 2024–2025 konstaterar att under 2022–2023 har en återhämtning av både resande och marknadsandelar tilltagit. Det hållbara resandet behöver fortsatt öka för att möjliggöra en hållbar utveckling i hela regionen och bidra till den regionala utvecklingsstrategins mål om att göra Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

Uppdraget beskriver vidare att Västra Götalandsregionens budget för 2024 samt plan för ekonomi 2025–2026 tillsammans med Trafikförsörjningsprogrammet är de främsta utgångspunkterna för IKNs uppdrag till Västtrafik. I budgeten finns den regionala utvecklingsstrategin återgiven där en av de långsiktiga prioriteringarna är att knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet. Fokusområden för det här målet är:

- Möjliggöra hållbar mobilitet för fler
- Trygg och pålitlig kollektivtrafik
- Påverka och prioritera angelägen infrastruktur

Uppdraget till Västtrafik följer trafikförsörjningsprogrammets målstruktur. Det övergripande målet innebär att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland. Antalet kollektivtrafikresor och marknadsandelen jämfört med bil ska fram till 2025 öka till minst de nivåer som rådde 2019, innan pandemin. Tre målområden beskriver ambitionerna kring geografisk tillgänglighet, enkel trygg och inkluderande kollektivtrafik samt minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken.

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

Revidering av trafikförsörjningsprogrammet

Nuvarande trafikförsörjningsprogram gäller, som tidigare nämnts, till 2025. En revidering av trafikförsörjningsprogrammet är påbörjad, och pågår fortsatt under 2024. För

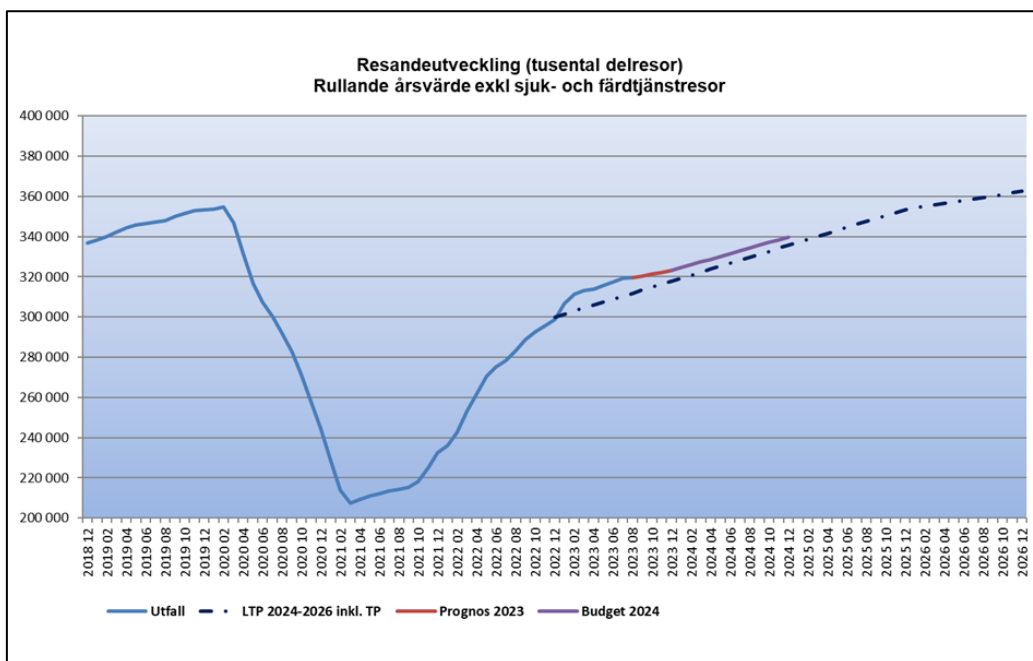
Västrafiks del är det viktigt att medverka i det arbetet och säkerställa att rätt resurser avsätts till arbetet och de olika arbetsgrupper som behövs i revideringsarbetet.

2.3 Mål från regionfullmäktiges budget

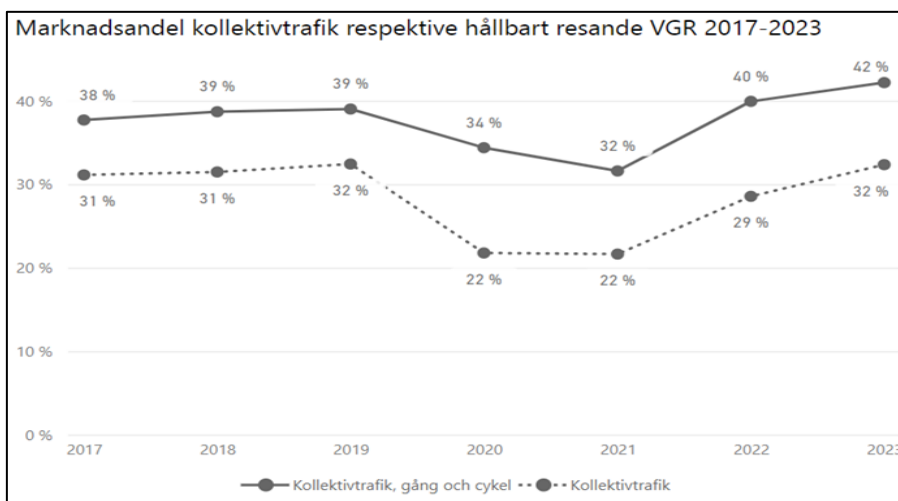
2.3.1 Prioriterat mål/Mål: Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet

Budgeten för 2024 bygger på en samlad bedömning av resandet utifrån den utvecklingen Västrafik sett under den senaste tiden.

Den nuvarande bedömning är att resandet 2024 kommer motsvara ca 340 miljoner resor i kollektivtrafiken (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 97% av målet i trafikförsörjningsprogrammet om 350 miljoner resor 2025. Budgeten för resandet 2024 innebär att målet för 2025 ligger inom räckhåll.



Ett av de övergripande målen för trafikförsörjningsprogrammet har varit att fram till år 2025 återta den samlade marknadsandelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång så som den såg ut innan pandemin. 2019 var den totala andelen hållbara resor 39% och kollektivtrafikens andel var 32%. I augusti 2023 var det rullande medelvärdet för andelen hållbart resande uppe på 42%.



Driva beteendeförändring, reducera restidskvoter, utveckla resmöjligheter

Att satsa och driva utveckling för att fortsätta öka marknadsandelen för det hållbara resandet är centralt och fortsatt fokus under 2024. Det handlar om många delar, och ytterst det övergripande målet för verksamheten, särskilt fokus ligger dock på att fortsätta driva beteendeförändring, reducera restider men också utveckla resmöjligheter. Att korta restiderna och utveckla resmöjligheterna finns med i målbilder, handlingsplaner och riktlinjer för vår trafikutveckling.

Beteendepåverkande projekt som stimulerar till bland annat ökad cykling, samåkning och bättre nyttjande av befintlig trafik

Initiativ som särskilt syftar till att driva beteendepåverkan under 2024 handlar bland annat om fortsatt utveckling av provåkningskampanjer för att locka bilister till kollektivtrafiken. Genom uppföljning är det möjligt att se att det ger effekt och bidrar till ett ökat resande. Fortsatt satsning på beteendepåverkande projekt som syftar till ökad cykling, samåkning och bättre nyttjande av befintlig trafik finns också med som en del av planeringen inför 2024. Projekten drivs genom att erbjuda kommuner i Västsverige delaktighet i projekt som samordnas regionalt och genomförs lokal. Men också genom att söka och testa nya samarbeten med andra aktörer som möjliggör nya erbjudanden och nya mobilitetsformer inom ramen för Kraftsamling mobilitet.

Nyetablerade företag, befintliga industriområden, inkl. trafikförsörjning arbetsplatser

Större etableringar i regionen följs nära, i samverkan med berörda kommunerna och övriga berörda aktörer. Exempel på samarbeten kring större etableringar där Västtrafik aktivt deltar är Volvo Cars och Northvolts etablering av en batterifabrik i Göteborg och AB Volvo etablering av en batterifabrik i Mariestad. Det handlar dels om att säkerställa en god kollektivtrafikförsörjning, och dels att delta i andra aktiviteter och åtgärder som stöder ett ökat hållbart resande. Samverkan med att förbättra och utveckla trafikförsörjning till befintliga större arbetsplatser och industriområden genomförs i första hand inom ramen för Trafikplan 2025.

Synliggör befintliga resmöjligheter till natur, kultur och besöksområden

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden har gett i uppdrag åt Västtrafik att, i samverkan med andra aktörer, synliggöra möjligheterna att resa hållbart till natur- och besöksområden. Detta utgör en del av målområde God geografisk tillgänglighet och Västtrafik ska utgå ifrån den förstudie där Västtrafik tillsammans med Västkuststiftelsen och Länsstyrelsen identifierat naturområden med potential till ökat hållbart resande.

En viktig del av kampanjen för sommarbiljetten var att tipsa om naturområden och andra besöksmål dit man kan resa kollektivt. Det gjordes via sociala medier, nyhetsbrev, blogginlägg och dessutom i samarbete med bland andra Västsvenska Turistrådet och turistbyråer runtom i regionen. Det pågår också ett arbete med att få in POI (points of interest), inklusive naturområden, i ett automatiserat flöde så att de syns i reseplaneraren.

Viktiga kommundialoger, hur vi stöttar effektiva lösningar i olika geografier

Samverkan med kommunerna sker i det löpande arbetet och utvecklas kontinuerligt. Förändrat arbetssätt kring trafikutveckling är ett sätt att anpassa det egna utvecklingsarbetet kopplat till kommunernas ansvar för samhällsutvecklingen. Framtagandet av femårsplaner för trafikutveckling, kopplat till den ekonomiska långtidsprognosen är en del som kommer förfinas och utvecklas under 2024.

2.3.1.1 Fokusområde: Möjliggöra hållbar mobilitet för fler

Hela samhällets mobilitetsaktör, nå målen i påverkansagendan, Utveckla nya mobilitetsformer och tjänster, ökad innovationsförmåga

Hela samhällets mobilitetsaktör är en långsiktig inriktning för att nå målet om att ökat hållbart resande. Det handlar om att i nära samverkan med berörda aktörer påverka samhället i en hållbar riktning men också att leverera på en större del av människors resebehov. Påverkansagendan hjälper Västtrafik att fokusera och få större effekt av påverkansarbetet genom att lyfta ett antal prioriterade frågor. Agendan gör att Västtrafiks mål och prioriteringar blir tydligare för andra aktörer. Inför 2024 är fokus på att på lokal nivå driva beslut som prioriterar kollektivtrafikens plats i staden. På nationell nivå driva på för lagar och regler som styr på mot ökat hållbart resande. Att leverera på en större del av människor resebehov handlar om att möjliggöra och verka för att nya mobilitetsformer och tjänster utvecklas. Det handlar om att testa, utvärdera och lära. Arbetet drivs inom ramen för Kraftsamling mobilitet.

Kombinerad mobilitet 2024, gemensamt arbete för hållbar mobilitet i glesare geografier, inkl. dynamisk kollektivtrafik

Ett utpekade satsningsområde inom Kraftsamling mobilitet är att utveckla existerande trafik. Under 2023/2024 genomförs två prototyper/tester inom dynamisk trafik. Syftet är att testa för att i första hand lära mer om möjligheterna med ett koncept för dynamisk trafik i mindre tätorter. Utvärdering görs både utifrån ett kundperspektiv och ett ekonomiskt perspektiv. Ett möjligt nästa steg skulle kunna vara att utforma ett nytt koncept för hur tätortstrafik i mindre tätorter bedrivs. Ett andra möjligt test inom dynamisk trafik skulle kunna vara anslutande matartrafik. Inom ramen för satsningsområde nya mobilitetsformer planeras det för fortsatt arbete inom samåkning, bildelning och autonoma fordon. Arbetet drivs i bred samverkan med andra berörda aktörer. Samverkan med kommunerna sker dels i dialog med enskilda kommuner men också via gemensamma samverkansarenor. Det handlar om utveckling av hållbar mobilitet i både landsbygd och i stadsmiljöer.

Kombinationsresor cykel/gång/kollektivtrafik, inkl. utreda cykel på landsbygdsbuss samt utreda gemensam biljett kollektivtrafik/hyrcykel.

Det finns en potential för ökat hållbart resandet genom att göra det enklare att kombinera cykel med kollektivtrafik. Under 2024 kommer det arbetet som pågår med området att arbetas vidare med. Det handlar dels om fortsatt test i trafiken, och dels utredningar. Ex på utredning är möjlighet att ta med cykel ombord på och erbjuda gemensam biljett för kollektivtrafik och hyrcykel.

Tredjepartsförsäljning

Under 2022 öppnade Västtrafik möjligheten för andra aktörer att sälja kollektivtrafikbiljetter, som ett led i att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig på andra plattformar än Västtrafiks, i syfte för att attrahera nya kunder. Tredjepartsaktörerna ansluts genom ett standardiserat 3-årigt avtal som är lika för alla och därför inte behöver upphandlas. Biljetterna tillgängliggörs digitalt via ett egenutvecklat API och enligt Svensk kollektivtrafiks biljett- och betalstandard. Marknadsbearbetning har genomförts och till dags dato är tre aktörer anslutna. Försäljningen har varit låg, beroende på en förhållandevis ny marknad och försämrade möjligheter till finansiering utifrån konjunkturen. Mål för 2024 inkluderar att fler aktörer ska anslutas varav minst en för landsbygd. Utvärdering ska ske av interna processer för att se hur väl de fungerar och dessutom av befintliga återförsäljare för att se vilken påverkan på hållbart resande dessa samarbeten har. Slutligen ska tröskeln sänkas för integration med Västtrafiks API som ger åtkomst till biljetter.

Arbetet med kommuner att kombinera skolskjuts och allmän trafik

Utveckla samordningen mellan samhällssubventionerade transporter är en uttalad prioritering. Arbetet bedrivs i olika delar, många gånger i nära samverkan med kommunerna. Exempelvis planeras under 2024 för fortsatt arbete med att verka för att fler kommuner ska välja öppen skolskjutstrafik. Inom ramen för gemensamt arbete för hållbar mobilitet i glesare geografier har en utredning kring gymnasieelevers resor genomförts under 2023. Utredningens resultat kommer arbetas vidare med under 2024.

Delta i regionöverskridande utvecklingsinitiativ för ökat hållbart resande utifrån Rådslaget

Det finns ett antal utmaningar i att utveckla det hållbara resandet. Gemensamma kraftsamlingar behövs med regionöverskridande samarbeten kring utvecklingsinitiativ. För Västtrafik är det viktigt att vara en del av dessa sammanhang och den utvecklingen för att kunna erbjuda ett hållbart resande i framkant.

Västtrafik har i uppdrag att representera Västra Götalandsregionen i arbetsgrupper och projektledning av respektive delprojekt i västsvenska paketet och Sverigeförhandlingens storstadsavtal.

Västsvenska paketet och Sverigeförhandlingens storstadsavtal skapar viktiga infrastrukturella förutsättningar för kollektivtrafiken. Västtrafik fortsätter arbetet med att representera VGR i det arbetet och säkerställa resurser för att representera det hållbara resandet i Västra Götaland på bästa sätt i arbetsgrupper och projektledning i de olika delprojekten.

Revidering av regional plan för transportinfrastruktur startar

Västtrafik har utvecklat sin roll som samordnare för kollektivtrafikens infrastrukturbehov med kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Under 2023/2024 förväntas revidering av regional plan för transportinfrastruktur påbörjas. Västtrafik behöver säkerställa att rätt resurser finns avsatta för att delta i arbetet och representera det hållbara resandet i Västra Götaland på bästa sätt.

2.3.1.2 Fokusområde: Trygg och pålitlig kollektivtrafik

Nytt viserings- och biljettsystem

Västtrafiks system för visering av biljetter, försäljning ombord samt försäljning hos försäljningsombud och i butik kommer inom några år att vara föråldrade och behöver ersättas. Den reinvestering som krävs för detta systemskifte, ingår i investeringsplanen som regionstyrelsen beslutade om i juni 2023. Förberedelse för upphandling pågår under hösten 2023 och tilldelning planeras ske efter regionstyrelsen investeringsbeslut som väntas under våren 2024. Parallellt förbereds utveckling i Västtrafiks egen regi av de tjänster och system som inte omfattas av upphandlingen. Systemskiftet är både komplext och omfattande och kommer därför att ta ett antal år att genomföra, bland annat eftersom Västtrafiks samtliga fordon berörs.

Utredning av capping

Mot bakgrund av att pandemin och ökad digitalisering har förändrat resmönster, har Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden uppdragit åt Västtrafik att utreda förutsättningar för så kallad capping (även kallat pristak), som ett sätt att underlätta val av biljettslag för flexiresenärer. Med flexiresenär avses arbetspendlare som inte reser varje dag. Med capping avses ett erbjudande som innebär att oavsett hur många enkelbiljetter som köps under en viss period, så blir det aldrig dyrare än vad pristaket anger. I omvärlden förekommer capping oftast kopplat till kontaktlös betalning med bankkort, så kallad "bliplösning". Västtrafiks utredning inkluderar bland annat analys av insikter om kundbehov, prisberäkningar och ekonomisk analys samt omvärldsanalys. Utredningen pågår under hösten 2023 och beräknas kunna presenteras för IKN under våren 2024.

Glänsa i leveransen, Framtidens Trafikinformation

I Västtrafiks kritiska framgångsfaktor att "Glänsa i Leveransen" har ett antal aktiviteter som är centrala lyfts fram för att Västtrafik framåt skall lyckas hantera leverans ut mot kund på ett ännu bättre vis. Dessa aktiviteter är dels leveransuppföljning för en helhet, där det som är viktigt är att få bättre förutsättningar i att förstå hur leverans ser ut här och nu, för att kunna rätt åtgärder. Utöver denna aktivitet så är det Framtidens Trafikinformations Program (FTI) som är den absolut mest omfattande aktiviteten, vilken sträcker sig över en lång tidsperiod. Inom FTI är målet att bli mer digitala, mindre manuella och i många avseenden hitta till en snabbare och mer precis information till kund.

Skapa bra förutsättningar för förare/kundnära medarbetare

Inom området skapa bra förutsättningar för förare och kundnära medarbetare kraftsamlar Västtrafik. Området fokuserar både på att behålla medarbetare och att attrahera nya medarbetare. Initiativen handlar om att lyfta statusen och marknadsföra branschen samt att tillsammans med partners verka för en god arbetsmiljö. Arbetet bedrivs tillsammans med partnerföretagen, regionala och nationella branschgemensamma forum men också andra aktörer.

Resenärsmiljö vid hållplatser och arbetet vidare med processen

I fråga om hållplatser arbetar Västtrafik med att få till en bra resenärsmiljö. Detta handlar om att anpassa hållplatslagen för olika kundgrupper, tillgänglighetsanpassa samt få hållplatser att på bästa sätt möta behoven för kunder och trafik.

Hot/vålds, samverkan kommun/myndigheter hela resan, inkl arbete med otrygga noder/knutpunkter

Ett regionalt satt mål är att öka tryggheten hos resenärerna till minst 70% innan 2025. För att öka tryggheten och attraktionskraften i kollektivtrafiken krävs samverkan med andra aktörer. Under 2023 har Västtrafik arbetat med den organisatoriska robustheten och förmågan som krävs för att kunna leverera inom ramen för ökad trygghet. Kollektivtrafiken behöver hanteras inom ramen för kommunernas brottsförebyggande arbete då de utmaningar och otrygghetsskapande faktorer som förekommer inte endast kan hanteras av Västtrafik. 1 juli 2023 trädde den nya lagen om kommunernas ansvar för det brottsförebyggande arbetet i kraft. Västtrafik möter lagen genom att samla brottsförebyggande bidrag till kommunerna som ska spänna över hela regionen. Under 2023 och 2024 pågår implementeringsarbete med partners och övriga samverkansaktörer.

Kollektivtrafikens roll i civilförsvaret, vilka steg som ska tas 2024.

Kollektivtrafiken som samhällsviktig verksamhet bidrar i hög utsträckning till att hålla samhället i gång, så under fredstid som under höjd beredskap och krig. Totalförsvaret är under uppbyggnad och med det försämrade säkerhetsläget i vårt närområde är detta arbete viktigare än någonsin. Under 2023 har viktiga steg tagits för att säkerställa Västtrafiks fortsatta förmåga att fungera under störningar i samhället, men mycket arbete kvarstår. I arbetet under 2024 kommer fokus ligga på att fortsätta skapa förutsättningar kring bibehållen förmåga till ledning och samverkan. Detta erhålls genom att göra infrastruktur mer robust, upprätta alternativa kommunikationsvägar samt övning av vitala funktioner.

2.3.2 Prioriterat mål/Mål: Ökad måluppfyllelse för Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål

Västtrafiks affärsplan bygger vidare på trafikförsörjningsprogrammet och beskriver Västtrafiks riktning, var är fokus de närmaste åren och vad behöver ske för att nå visionen ”Hållbart resande är norm”. Västtrafiks verksamhet bedrivs med hållbarhet som grund vilket innebär att Västtrafik tar miljömässigt ansvar genom att erbjuda och arbeta för hållbara och miljöanpassade resor och tjänster med låg klimat- och hälsopåverkan. Västtrafik arbetar aktivt för att minska miljö- och klimatpåverkan från den egna verksamheten. Västtrafik har ett brett perspektiv på hållbart resande, som inkluderar gång, cykel och andra hållbara trafikslag, för att den totala miljöbelastningen i samhället ska minska. Västtrafik tar socialt ansvar som samhällsaktör. Västtrafik utvecklar, upphandlar och kommunicerar en hållbar och prisvärd kollektivtrafik som är tillgänglig, inkluderande säker och trygg för alla samhällsgrupper. Västtrafik arbetar under 2024 med framtagande av hållbarhetsledningssystem för verksamheten, som senast 2025 skall certifieras enligt ISO14001.

2.3.2.1 Fokusområde: Minska Västra Götalandsregionens miljö- och klimatpåverkan enligt miljömål 2030

Fortsatt kommer en storskalig elektrifiering vara nödvändig för att nå klimatmålen. Elektrifieringen av busstrafiken fortlöper. Ingående stadstrafik är kravställd med elektrisk drift, omställningen till eldrivna busar i regiontrafik kommer att ske tidigast från 2026 och tills elektrifiering är möjlig kommer biodiesel och i de fall det är möjligt även biogas, användas. Även omställning mot eldrift inom fartygstrafiken pågår i samband med nya

trafikupphandlingar. Senast 2030 är målsättningen att enbart energi från fossilfria källor ska användas.

Under 2024 är det planerat trafikstart med el-färjetrafik i Lysekil och Öckerö, trafikstart även för ett tiotal elbussar och cirka 25 biodieselbussar i Kungälv/Ale.

Västrafik arbetar aktivt med att följa upp samtliga trafikavtal. Under 2024 kommer Västrafik också att genomföra miljörevisioner på plats hos ett antal anlidade trafikföretag för att säkerställa att miljökrav ställda i avtalen efterlevs.

2.3.2.2 Fokusområde: Öka integreringen av mål för social hållbarhet 2030 i Västra Götalandsregionens huvuduppdrag

Västrafik arbetar för att nå målsättningarna i Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor. Arbetet pågår med att revidera trafikförsörjningsprogrammet och Västrafik deltar i arbetet även när det gäller området enkel, trygg och inkluderande. Parallellt med detta ska även Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor revideras och Västrafik är delaktiga i arbetet med detta.

Att hela resekedjan fungerar är viktigt för alla resenärer. För barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och andra utsatta grupper kan detta vara avgörande för att de ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken. I Västrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor beskrivs mål och åtgärder för att öka tillgängligheten och tryggheten i kollektivtrafiken för alla resenärsgrepp. Västrafiks arbetet med handlingsplanen kommer utvärderas under 2024.

Samverkansforumet Aktiv involvering, där Västrafik samverkar med funktionshinderorganisationer, är etablerat. Föreningsrepresentanterna deltar i ett antal projekt för att utveckla och förbättra Västrafiks tjänster och produkter.

Riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken är färdigställda och ska under 2024 användas i arbetet för att förbättra Västrafiks erbjudande. Riktlinjerna fokuserar på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning och ska tydliggöra resenärers rättigheter när det gäller bemötande, funktion på fordon etcetera.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna fortsätter i samverkan mellan Västrafik och Västra Götalandsregionen (fastighet, stöd och service) och nya tillgänglighetsriktlinjer för hållplatser tas fram under 2023 för att sedan fungera som stöd i arbetet från 2024 och framåt. Arbete med ”den ideala bytespunkten” fortsätter under 2024.

Västrafiks verktyg för sociala analyser tillämpas och vidareutvecklas under 2024.

2.4 Regiongemensamt

2.4.1 Hållbarhet

Västrafik har som prioriterat mål: Ökad måluppfyllelse för Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål. Arbetet beskrivs ovan under 2.3.2.

2.4.1.1 Miljö

Västrafik har Fokusområde: Minska Västra Götalandsregionens miljö-och klimatpåverkan enligt miljömål 2030. Arbetet för 2024 samt 2025 beskrivs ovan under 2.3.2.1.

2.4.1.2 Social hållbarhet

Västtrafik har som Fokusområde: Minska/Öka integreringen av mål för social hållbarhet 2030 i Västra Götalandsregionens huvuduppdrag. Arbetet för 2024 samt 2025 beskrivs ovan under 2.3.2.2.

2.4.2 Säkerhet och beredskap

Västtrafik har inom fokusområde: Trygg och pålitlig kollektivtrafik i uppdrag att arbeta med frågor kring hot och våld, samverka med kommuner och myndigheter, inklusive arbete med otrygga noder samt knutpunkter. Utöver det har Västtrafik i uppdrag att arbeta med Kollektivtrafikens roll i civilförsvaret och ta ytterligare steg 2024. Arbetet under 2024 samt 2025 beskrivs ovan under 2.3.1.2. Fokusområde: Trygg och pålitlig kollektivtrafik.

2.4.3 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, internkontrollplan för kommande år samt uppföljning internkontrollplan föregående år. Utöver det är styrning samt måluppföljning en viktig del i arbetet med internkontroll, där Västtrafik fortsätter utveckla arbetet att styra och prioritera från ett helhetsperspektiv.

3 Medarbetare

3.1 Utblick 2025–2026

Målen i regionfullmäktiges budget beskrivna i medarbetaravsnittet är i de allra flesta fall mål som kräver ett långsiktigt arbete. Det krävs kontinuitet och långsiktighet för att bli framgångsrik. Och även om ett mål uppfylls ett år, så behöver kontinuerlig utveckling av området för att upprätthålla nivån. Planering och strategiskt arbete är viktigt. Aktiviteter för att uppnå målen och utmaningar kan variera över tid, där det kontinuerligt är viktigt att utvärdera arbetet för att se om de ger önskad effekt och leder till den långsiktiga önskade riktningen och anpassa i årliga budgeten.

3.2 Mål från regionfullmäktiges budget

3.2.1 Prioriterat mål/Mål: Västra Götalandsregionen ska vara en ledande och attraktiv arbetsgivare med konkurrenskraftiga löner och ett hälsofrämjande ledarskap som grund

Västra Götalandsregionen liksom Västtrafik arbetar långsiktigt och målmedvetet med arbetsgivarvarumärket, framför allt med fokus på kompetensförsörjningens fem delar, att attrahera, rekrytera, utveckla, behålla och avveckla kompetens. Det är ett långsiktigt mål som kräver uthålligt arbete, ett arbete som byggs från grunden av chefer och medarbetare med fokus på att vara ett kunddrivet företag. För att bli framgångsrika i Västtrafiks uppdrag krävs att företaget är en attraktiv arbetsgivare, har attraktiva arbetsplatser och kommunicerar på ett bra sätt, internt och externt. Västtrafik arbetar utifrån Västra Götalandsregionens målbild och viljeinriktning. Det finns en stark koppling mellan att arbeta strukturerat och aktivt med inkludering och innovation, attraktiv arbetsgivare och hållbarhet. Västtrafik arbetar aktivt för att ta steg mot en hållbarare arbetsplats samt att ha en inkluderande kultur. Varumärkesarbetet tar avstamp i en personlighet som är inkluderande, trygg och visionär. Även nästa år kommer kulturarbetet fortsätta som tar avstamp i resultatet från tidigare års arbetsmiljöenkät. Dessutom fortsätts vidareutvecklingen av onboarding, digitalisering av arbetsplatsen samt genomlysning av ett inkluderingsperspektiv i flera HR-processer. Arbetet med kompetensplaneringen, och då framför allt den strategiska planeringen, har senaste åren fokuserats på medarbetarprofil och ledarprofil och nästa år fortsätter utvecklingen av den digitala lärplattformen. Arbetet syftar till att alla medarbetare ska ha förståelse för ”Det börjar med mig”. Vad avser andelen anställda som har en plan för kompetensutveckling har Västtrafik sedan flera år tillbaka ett uttalat krav kring detta i samband med medarbetaruppföljningen.

3.2.1.1 Fokusområde: Fortsatt arbete med konkurrenskraftiga löner

Lönen är en viktig drivkraft för goda arbetsinsatser, resultat och individuell utveckling. En fungerande lönebildning förutsätter en bra, lokal löneprocess. Västtrafik arbetar strukturerat och strategiskt med lönebildning som har sin grund i BAS-systemet samt hänsyn tagen till marknadspåverkan. Lönesättningen på Västtrafik är individuell, differentierad och fri från diskriminering. Den individuella lönesättningen bygger på att

cheferna bl a visar sina medarbetare att ansvar i arbetet, bidrag till utveckling och innovation samt bidrag till helheten ligger till grund för löneutvecklingen. Den individuella lönesättningen är ett viktigt instrument för att uppmuntra och visa uppmuntran för goda prestationer. Lönen utgör dock endast ett av flera medel för att stimulera till goda arbetsinsatser. Intressanta arbetsuppgifter, kompetensutveckling och utvecklingsmöjligheter i arbetet, flexibla arbetstider, god arbetsmiljö och arbetsledning samt ansvar och självständighet i arbetet är exempel på andra faktorer som medarbetarna värderar högt och som Västtrafik kontinuerligt eftersträvar att utveckla.

Västtrafik genomför varje år en lönekartläggning tillsammans med våra fackliga parter och så kommer även att göras nästa år. Det är sällsynt att osakliga löneskillnader identifieras men om så sker i samband med lönekartläggningen genomförs särskilda lönesatningar i samband med den årliga löneöversynen.

3.2.1.2 Fokusområde: Arbetet med att nå normtal för antal medarbetare per chef ska följas för att förutsättningar för första linjens chef ska förbättras

Västtrafik har inte och har heller inte haft chefer med fler medarbetare än regionens normtal, därav finns inga handlingsplaner för att genomföra anpassningar.

Västtrafik kommer under 2024 att ta ytterligare steg i vidareutvecklingen av medarbetarskapet och ledarskapet. Medarbetarsamtalen bygger vidare på affärsplanen och det finns stor igenkänning med verksamhetsstrategin. Mål sätts också utifrån våra ageranden och bygger inte bara vidare på våra förbättringsområden, utan också våra styrkor. Hur vi agerar är avgörande för att vi ska nå våra mål. Profilerna enar i ett gemensamt arbetssätt och utgör underlag till medarbetarsamtalen. En chefsutvecklingsgrupp arbetar under nästa år vidare med Västtrafiks chefsutveckling, detta för att tydligare möta upp chefernas behov utifrån vart man befinner sig i sin karriär. Andra prioriterade frågor kopplat till chefskapet är onboarding samt chefen som kulturbärare.

3.2.2 Prioriterat mål/Mål: Medarbetares arbetsmiljö ska förbättras genom satsning på återhämtning och avlastning och inflytande över sin arbetsmiljö

Västtrafik fortsätter även nästa år uppföljningen av medarbetarnas fysiska och psykosociala hälsa via OSA-dialoger (Organisatorisk och Sociala Arbetsmiljöronder). Dessa dialoger kompletteras löpande med pulsmätningar. Nästa års medarbetardialoger och kulturarbete tar avstamp i resultatet från arbetsmiljöenkäten som genomfördes i början av 2022. Friskvårdsaktiviteter fortsätter med oförändrad kraft. För att regelbundet följa upp medarbetares hälsa och välmående har Västtrafik fokus på helheten tillsammans med ett större fokus på de individuella behoven. Västtrafiks medarbetarsamtal rymmer välmående, erfarenhetsutbyte, nyfikenhet på varandras tankar, kunskap och positiva återkoppling. Detta är grunden för en bra arbetsmiljö och bidrar till en hållbar förflyttning samt att vara en attraktiv arbetsgivare. Västtrafik har två typer av samtal: en del med fokus på välmåendet, den fysiska och psykosociala arbetsmiljön och den andra delen har fokus på prestation, resultat och utveckling.

3.2.2.1 Fokusområde: Ta bort onödiga administrativa uppgifter för medarbetare

Digitaliseringen är en möjliggörare för att effektivisera Västtrafiks administrativa processer, skapa förutsättningar för cheferna och att få en trygg arbetsmiljö där det är lätt att göra rätt. Digitalisering tillåter att jobba proaktivt och i harmoni med resterande verksamhet. Under nästa år har Västtrafik fortsatt fokus på intern digitalisering, exempelvis genom digital HR, för att ytterligare kunna stötta verksamheten, underlättar kommunikation, samarbete och arbetssätt.

3.3 Arbete mot 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. Under 2024 kommer OSA-dialogerna kompletteras med tvärfunktionella dialoger som tar avstamp i verksamhetsstrategins ”Vi gör det tillsammans”. Parallellt kommer chefer under nästa att ha särskilt fokus på chefens roll som kulturbärare.

3.4 Personalvolym och personalstruktur

Sedan flera år tillbaka arbetar Västtrafik aktivt med att identifiera kärnkompetenser, dvs vilka kompetenser måste vara anställda och vilka kompetenser som tillfälligt kan förstärkas genom att använda Västtrafiks konsultförmedlingstjänst. Västtrafiks mål och uppdrag innebär att behovet av att kompetensväxla löpande ses över, ett arbete som även fortsätter nästa år och då framförallt med fokus på roller inom IT. När det gäller kompetensförsörjning inom IT kommer vi även 2024 att genomföra ett talangprogram, där vi tar in nyexaminerade i ett ettårigt utbildningsprogram med målsättning att erbjuda en anställning för att kunna avveckla konsultkompetenser.

3.5 Arbetsmarknadsinsatser

Under pandemin fortsatte Västtrafik att ta steg i sitt varumärkesarbete ”Vi är Västtrafik” och några tidigare PILA-praktikanter (Praktik, Introduktion, Lärande och Arbete) blev även erbjudna tillsvidareanställning. Efter pandemin hade Västtrafik inte förutsättningar att kunna ta in nya praktikanter, bland annat till följd av att HR inte hade tillräckliga resurser. Under 2024 har Västtrafik planer för att återigen kunna arbeta mer strukturerat med olika arbetsmarknadsinsatser, som exempelvis att kunna erbjuda och ta emot praktikanter från arbetsförmedlingen. Måltal för detta är ännu inte satta.

4 Ekonomi

Västrafiks beslutade ram visar för 2024 på ett ökat driftsbidrag motsvarande 267 mnkr (4%). Vad avser biljettintäkter fortsätter Västrafik sin återhämtning sedan pandemiåren. Tillsammans med fortsatt arbete med intäktssäkring bedömer Västrafik att biljettintäkterna förväntas öka i samma storleksordning +270 mnkr under 2024.

Kostnadssidan fortsätter även den att öka dels på grund av genomförda satsningar i främst spårvagnar och depåer, men även på grund av fortsatt förväntad hög allmän kostnadsutveckling (indexeffekt). Kostnadsmassan beräknas öka med -677 mnkr under 2024. Nuvarande estimering är att Västrafik har en budget i balans, men den är starkt beroende av den fortsatta utvecklingen avseende bränsle, el och konjunkturen i övrigt. Nedan redovisas budget 2024 jämfört budget 2023 i enlighet med tidigare års principer.

Belopp i mnkr	Budget 2024	Budget 2023	Avvikelse B24-B23	%
Biljettintäkter	3 823	3 554	270	8%
Övriga intäkter	1 772	1 631	141	9%
Kostnader	-11 838	-11 161	-677	-6%
Resultat före finansnetto	-6 243	-5 976	-267	-4%
Finansnetto	1	1	0	
Resultat före driftsbidrag	-6 242	-5 975	-267	-4%
Förslag driftsbidrag	6 242	5 975	267	-4%
Resultat	0	0	0	

4.1 Utblick 2025–2026

Västrafik tar årligen fram en långtidsprognos. Detta görs under hösten efter det att budgeten är beslutad och omfattar de tre nästkommande åren. Senaste långtidsprognosen som togs fram under hösten 2022, sträckte sig över perioden 2024–2026. Västrafiks långtidsprognos är en del av verksamhetens ekonomiska planering.

Två stora påverkande poster för långtidsprognosen, som också medför osäkerhet, är biljettintäkter och allmän kostnadsutveckling (index). Biljettintäkterna har utvecklats positivt efter pandemin och visat på en bra återhämtning, men det finns en underliggande osäkerhet där det är svårt att prognosticera resandeutveckling och kundernas val av biljett. Index har haft en kraftigt negativ utveckling under senare år. Index är en osäker post där utvecklingen är svår att bedöma.

Långtidsprognosen påverkas av kostnader för investeringar i nya tåg, spårvagnar och depåer under perioden. Det avser redan beslutade satsningar där leveranser och kostnaderna faller ut under prognosperioden. Trafik finns upptaget enligt framtagen femårsplan, vilket även innefattar satsningar inriktat mot samhällsutveckling och kopplat till infrastrukturella projekt.

Nedanstående utblick är från Västrafiks långtidsprognos 2024–2026. Siffrorna i tabellen nedan är exklusive den särskilda anropsstyrda trafiken med sjukresor och färdtjänst. Tabellen motsvarar det planbeslut som togs av RF i juni. När budget 2024 är beslutad upprättar Västrafik en ny långtidsprognos 2025–2027 med beslut i december 2024.

Förändringar (tkr)	2025	2026
Återställande av tidigare års underskott (prognos)		
Indexuppräknning regionbidrag/driftdrag/såld vård	411 000	426 000
Övriga/andra intäkter	130 000	180 000
Summa intäkter	541 000	606 000
Uppdragsförändringar/utbud	-215 000	-295 000
Personalkostnader exkl. soc. avg.		
Sociala avgifter		
Övriga/andra kostnader	-326 000	-311 000
Summa kostnader	-541 000	-606 000
Resultat	0	0

4.2 Resultat

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelserna mellan budget 2024 och budget 2023.

Sammanfattning av avvikelser budget 2024 i jämförelse med budget 2023	
(Belopp i mnkr)	
Biljettintäkter	270
Index	-322
Förändrat resande	-24
Förändrad trafik, trafikplan, upphandling mm	-14
Spårvagn trafik, banan och fordon	-228
Effektiviseringar	66
Personalkostnader	-27
Övrigt	11
	-267

Intäkterna består av olika effekter som beskrivs under särskilt stycke senare i rapporten.

Index ökar mellan åren med cirka -322 mnkr. Det är en fortsatt hög kostnadsutveckling i jämförelse med tidigare års bedömningar. Kostnaden drivs främst utifrån AKI, KPI samt ränteindex medan bränsleindexen under 2024 förväntas avvika positivt mot 2023 års nivå. Det är fortsatt en ostabil situation där utvecklingen samt de ekonomiska konsekvenserna är svåra att bedöma. Medtaget finns effekter av avslutad skattebefrielse på biogas (-60 mnkr). Där pågår diskussioner om att skattebefrielsen eventuellt kan återinföras.

Resandet fortsätter att utvecklas positivt och därmed ökar även de rörliga kostnader, såsom incitament och förstärkningstrafik (-24 mnkr).

Förändrad trafik, trafikplan, upphandling m m, avser förändringar i trafiken på kort och lång sikt. (-14 mnkr). Trafikförändringarna ger sammantaget en kostnadsökning med -65 mnkr. Den ökningen motverkas av effektiviseringar i trafiken motsvarande +25 mnkr samt positiva upphandlingseffekter netto + 26 mnkr.

Spårvagnstrafiken förväntas under 2024 få ökade kostnader (-228 mnkr). Det beror främst på ökade trafik kostnader från Göteborgs Spårvägar som avser fordonsdepå Ringön, drift, underhåll av vagnar m m . Utöver det ökar kostnaden för drift och underhåll av

spårvagnsbanan. Fortsatt leverans av den nya spårvagnen M33 för även med sig viss kostnadsökning.

I driften har Västtrafik genomfört effektiviseringar motsvarande +66 mnkr som får effekt under 2024. De största delarna är en fortsatt digitalisering av försäljningen som innebär reducerade kostnader med +33 mnkr samtidigt som en reducering av transaktionskostnaderna medfört ytterligare effektivisering på försäljningsomkostnaderna (+ 10 mnkr). Biljettkontrollen har minskat sina kostnader med ca +37 mnkr efter att en ny upphandling för området genomförts samtidigt som verksamheten utökas.

Kostnadsutvecklingen på övriga poster avviker positivt med 11 mnkr. Posten övrigt avser ett stort antal poster som avviker både negativ och positivt.

Långtidsprognos

I långtidsprognosen 2024 – 2026 bedömdes behovet av driftsbidrag motsvarande ökningen i förslag till budget, med undantag för beslut om prisjustering som påverkar med +65 mnkr. Behovet av driftsbidrag i långtidsprognos var 6 310 mnkr, och är efter beslut om prisjustering i budget nu 6 242 mnkr. Intäkterna i budget överstiger långtidsprognosen med ca 240 mnkr men kostnadsmassan överstiger även den med motsvarande nivå, där t ex trafik kostnaderna är -195 mnkr högre än vad som tidigare förväntas. Den allmänna kostnadsutvecklingen (index, -155 mnkr) är den största förklaringen för trafik kostnaderna.

Känslighetsanalys

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

Utvecklingen av index är alltid svår att bedöma. Västtrafik baserar därför budget på officiella prognoser där sådana finns att tillgå. Små avvikelser framför allt avseende indexen AKI och KPI påverkar stora delar av kostnadsmassan. Vad avser index för bränsle finns inga officiella prognoser. Situationen är i dagsläget ännu mer komplex utifrån användandet av alternativa drivmedel som t ex RME, HVO. Indexen påverkar inte lika stora andelar som övriga index, men svänger ofta mer under ett år.

Händelser i omvärlden påverkar utvecklingen och dessa index. Beaktat nuvarande läge är bedömningarna i budget 2024 mycket osäkra.

Självfinansieringsgrad

Västtrafiks självfinansieringsgrad var åren innan pandemin motsvarande 50-51 % (enligt beräkning i årsredovisningen). Pandemin och minskade biljettintäkter har påverkat självfinansieringsgraden negativt. Görs motsvarande estimering utifrån budget 2024 förväntas självfinansieringsgraden hamna lägre även om den stärkts i och med återhämtningen av biljettintäkterna och bedöms nu motsvara cirka 46,7 %. Västtrafik kommer under 2023/2024 vara delaktiga i infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens uppdrag att utreda en plan för att höja Västtrafiks självfinansieringsgrad till 50%.

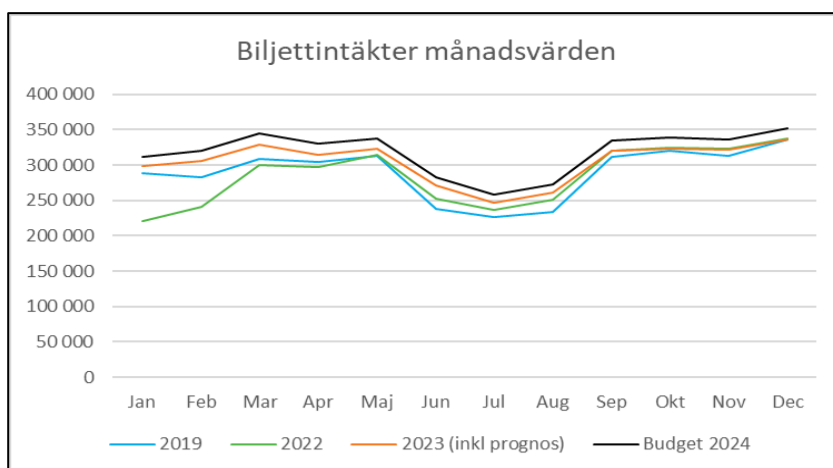
4.2.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna förväntas öka med +270 mnkr (8%) i jämförelse med budget 2023. Budgetförslaget innehåller en genomsnittlig prisjustering motsvarande 2,6%, vilket beräknas motsvara cirka +65 mnkr. Den påverkas dock av förändringen 2023 med införda omloppzoner. Västtrafik fortsätter att ha ekonomisk hållbarhet som fokusområde där

budget i balans och arbete med intäktssäkring förväntas ge fortsatt positiva ekonomiska effekter även under 2024. Det avser dels positiv påverkan på intäkterna från åtgärder som genomförts under 2023, men ytterligare aktiviteter planeras för 2024 såsom utökning av biljettkontrollens verksamhet.

(Mnkr)		
Biljettintäkter	Budget 2023	3 554
Ökande försäljning och resande, biljettmix etc		180
Prisjustering		51
Intäktssäkring		143
Övrigt		-105
Biljettintäkter	Budget 2024	3 823

Att bedöma resandets utveckling samt resenärens val av färdbevis är alltid svårt. De förändringar i resvanor och behov som kommit efter pandemin har påverkat Västtrafik. Återhämtningen har dock varit stark och gått fortare än vad som tidigare har förutspått. Biljettintäkterna har återgått bättre än resandet, vilket bl a beror på ändrad biljettmix där enkelbiljetter säljs i större omfattning än tidigare. Under 2023 ökar andel periodbiljetter igen och förväntningen är att detta fortsätter.



Diagrammet ovan visar utfallet för 2019, 2022 och prognos 2023 samt budget 2024 (svart linje). Bedömningen är att hösten 2023 samt 2024 kommer medföra fortsatt uppgående trend men i lägre omfattning och med påverkan av förändrad biljettmix motsvarande första delen av 2023. Förväntningen i budget 2024 är att Västtrafik inte kommer nå 2019 års nivå i 2024 års prisnivå, men däremot att nivån är uppnådd nominellt. En procents fel i det årliga genomsnittet motsvarar nästan 40 mnkr upp eller ned på intäktsmassan.

4.2.2 Verksamhetens kostnader

Kostnaderna i budgetförslag 2024 ökar med -677 mnkr (-6 %) i jämförelse med budget 2023. Det är den allmänna kostnadsutvecklingen (index) som står för huvuddelen av ökningen.

Belopp i mnkr	Budget 2024	Budget 2023	Avvikelse B24-B23	%
Direkta trafik kostnader	-9 622	-9 064	-558	-6%
Övriga driftskostnader	-1 502	-1 399	-103	-7%
Personalkostnader	-417	-391	-27	-7%
Avskrivningar	-297	-308	10	3%
Totala kostnader	-11 838	-11 161	-677	-6%

De största kostnadsökningarna är beskrivna i tidigare sammanfattning utifrån en netto-redovisning för att visa totala konsekvenserna. Nedan är en beskrivning utifrån bruttopåverkan inom respektive kostnadslag.

Trafikkostnaderna ökar med -6 %. Den största påverkansposten avser ökning av den allmänna kostnadsutvecklingen (index) på trafikavtalen med -322 mnkr. Kostnaderna för spårvagnstrafik fortsätter även den öka med -228 mnkr och avser ny spårvagnsdepå (Ringön), drift, reparation och underhåll av spårvagnarna mm. Utöver det ökar även kostnaderna för drift och underhåll av banan.

Driftskostnaderna ökar med -7 % mellan budgetåren. Kostnaderna för underhåll och reparation av tåg, spårvagnar, depåhyra etc står för störst del av ökningen. Västtrafik påbörjar inom system-området två större förändringsprogram ”Framtidens biljettköp” och ”Framtidens trafik-information”. Det kommer ställa fortsatt höga krav på prioritering och fokusering att driva detta de nästkommande åren.

Personalkostnaderna ökar med -7 %. Det avser växande verksamhet samt årlig lönejustering enligt prognosticerat AKI-index.

Avskrivningarna minskar med 3% även 2024. Andelen som går ur plan är större än de beräknade aktiveringarna enligt investeringsplanen.

4.3 Investeringar

Kollektivtrafiken står inför fortsatt stora investeringar under 2024. Omfattande nyinvesteringar pågår i såväl tåg- som spårvagnsfordon samt i depåer och större hållplatser. Totalt sett har kollektivtrafikinvesteringar en ram om 1,1 mdkr. Ramen avser utbetalningar för 2024 och är uppdelad enligt nedan.

- Ägarstyrda ramar inklusive fastighetsinvesteringar (440 mnkr)
- Verksamhetsstyrda ramar (239 mnkr)
- Investeringar utanför plan (415 mnkr)

Alla investeringar inom fastighetsområdet hanteras av Västfastigheter och innebär en hyreskostnad för Västtrafik när byggnaderna färdigställts.

I nedanstående tabell visas budgeterade belopp för Ägarstyrda respektive verksamhetsstyrda investeringar för fordon och utrustning, samt investeringar i fordon och utrustning utanför plan.

Investeringsbudget (tnkr)	Ägarstyrda investeringar	Verksamhetsstyrda investeringar	Investeringar utanför plan
Fastighetsinvesteringar	243 000	18 000	
Fordonsinvesteringar	89 000	75 000	415 000
Utrustningsinvesteringar	101 000	146 000	
Varav ägarstyrd följdutrustning i fastighetsinvesteringar	7 000		

Investering i verksamhetsstyrd utrustning sker i en liknande nivå som tidigare och avser i stor utsträckning reinvesteringar. Utvecklingsinvesteringar utgör en mindre del och avser vidareutveckling av verksamhetssystem samt till viss del investering i infrastruktur kopplat till elektrifiering av trafik.

Ägarstyrda fordonsinvesteringar samt investeringar i fordon utanför plan avser fordonsanskaffning av tåg- och spårvagnsfordon. Utbetalningarna under 2024 avser betalningar kopplade till leverans- och utbetalningsplaner. Det finns en stor osäkerhet i dessa leveransplaner kopplat till påverkan av omvärldsfaktorer vilket innebär att faktiska utbetalningar under 2024–2026 kan avvika från budgeterade belopp.

Ägarstyrda investeringar i utrustning avser i sin helhet investering i projektet framtidens biljettsystem. Investering i framtidens biljettsystem kommer ske under flera år framåt och det som redovisas ovan avser utbetalningar 2024. Projektet befinner sig i slutskedet av planeringsfasen och beslut om genomförande planeras i inledningen av 2024.

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

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

Aktiveringar

Västtrafiks investeringsplan 2024 visar aktiveringar av de investeringar som hanteras i Västtrafiks anläggningsregister och som påverkar posten avskrivningar i budget 2024. Bedömningen är att nedanstående plan ska vara i linje med de ramar som tilldelats. För investeringar kopplade till investeringsramen för verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar finns dock en osäkerhet kopplat till hur investeringarna kan genomföras och periodiseringen mellan olika år. Detta kan påverka utfallet i förhållande till ramen för enskilt år.


Investeringar, aktivering tkr	Brutto invest B2024	Brutto invest B2023
Säkerhet och administrativ service	780	1 660
Utveckling system	21 700	24 600
Fordonsutrustning	0	47 400
Övrigt IT	20 000	13 350
Tågunderhåll	18 900	77 500
Spårvagn utrustning	21 400	93 900
Tåg inköp Itino	15 000	0
Båtunderhåll	0	1 000
Elektrifiering laddinfrastruktur	7 000	6 500
Bussdepå utrustning	20 200	0
Övrigt	100	11 890
Summa investeringar	125 080	277 800

4.4 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik har vid ingången av 2023 motsvarande 741 mnkr avsatta i obeskattade reserver. (Samtliga obeskattade reserver avser överavskrivningar.) Utifrån pågående resultatutveckling och positiva budgetavvikelse förväntar Västtrafik att dessa ökar ytterligare under innevarande år.

//

Bilaga: Uppdrag till Västtrafik 2024–2025



Koncernkontoret, Regional samhällsplanering
2023-09-01

Uppdrag till Västtrafik 2024-2025

Beslutat i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden 15 september 2023

Innehåll

Uppdrag till Västtrafik 2024-2025	1
Inledning	3
Utgångspunkter för uppdraget.....	3
Ekonomisk ram	4
Prioriterade åtgärdsområden	5
Övergripande mål – Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland	5
Målområde - God geografisk tillgänglighet	7
Målområde - Enkel, trygg och inkluderande.....	8
Målområde - Låg miljöpåverkan.....	9
Infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens uppföljning	10

Inledning

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik beskriver de prioriterade åtgärdsområden som nämnden ser aktuella att arbeta med under de kommande åren. Under 2022–2023 har en återhämtning av både resande och marknadsandelar tilltagit. Det hållbara resandet behöver fortsatt öka för att möjliggöra en hållbar utveckling i hela regionen och bidra till den regionala utvecklingsstrategins mål om att göra Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

Västtrafik ska i enlighet med uppdraget genomföra aktiviteter och åtgärder för ökad måluppfyllelse av trafikförsörjningsprogrammet. Uppdraget följs upp kontinuerligt av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden enligt plan i uppdraget.

Utgångspunkter för uppdraget

Västra Götalandsregionens budget för 2024 samt plan för ekonomi 2025–2026 är tillsammans med trafikförsörjningsprogrammet de främsta utgångspunkterna för infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik. I budgeten finns den regionala utvecklingsstrategin återgiven där en av de långsiktiga prioriteringarna är att knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet. Fokusområden för det här målet är:

- Möjliggöra hållbar mobilitet för fler
- Trygg och pålitlig kollektivtrafik
- Påverka och prioritera angelägen infrastruktur

Uppdraget till Västtrafik följer trafikförsörjningsprogrammet målstruktur. Det övergripande målet innebär att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland. Antalet kollektivtrafikresor och marknadsandelen jämfört med bil ska fram till 2025 öka till minst de nivåer som rådde 2019, innan pandemin. Tre målområden beskriver ambitionerna kring geografisk tillgänglighet, enkel trygg och inkluderande kollektivtrafik samt minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken.

Med trafikförsörjningsprogrammet som utgångspunkt har Västtrafik i en affärsplan definierat tre fokusområden för att gå i riktning mot målen:

- Öka resandet och marknadsandelen för hållbart resande genom att bland annat fortsätta arbeta för resenärernas vilja, förtroende och trygghet att resa tillsammans och förbättra och utveckla resmöjligheter och trafikinformation.

- Skapa ekonomiskt utrymme för att finansiera fortsatta satsningar för ökat hållbart resande främst genom fortsatt intäktssäkring och effektiv trafik med utgångspunkt i uppsatta mål och strategier.
- Påverka samhällsplaneringen i en hållbar riktning tillsammans med andra aktörer samt anpassa och utveckla erbjudandet mot att leverera på en större del av människors resbehov och därmed verka för ett väl fungerande hållbart mobilitetssystem.

Ekonomisk ram

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden avsätter 6 242 mnkr till Västtrafik AB för 2024 för genomförandet av uppdraget. Ramen utgår från regionfullmäktiges beslut i juni 2023. Ramen och beslutet i regionfullmäktiges budget innebär att Västtrafik fortsatt ska utveckla verksamheten i linje med beslutat trafikförsörjningsprogram för perioden 2021–2025.

Prioriterade åtgärdsområden

Nedan följer infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens prioriterade åtgärdsområden för respektive mål.

Övergripande mål – Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland

Det övergripande målet i trafikförsörjningsprogrammet är att öka det hållbara resandet där den samlade andelen kollektivtrafik-, cykel- och gångresor ska öka. För att gå i riktning mot målet behöver Västtrafik arbeta med olika åtgärder i hela Västra Götaland, anpassade till platsspecifika förutsättningar, efterfrågan och möjligheter. Resvaneundersökningen i Västra Götaland 2022-2023 är ett underlag för Västtrafik att utgå från. Samverkan och dialog med kommuner, grannregioner, näringsliv och civilsamhälle är en grundläggande framgångsfaktor, både i genomförande och kunskapsinhämtning kring resmönster och resbehov.

- I arbetet med att öka andelen hållbara resor i Västra Götalandsregionen ska Västtrafiks huvudprioritering vara arbets- och studiependling, som idag står för merparten av det kollektiva resandet. Arbetet med att förbättra möjligheterna för arbets- och studiependling kan med fördel ske i samråd med regionens kommuner och företag.
- Driva på och underlätta för mer hållbara resval genom informations- och beteendepåverkande projekt som stimulerar till bland annat ökad cykling, samåkning och bättre nyttjande av befintlig trafik. Detta i syfte att både minska trycket i högtrafik i stråk/stadstrafik och att öka kännedomen om olika resmöjligheter på landsbygder; exempelvis cykel/bil till pendelparkering, Närtrafik. Ett arbete som behöver ske i samverkan med kommuner och företag.
- Västtrafik behöver fortsatt nära följa de satsningar som sker i infrastrukturen samt kring nya etableringar i regionen för att samordnat med relevanta aktörer genomföra aktiviteter och åtgärder som stöder ett ökat hållbart resande (olika åtgärder behövs och ska stödja varandra). På samma sätt behöver aktiviteter och samverkan ske med befintliga större arbetsplatser och industriområden för att utveckla möjligheterna att resa hållbart.
- Dialog är viktig med kommunerna för att tillsammans utveckla effektiva lösningar för hållbart resande i olika geografier. I städerna behöver

kollektivtrafikens framkomlighet och utrymme fortsatt förbättras genom gemensam dialog och prioriteringar.

- Fortsatt stimulera utvecklingen inom kombinerad mobilitet både i stadsmiljö och på landsbygd. Olika lösningar utifrån olika förutsättningar.
- Medverka i gemensamt arbete för hållbar mobilitet i glesare geografier (initiativ från Fyrbodalen, Skaraborg och Boråsregionen).
- Tredjepartsförsäljning av Västtrafiks biljetter ska fortsatt främjas. När flera aktörer, exempelvis besöksnäringen, kan skapa erbjudanden där biljettköp ingår stimuleras hållbara resval.
- Medverka till, samt driva egen utveckling av innovationer som underlättar omställning till hållbart resande i hela Västra Götaland. Medel finns att söka från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden för utvecklingsprojekt. Fortsatt medverkan i ElectriCity-plattformen utgör en del i detta arbete och ingår i Regionala utvecklingsstrategins kraftsamling Elektrifiering.
- Delta i regionöverskridande utvecklingsinitiativ för ökat hållbart resande utifrån Rådslaget tillsammans med övriga regionala kollektivtrafikmyndigheter.
- Pågående pilotprojekt och tester av exempelvis dynamisk kollektivtrafik och kombinationsresor med cykel/övrig mikromobilitet och kollektivtrafik bör utifrån resultat och erfarenheter växlas upp och implementeras i ordinarie verksamhet i den takt ekonomin medger.
- Stärka och i högre grad koppla ihop och underlätta kombinerade resor med cykel/övrig mikromobilitet och kollektivtrafik. Utredda möjligheterna kring att ta med cykel på landsbygdsbussar samt gemensamma biljetter mellan kollektivtrafik och olika hyrcykelsystem.
- Revidering av trafikförsörjningsprogrammet pågår fortsatt under 2024. Västtrafiks medverkan är viktig och personella resurser behöver fortsatt avsättas i arbetet.
- Kollektivtrafikens roll i civilförsvaret/beredskap – fortsätta arbetet med utveckling av kollektivtrafiken som en del av det civila försvaret.

Målområde - God geografisk tillgänglighet

De prioriterade stråken i trafikförsörjningsprogrammet är grunden för att knyta ihop Västra Götaland med kollektivtrafik. I stråk med längre regionala förbindelser behöver restidskvoterna förbättras. Målbild tåg 2028 och beslutade kollektivtrafikplaner för respektive stadstrafikområde är utgångspunkten för Västtrafiks utveckling av trafikutbudet. Vid eventuell omfördelning och effektivisering av trafikutbud ska hänsyn tas till varierade förutsättningar i Västra Götalands olika delar. Den grundläggande servicenivån beaktas och samordning av skolresor och allmän kollektivtrafik värnas där förutsättningarna medger det.

- Fortsätta arbetet tillsammans med kommunerna med att utveckla samordningen mellan samhällssubventionerade transporter, i syfte att öka tillgängligheten kostnadseffektivt. Olika lösningar passar i olika tätorter/geografier. Till exempel samordning av skolskjutstrafik och allmän kollektivtrafik för att förbättra gymnasieelevers resmöjligheter.
- Kollektivtrafikbranschen upplever som flera andra branscher både akuta och långsiktiga utmaningar kring kompetensförsörjning. För att klara av att genomföra planerade satsningar på kollektivtrafiken, men också upprätthålla dagens trafik är kompetensförsörjningen en strategisk fråga. Västtrafik har som upphandlare av kollektivtrafik tillsammans med branschens utförare en viktig och styrande roll för att personalförsörjningen inom branschen kan säkras. Västtrafik ges därför i uppdrag att utreda hur man kan förtydliga kraven på god arbetsmiljö och goda anställningsvillkor i samband med varje upphandling.
- Synliggöra befintliga hållbara resmöjligheter till natur-, kultur och besöksområden i samverkan med andra aktörer. Utgångspunkt kan med fördel tas i den förstudie där Västtrafik tillsammans med Västkoststiftelsen och Länsstyrelsen identifierat naturområden med potential till ökat hållbart resande.
- Västtrafik har i uppdrag att representera Västra Götalandsregionen i arbetsgrupper och projektledning av respektive delprojekt i västsvenska paketet och Sverigeförhandlingens storstadsavtal.
- Västtrafik har utvecklat sin roll som samordnare för kollektivtrafikens infrastrukturbehov med kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Under 2023/2024 förväntas revidering av regional plan för transportinfrastruktur starta. Västtrafik behöver avsätta resurser för att delta i arbetet.

Målområde - Enkel, trygg och inkluderande

En grundförutsättning för att öka det hållbara resandet är att kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster är enkla att använda, upplevs som trygga, går att lita på och tar hänsyn till invånarnas varierande förutsättningar och behov. De senaste årens positiva utveckling med tre zoner, nya biljettformer, ökat fokus på trygghetsåtgärder och socialt hänsynstagande vid trafikplanering ska fortsätta. Samverkan med grannregioner och mobilitetsoperatörer utvecklas för att åstadkomma ett sömlöst och enkelt resande både inom och mellan Västra Götaland och grannregionerna.

- Samhällsutvecklingen och digitalisering förändrar resmönster och ger upphov till nya och utvecklade betal- och biljettlösningar. Västtrafik ges därför i uppdrag att utreda, driva och utveckla betal- och biljettsortimentet i syfte att möta resenärernas behov. Det innebär bland annat att genomföra de förändringar av seniorerbjudandet som infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden förväntas besluta om i slutet av 2023, enklare betalsätt för sällanresenärer, samt fortsatt utreda förutsättningar som underlättar val av biljettslag för flexiresenärer (genom så kallat pristak eller "capping").¹
- Aktiviteter för att kollektivtrafiken ska upplevas som trygg har fortsatt hög prioritet. I trygghetsbegreppet ingår flera olika aspekter vilket föranleder ett brett men samtidigt fokuserat arbete. En avgörande del för trygghet och i förlängningen attraktiviteteten handlar om att kunna lita på och känna tillförlitlighet i kollektivtrafiksystemet - hela resan behöver hänga ihop och fungera.
 - Aktiviteter för att förbättra och utveckla information och kommunikation vid både planerade och oplanerade trafikförändringar/störningar gentemot resenärerna är prioriterade. Västtrafiks utveckling av Framtidens Trafikinformation är ett exempel på detta.
 - Vidare handlar det om trygghet för resenärer och personal kopplat till hot och våld i samverkan med kommuner, myndigheter och civilsamhälle.
 - Resenärsmiljön vid hållplatser, knutpunkter och terminaler är ett delat ansvar där Västtrafik, Västfastigheter, kommuner och

¹ Införande av exempelvis pristak för biljetter och liknande funktioner förutsätter ett nytt biljettsystem hos Västtrafik. I VGR:s investeringsplan för 2024–2026 (RS 2022–03944) ingår ett nytt biljettsystem. Det nya biljettsystemet kan tidigast vara infört 2027.

andra aktörer tillsammans verkar för trygga och attraktiva platser. En fördjupad och systematisk samverkan med aktörerna för att utveckla resenärsmiljön och upplevelsen är önskvärd.

- Ett fortsatt arbete med att förbättra förutsättningarna så att personer med funktionsvariationer ska känna trygghet att hela resan fungerar.

- Fortsatt genomförande av Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor är angeläget. Enligt beslut i KTN 2022 ska strategin revideras i samband med att trafikförsörjningsprogrammet revideras. Ett arbete med att utvärdera nuvarande strategi har påbörjats. Utifrån vad utvärderingen visar kommer strategin revideras. Det kräver Västtrafiks medverkan och kommer ske i nära koppling till revideringen av trafikförsörjningsprogrammet.

- Arbetet med att genomföra och utveckla sociala konsekvensanalyser som en del av förstudierna inför upphandling behöver fortsätta och utvecklas vidare. En utvecklad dialog med olika resenärsgupper kan vara ett sätt.

Målområde - Låg miljöpåverkan

Fullfölja omställningen till förnybara drivmedel och elektrifiering med utgångspunkt i aktualiserad Miljö- och klimatstrategi, under förutsättning att ekonomin tillåter. Kollektivtrafiken är en viktig del i Kraftsamling Elektrifiering inom den regionala utvecklingsstrategin.

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens uppföljning

Den årliga uppföljningen av **trafikförsörjningsprogrammet** ska innehålla både uppföljning av målen och en skriftlig redovisning av insatser som gjorts för att nå målen. Uppföljningen ska även ge viss analys av orsakssamband för måluppfyllelsen, samt lokala exempel för att uppföljningen även ska ge relevant underlag för kommuner och kommunalförbund. Koncernkontoret leder framtagandet som sker i samverkan med Västtrafik.

För uppföljning av **uppdraget** ska bolaget lämna redovisningar per mål/målområde på respektive nämndsmöte 2024 i form av kortfattad skriftligt PM som följer med i ordinarie handlingar till nämnden. Nedanstående är en vägledande plan. Planen kan justeras efter samråd med infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens presidium.

Därtill önskar infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden information om resandeutveckling och övergripande ekonomisk utveckling vid nämndmötena. I samband med att redovisningen om andelen hållbara resor genomförs ska Västtrafik också informera infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden kring andelen resor som specifikt görs med kollektivtrafik.

I den ekonomiska informationen ska särskilt insatser och effekter kopplat till arbetet med intäktssäkring redovisas. Under samtliga av uppföljningstillfällena hos nämnden ska Västtrafik presentera genomförda åtgärder och effekterna av dessa kopplade till arbetet med intäktssäkring.

IKN april/maj: Målområde: Enkel, trygg och inkluderande, samt resande och ekonomi

IKN juni: Övergripande mål: Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland, samt resande och ekonomi

IKN oktober/november: Målområde: God geografisk tillgänglighet, samt resande och ekonomi

IKN december: Målområde: Låg miljöpåverkan, samt resande och ekonomi