

| | |
|--------------------|-------------------|
| Styrelsen | 2023-02-22 |
| Handling nr | 9.2 |
| Handläggare | Sara Frank |
| Daterad | 2023-02-16 |
| Reviderad | |

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Beslut detaljbudget 2023

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att godkänna uppdaterad detaljbudget för 2023.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Inledning

Den 29 november, 2022 beslutade regionfullmäktige om en tilläggsbudget för 2023. (RS 2022-02264). Två av besluten påverkade kollektivtrafiken i Västra Götaland och Västtrafik.

- *Korta resor över zongräns genomförs enligt Kollektivtrafiknämndens beslut den 20 oktober 2022.*
- *Den prishöjning som Kollektivtrafiknämnden beslutade om den 20 oktober 2022 återtogs och priset ska justeras tillbaka till dagens priser från och med den 1 maj 2023.*

Beslutet innehöll också ytterligare 80 mnkr i ytterligare finansiering som en konsekvens av ovanstående.

Ärende

Västtrafik har uppdaterat detaljbudget 2023 utifrån regionfullmäktiges beslut. Beslutet medför att Västtrafiks budgeterade intäkter sänks med 80 mnkr och Västtrafik tillförs en ökning av driftsbidraget med motsvarande belopp. I övrigt sker ingen förändring utifrån den vid Västtrafiks styrelsesammanträde 20 oktober (1-15-22) redovisade budgeten (bilaga 1). Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden tog beslut om sin detaljbudget vid sammanträdet 9 februari, 2023 (IKN: 2023-00143) där nedanstående driftsbidrag till Västtrafik inklusive finansiering av tilläggsuppdrag ingår.

| Belopp i mnkr | Budget 2023 | Budget 2022 | Avvikelse B23-B22 | % |
|---|---------------|---------------|-------------------|------------|
| Biljettintäkter | 3 554 | 2 919 | 635 | 22% |
| Övriga intäkter | 1 631 | 1 531 | 101 | -7% |
| Kostnader | -11 161 | -10 058 | -1 102 | -11% |
| Resultat före finansnetto och bokslutsdisp | -5 976 | -5 609 | -367 | -7% |
| Finansnetto | 1 | 1 | 0 | |
| Bokslutsdispositioner | 0 | 0 | 0 | |
| Resultat före driftsbidrag | -5 975 | -5 608 | -367 | -7% |
| Förslag driftsbidrag | 5 975 | 5 608 | 367 | -7% |
| Resultat | 0 | 0 | 0 | |

Västtrafiks driftsbidrag för 2023 uppgår till 5 975 mnkr vilket är en ökning med 367 mnkr i jämförelse med budget 2022. Tabellen nedan redovisar den uppdaterade sammanfattningen av de budgeterade nettoeffekterna där enda skillnaden jämfört tidigare är beloppet för biljettintäkter +635 mnkr (+715 mnkr föregående version).

| Sammanfattning av avvikelser budget 2023 i jämförelse med budget 2022 (Belopp i mnkr) | |
|--|------|
| Biljettintäkter | 635 |
| Statsbidrag - elbusspremie | 25 |
| Återföring ej definierad besparing 2022 | -136 |
| Index | -665 |
| Förändrat resande | -21 |
| Förändrad trafik, trafikplan, upphandling mm | 23 |
| Spårvagn trafik, banan och fordon | -145 |
| Tåg bana och fordon | -64 |
| Övrigt | -19 |
| | -367 |

//

Bilaga 1: Styrelsehandling nr 7.3 Detaljbudget 2023 (2022-10-20)

| | |
|--------------------|---------------------|
| Styrelsen | 2022-10-20 |
| Handling nr | 7.3 |
| Handläggare | Jimmy Eklund |
| Daterad | 2022-10-12 |
| Reviderad | |

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Detaljbudget 2023

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att godkänna redovisad detaljbudget för 2023.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

Detaljbudget 2023

Västtrafik AB



Innehållsförteckning

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Sammanfattning..... | 3 |
| 2 | Verksamhet | 3 |
| 2.1 | Mål från regionfullmäktiges budget..... | 3 |
| 2.1.1 | Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet | 3 |
| 2.1.1.1 | Återstart för kollektivtrafiken..... | 4 |
| 2.1.2 | Vara föregångare - VGR:s eget arbete ska ligga i framkant | 4 |
| 2.1.2.1 | Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om" | 4 |
| 2.2 | Trafikförsörjningsprogrammet | 5 |
| 2.3 | Regiongemensamt | 6 |
| 2.3.1 | Miljö..... | 6 |
| 2.3.2 | Social hållbarhet..... | 6 |
| 2.3.3 | Säkerhet och beredskap..... | 7 |
| 2.3.4 | Intern kontroll | 7 |
| 3 | Medarbetare | 7 |
| 3.1 | Mål från regionfullmäktiges budget..... | 7 |
| 3.1.1 | Låta lönesättningen präglas av större flexibilitet, där hänsyn tas till marknadssituationen och kompetensbehov samtidigt som budget ska hållas | 8 |
| 3.1.2 | Säkra behovet av återhämtning och avlastning samtidigt som köer betas av | 8 |
| 3.2 | Arbete mot kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier | 8 |
| 3.3 | Personalvolym och personalstruktur | 9 |
| 3.4 | Arbetsmarknadsinsatser | 9 |
| 4 | Ekonomi..... | 10 |
| 4.1 | Resultat..... | 11 |
| 4.1.1 | Verksamhetens intäkter..... | 11 |
| 4.1.2 | Verksamhetens kostnader..... | 12 |
| 4.2 | Investeringar..... | 13 |
| 4.3 | Eget kapital och obeskattade reserver | 14 |

1 Sammanfattning

I affärsplanen har Västtrafik tagit fram tre fokusområden inom vilka Västtrafik behöver göra förflyttning på kort och lång sikt för att uppnå de mål som bolaget har från trafikförsörjningsprogrammet, regionfullmäktiges budget samt kollektivtrafiknämndens uppdrag. Västtrafik har till viss del återhämtat sig från pandemin. Resandet har under 2022 en uppgående kurva efter att restriktionerna utifrån pandemin släppte i början av året, men det är fortsatt en osäker trend. De senaste åren har resenärerna förändrat sina resmönster. Västtrafik står nu framför ett förändrat normalläge där resandet sker på ett annat sätt än före pandemin. Detta ställer krav på att kollektivtrafiken utvecklas och anpassas i takt med regionen och dess medborgare. För Västtrafik totalt är nuvarande bedömning att resandet 2023 kommer motsvara ca 336 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 95% av 2019 års resande.

Västtrafik har för budget 2023 ett resultat som är i linje med den av regionfullmäktige samt kollektivtrafiknämnden beslutade tilldelade budget, med ett ökat driftsbidrag motsvarande 287 mnkr (+5%). Budgeten innehåller betydligt högre biljettintäkter och en stabilare återgång än vad som tidigare estimerats, men det är en tidigareläggning av förväntade intäkter. Det är nu kostnadssidan som är Västtrafiks stora utmaning. Utifrån påverkan från förändringarna i omvärlden, kriget i Ukraina, konjunkturläge etc ökar den allmänna kostnadsutvecklingen (index) för Västtrafiks trafikavtal. Påverkan hittills under 2022 här främst varit utifrån bränslekostnadernas utveckling, men konjunkturläget och inte minst inflationen påverkar nu de tyngre indexen. Den positiva effekten från biljettintäkter dämpar kostnadsutvecklingen, men Västtrafik har en fortsatt utmanande ekonomisk situation med stora osäkerheter, men nu på kostnadssidan.

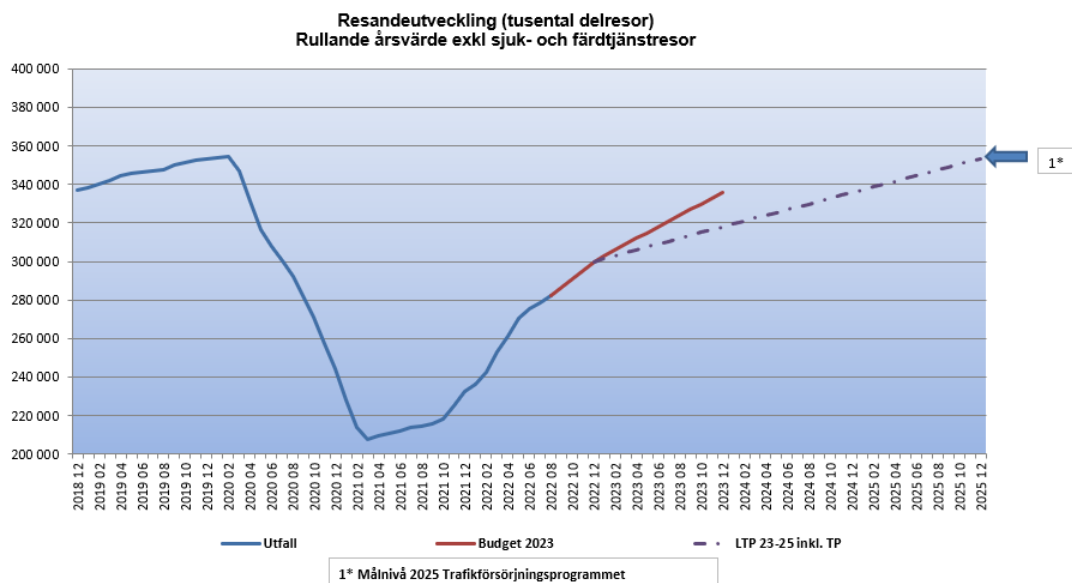
2 Verksamhet

2.1 Mål från regionfullmäktiges budget

2.1.1 Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet

Budget 2023 bygger på en samlad bedömning av resandet utifrån utvecklingen Västtrafik den senaste perioden. Resandet har under 2022 en uppgående kurva efter att restriktionerna från pandemin släppte, men det är fortsatt en osäker trend. De senaste åren har resenärerna förändrat sina resandemönster. Västtrafik står nu inför ett förändrat normalläge där resandet sker på ett annat sätt. Detta ställer krav på att kollektivtrafiken utvecklas och anpassas i takt med regionen och dess medborgare.

Inriktningen för Trafikplan 2023 är att genomföra trafikförändringar anpassade efter resenärernas resbehov utifrån en ny form av verklighet. Under 2023 estimeras att nivån motsvarande ca 95% av 2019 års resande. Det finns utrymme i budgeten för att kunna göra trafikförändringar under pågående år kopplat till infrastrukturprojekt och andra förändrade förutsättningar. Västtrafik har börjat återhämta sig, men behöver arbeta vidare för att återfå marknadsandelen för att uppnå de mål som finns. Ett annat fokusområde är fortsatt arbeta med ekonomisk hållbarhet och intäktssäkring för att säkerställa en budget i balans och skapa möjligheter att utveckla verksamheten i syfte att uppnå ökad marknadsandel.



För Västtrafik totalt är nuvarande bedömning att resandet 2023 kommer motsvara ca 336 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 95% av 2019 års resande.

2.1.1.1 Återstart för kollektivtrafiken

Den stora omställning som pandemin medfört innebär ett fönster för långsiktiga förändringar till hållbart resande. I regionfullmäktiges budget lyfts det prioriterade målet att knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet. Fokusområde för 2023 är återstart av kollektivtrafiken. En bred palett av åtgärder krävs. Det handlar om att driva på och underlätta för mer hållbara resval genom informations- och beteendepåverkande projekt som stimulerar till bland annat ökad cykling och samåkning. Ett löpande arbete som sker i samverkan med kommuner och företag. Det handlar också om att utveckla erbjudandet mot att leverera på en större del av människors resbehov och verka för utvecklingen av ett väl fungerande hållbart mobilitetssystem. Arbetet drivs genom en särskild satsning på mobilitet. Behovsstyrd tjänst samt cykel- och mikromobilitet är två utpekade satsningsområden.

Västtrafik följer nära de satsningar som sker i infrastrukturen samt kring nya etableringar i regionen. Samordning görs med övriga berörda aktörer för att genomföra åtgärder som stöder ett ökat hållbart resande. Ett prioriterat område är dialog och samverkan med kommunerna för att fortsatt förbättra kollektivtrafikens framkomlighet och utrymme i stadsrummet.

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

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

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

Elektrifieringen fortsätter enligt plan under 2023. Omställning mot el i stadstrafiken pågår. Drygt 160 nya elbussar kommer att komma i trafik under året. Förutsättningarna för eldrift i regiontrafik ökar och steg för att i framtida upphandlingar även elektrifiera regiontrafik kommer att undersökas under 2023.

Omställningen mot elektrifierad fartygstrafik pågår. Ett av fartygen som idag trafikerar Koster har byggts om och är idag möjligt att köra elektrifierat, dock pågår samtal med Strömstad kommun för att laddinfrastrukturen som möjliggör att el-drift kommer på plats. Det är viktigt att samtliga aktörer som påverkar möjligheten till el-drift konstruktivt arbetar tillsammans för att lösa de utmaningar som följer med elektrifieringen.

Elektrifieringen av fartygstrafiken i Lysekil har blivit försenat p g a att upphandlingen överprövats. Eldriven båttrafik beräknas vara i drift i december 2023. Under 2023 förväntas avtal tecknas för att möjliggöra en elektrifiering av fartygstrafiken till Tjörn.

Under 2022 har förstudier inför upphandling 2025 av fartygstrafiken i Södra Skärgården, Älvtrafiken och Kostertrafiken genomförts. Inriktningen är att fartygstrafiken ska elektrifieras och möjligheterna till detta utreds under förstudiearbetet. Arbetet med att möjliggöra målsättningen fortsätter under 2023. Övergången till el innebär utmaningar när trafikeringen kräver många fartyg (vilket är fallet i dessa områden), då kostnaderna för nya, alternativt konverterade, fartyg ökar liksom utmaningarna för laddning. En succesiv upptrappning av el-drift under avtalstiden bedöms vara en framkomlig väg i omställningen av fartygstrafiken.

2.2 Trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av regionfullmäktige, pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Uppdraget från kollektivtrafiknämnden för 2023-2024 konstaterar att sedan restriktionerna släppt har resandet och marknadsandelen ökat. Bedömning är att ökningen till allra största del är till följd av återgång till arbete på kontoren och möjligtvis, till viss del, till följd av ökade bensinpriser. Under våren har resandet dock planat ut och marknadsandelen för kollektivtrafik ligger en bra bit under målet för 2025.

Uppdraget beskriver vidare att mot den bakgrunden och samtidigt fortsatt ansträngd ekonomi till följd av främst ökade bränslepriser, har Västtrafik identifierat tre områden som är i linje med trafikförsörjningsprogrammet och nuläget och som kollektivtrafiknämnden bedömer svarar upp mot de behov som är angelägna att fokusera på framåt. Dessa är:

- 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.

| 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 pendlingsnät och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) ska öka. | 82% | Delmål 1 |
| Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner (förubblingsmålet). | 350 | Delmål 1 |
| Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %. | 65% | Delmål 2 |
| Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka. | 70% | Delmål 2 |
| Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka. | 800 st | Delmål 2 |
| Utsläppen av CO2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006. | 85% | Delmål 3 |

2.3 Regiongemensamt

2.3.1 Miljö

Den i särklass viktigaste åtgärden för Västtrafik, för att kunna erbjuda en hållbar resa och nå miljömålen, är att ställa omfattande miljökrav vid upphandling av fordon och trafik. Västtrafik har arbetat länge med att ställa långtgående miljökrav i upphandlingar där krav på ett aktivt miljöarbete hos leverantörer ingår. Utöver detta ställer Västtrafik miljökrav i trafikavtalen där krav på miljöledningssystem och verksamhetsrutiner som skall minimera miljöpåverkan ingår. För att kunna följa utvecklingen är det en förutsättning att följa upp ställda miljökrav samtidigt som leveransen enligt Västtrafiksmodellen säkerställs. Uppföljningsarbetet pågår under 2023 med bland annat revisioner hos anlitade trafikföretag. Det övergripande miljömålet för Västtrafik är en minskning av koldioxidutsläppen med 90% till 2035. Västtrafiks miljö- och klimatplan beskriver de åtgärder som krävs för att nå målen, en storskalig elektrifiering kommer vara nödvändig. Planen kommer att uppdateras under 2023 efter att aktualiseringen av miljö- och klimatstrategin fastställts.

Pandemin har lett till en kraftig minskning av antalet resenärer, under 2022 har resandet börjat öka vilket bidrar positivt till att uppnå målen om minskat koldioxidutsläpp per personkilometer. Att nå målet att minska koldioxidutsläppen med 85% till år 2025 bedöms som en utmaning, då nyckeltalet minskning av koldioxidutsläpp per personkilometer påverkas kraftigt av att resandet minskat i och med pandemin och återhämtningen av resandet tar tid. Samtidigt fortlöper åtgärderna för att nå målen och erfarenheten visar att elektrifieringen, som ger stor effekt, går fort. Möjligheten att elektrifiera även regiontrafik är idag stor, i aktualiseringen av miljö- och klimatstrategin framgår att även regiontrafiken i framtiden i första hand skall elektrifieras alternativt utföras på el eller biogas. En snabb elektrifiering av regiontrafiken bedöms bidra positivt till måluppfyllelse. Energimarknaden, oavsett energislag, är idag påverkad av omvärldsfaktorer och därmed osäker. I dagsläget påverkas möjligheten till biogasdrift av bristande tillgång på gas och den därmed kraftigt ökade prisnivån.

Under 2023 kommer etablering av trafik pågå i Göteborg, Trollhättan och Vänersborg. Av upphandlad trafik kommer ca 160 bussar att vara elektrifierade. Arbetet med förstudier och upphandlingar av kommande trafik pågår under 2023 och miljökrav i enlighet med miljö- och klimatplanen kommer ställas. Förstudierna omfattar bland annat busstrafik i Lerum, Orust samt viss Expressstrafik. Västtrafik kommer under 2023 att fortsätta arbetet med att förbereda inför en framtida certifiering av Västtrafiks miljö- och hållbarhetsledningssystem i enlighet med målsättningen i Västra Götalandsregionens Miljömål 2030.

Västtrafik genomför årligen revisioner av trafikavtalen och har en revisionsplan för miljörevisioner och revisioner av social hållbarhet under 2023.

2.3.2 Social hållbarhet

Arbetet med att implementera åtgärder i handlingsplanen för ”Kollektivtrafik på jämlika villkor” fortsätter under 2023. Tillgänglighetspassningen av hållplatser fortsätter, parallellt med arbetet med att ta fram nya riktlinjer för tillgängliga hållplatser. Tillgänglighetsanpassningen av fordonen fortsätter utvecklas i samband med varje ny upphandling och arbetet med att anpassa webbsida och andra digitala verktyg fortsätter. Västtrafiks verktyg för att systematisera arbetet med att inkludera sociala konsekvenser i trafikplaner, förstudier, trafikupphandlingar, upphandlingsdokument, avtal och affärsutvecklingsplaner används och utvecklas fortlöpande. Ett arbete som kommer påbörjas hösten 2022 och fortsätta 2023 är att utveckla metoder för att säkerställa att medborgarperspektivet, specifikt resenärgrupper med särskilda behov, lyfts in i ett tidigt skede av förstudier. Västtrafik planerar att under 2023 fortsätta utveckla metoder för en ökad samverkan med resenärgrupper med fokus på äldre, barn och personer med funktionsnedsättningar så de som berörs får en möjlighet att bidra med sina erfarenheter. Under 2022 startades ett samarbete med funktionshinderorganisationerna. Under flera tillfällen har

representanterna mötts och delat erfarenheter på olika sätt, med målet att hitta vägen till ett långsiktigt samarbete. Arbetet ska permanentas under 2023 och utvecklas för att omfatta fler resenärsgupper. Västtrafik arbetar vidare med riskkartläggning och vidareutveckling av krav på hållbara leverantörsled tillsammans med ETI Sverige, Trafikförvaltningen Stockholm och Skånetrafiken.

2.3.3 Säkerhet och beredskap

Det säkerhetspolitiska läget i vårt geografiska närområde har under flera år kraftigt försämrats och har i och med Rysslands anfallskrig mot Ukraina belyst detta ytterligare. Sedan 2015 har Sverige återupptagit totalförsvarsplaneringen i syfte att möta dessa nya och ökande hot som riktas mot vårt samhälle. Säkerhetsskydd som syftar till att skydda det som är skyddsvärt utifrån Sveriges säkerhet, beredskapsplanering inom ramen för krisberedskap och civilt försvar utgör fokusområden för att skapa den nödvändiga robusthet och resiliens som vi behöver uppnå i egenskap av samhällsviktig verksamhet.

Digitaliseringen medför oändliga möjligheter, men öppnar även upp sårbarheter som kan utnyttjas av antagonister om dessa inte hanteras. Informationssäkerhet utgör därför en viktig komponent i att skydda vår digitala infrastruktur, immateriella tillgångar och vår information i övrigt i detta exponentiellt växande digitala samhälle.

Trygghetsfrågor har blivit alltmer aktuella i Sverige under senare år. Rådande samhällsutveckling och stundande lågkonjunktur kommer sannolikt innebära konsekvenser för samhällets redan resurssvaga medborgare. Detta påverkar det offentliga rummet där kollektivtrafiken verkar. Vi arbetar mot målet för ökad trygghet i enlighet med Västra Götalandsregionens strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor. Som samhällsaktör bidrar vi till kommunernas brottsförebyggande arbete med fokus på social hållbarhet. Avdelningen arbetar med långsiktiga och hållbara strategier tillsammans med kommunerna för ökad trygghet som möjliggör för medborgare att ta sig fram med kollektivtrafiken.

2.3.4 Intern kontroll

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

3 Medarbetare

3.1 Mål från regionfullmäktiges budget

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. Västra Götalandsregionens målbild och viljeinriktning delas av Västtrafik. Västtrafik ser en stark koppling till att arbeta strukturerat och aktivt med inkludering och koppling till innovation, attraktiv arbetsgivare och hållbarhet. Västtrafik 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 vi arbeta vidare med kulturarbetet som tar avstamp i resultatet från årets arbetsmiljöenkät. Dessutom fortsätter vi vidareutvecklingen av onboarding, digitalisering av arbetsplatsen, aktiviteter via Västtrafiks HR-råd 9 000 samt genomlysning av ett inkluderingsperspektiv i flera

HR-processer för att utmana. Arbetet med kompetensplaneringen har senaste åren fokuserat på arbetet med utformningen av och förflyttningen mot Västtrafiks målbild för ledarskapet och medarbetarskapet. Arbetet syftar framför allt till att alla medarbetare ska ha förståelse för ”Det börjar med mig”. Vad avser andelen anställda som har en plan för kompetensutveckling har Västtrafik sedan flera år tillbaka ett uttalat krav kring detta i samband med medarbetaruppföljning, något som under nästa år helt utgår ifrån en digital plattform. Sedan flera år tillbaka arbetar Västtrafik aktivt med att identifiera kärnkompetenser, dvs vilka kompetenser måste vara anställda och vilka kompetenser som tillfälligt kan förstärkas genom att använda Västtrafiks konsultförmedlingstjänst. Västtrafiks mål och uppdrag innebär att behovet av att kompetensväxla löpande ses över, ett arbete som även fortsätter nästa år och då framför allt med fokus på roller inom IT.

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

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

Västtrafik fortsätter uppföljningen av medarbetarnas fysiska och psykosociala hälsa via OSA-dialoger (Organisatoriska och Sociala Arbetsmiljöronder). Dessa dialoger kompletteras löpande med pulsmätningar som senaste året haft fokus på förändrad arbetsituation utifrån pandemin, exempelvis välmående utifrån ökad grad av distansarbetet. Kommande 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. Helhet och kontinuitet är viktigt och därför ser Västtrafik nu till att medarbetarsamtalen hänger ihop. Västtrafik har två typer av samtal: en del med fokus på välmåendet, den fysiska och psykosociala arbetsmiljön och den andra delen har fokus på prestation, resultat och utveckling.

3.2 Arbeta mot kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier

Västtrafik har nolltolerans mot kränkningar och trakasserier. Vi har sedan 2018 haft detta som olika teman i våra årliga OSA-dialoger (Organisatoriska och Sociala Arbetsmiljöronder). Vår

kultur är en möjliggörare, men det är också här några av våra utmaningar finns. Under pandemin genomfördes regelbundna pulsmätningar och i början av året genomfördes en mer omfattande arbetsmiljöenkät. Med avstamp i resultatet från arbetsmiljöenkäten utforskar vi vår kultur - våra möjligheter och utmaningar – genom medarbetardialoger. Efter avslutade medarbetardialoger under 2023 hoppas vi ha en tydligare bild av våra styrkor, svagheter och vad vi behöver agera på för att göra en kulturell förflyttning.

3.3 Personalvolym och personalstruktur

Västtrafik har 427 nettoårsarbetare per den siste augusti 2022, jämfört med 410 motsvarande tidpunkt föregående år. Till följd av omständigheterna kopplat till covid-19 infördes anställningsprövning och ställningstagande till rekrytering har fram tills i våras utförts av en utsedd beslutsgrupp. Dessa särskilda rutiner avvecklades och vi har återgått till tidigare beslutsrutiner.

Löpande pågår även en konsultväxling inom IT-enheten, 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.

3.4 Arbetsmarknadsinsatser

För att omsätta FN:s konventioner i praktiken har Västra Götalandsregionen sedan flera år tillbaka skapat en handlingsplan som beskriver och konkretiserar arbetet med mänskliga rättigheter med 12 nedbrutna delmål. Utifrån Västtrafiks perspektiv är de mål 8 som är relevanta, vilket handlar om att Västra Götalandsregionen ska arbeta aktivt mot diskriminering och för att främja jämlikhet på arbetsplatsen. Pandemin har inneburit att våra tidigare arbetsmarknadsinsatser avstannat något men inför 2023 för Västtrafik exempelvis dialog med upphandlade partners om praktikplatser kopplat till trygghetsarbetet.

4 Ekonomi

Västrafiks föreslagna ram till kollektivtrafiknämnden visar för 2023 på ett ökat driftsbidrag motsvarande 287 mnkr (5%). Covid -19 har fört med sig effekter på kollektivtrafiken och resandet har minskat, men återhämtningen har varit stark redan under 2022. Tidigare gjorda planer behöver anpassas även om strategier och inriktningar på lång sikt kvarstår. Västrafiks biljettintäkter bedöms öka med cirka 400 mnkr jämfört tidigare bedömningar i långtidsprognosen 2023 - 2025.

Kostnadssidan här däremot också ökat, där t ex bara trafik kostnaderna bedöms öka med 600 mnkr mer än tidigare i långtidsprognos. Det är framför allt den allmänna kostnadsutvecklingens (index) påverkan på trafikavtalen som står för den ökningen. 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 2023 jämfört budget 2022 i enlighet med tidigare års principer.

| Belopp i mnkr | Budget 2023 | Budget 2022 | Avvikelse B23-B22 | % |
|---|---------------|---------------|-------------------|------------|
| Biljettintäkter | 3 634 | 2 919 | 715 | 24% |
| Övriga intäkter | 1 631 | 1 531 | 101 | -7% |
| Kostnader | -11 161 | -10 058 | -1 102 | -11% |
| Resultat före finansnetto och bokslutsdisp | -5 896 | -5 609 | -287 | -5% |
| Finansnetto | 1 | 1 | 0 | |
| Bokslutsdispositioner | 0 | 0 | 0 | |
| Resultat före driftsbidrag | -5 895 | -5 608 | -287 | -5% |
| Förslag driftsbidrag | 5 895 | 5 608 | 287 | -5% |
| Resultat | 0 | 0 | 0 | |

Sammanfattning av budgeterade nettoeffekter

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen mellan budget 2023 och budget 2022.

| Sammanfattning av avvikelser budget 2023 i jämförelse med budget 2022 | |
|---|------|
| (Belopp i mnkr) | |
| Biljettintäkter | 715 |
| Statsbidrag - elbusspremie | 25 |
| Återföring ej definierad besparing 2022 | -136 |
| Index | -665 |
| Förändrat resande | -21 |
| Förändrad trafik, trafikplan, upphandling mm | 23 |
| Spårvagn trafik, banan och fordon | -145 |
| Tåg bana och fordon | -64 |
| Övrigt | -19 |
| | -287 |

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

I samband med elektrifieringen av busstrafiken erhåller Västrafik s k elbusspremie som fördelas utifrån livslängden på fordonen (+25 mnkr).

I budget 2022 redovisades enligt instruktion från ägaren dåvarande underskott som ett ej definierat besparingskrav. I budget 2023 återförs tidigare kostnadsnivå (-136 mnkr).

Index ökar mellan åren med cirka -665 mnkr. Det är en väsentligt högre kostnadsutveckling än vad som tidigare bedömts nödvändig. Kostnaden drivs i första hand av bränsleindexen. Utvecklingen av olika bränslen såväl som för el har det senaste året varit extrem. Utöver det har

inflationsnivåerna ökat och som en följd finns osäkerheter i kommande lönekostnadsnivåer. Det är i dagsläget en ostabil situation där de ekonomiska konsekvenserna är svåra att bedöma.

Resandet har ökat och som en effekt av det ökar även kostnader för incitament och förstärkningstrafik (-21 mnkr).

Förändrad trafik, trafikplan 2023, effektiviseringar och pris vid upphandling ger sammantaget en positiv effekt med +23 mnkr.

Spårvagnstrafiken förväntas under 2023 få ökade kostnader (-145 mnkr). Det beror främst på ökade trafik kostnader från Göteborgs Spårvägar som avser drift, underhåll av vagnar men även el. Utöver det ökar kostnaden för leasing (leverans av M33) och bana.

Tågtrafikens kostnader ökar också under 2023 vilket främst beror på elen i banavgifterna, depåhyra och ökade underhållskostnader (-64 mnkr).

Kostnadsutvecklingen på övriga poster avviker negativt med -19 mnkr. Driftskostnaderna påverkas framför allt av olika systemkostnader både vad avser drift såväl som utveckling. De påverkas även av ökade försäljningsomkostnader inklusive högre kostnader för biljettkontrollen. Personalkostnaderna avviker negativt med ca -22 mnkr. Det beror på årlig lönerrevision, samt förväntade nyrekryteringar, helårseffekter. Avskrivningarna beräknas minska med 9 mnkr. En större andel går ur plan än vad som nyinvesteras kommande år. Resterande avser ett antal poster under övrigt.

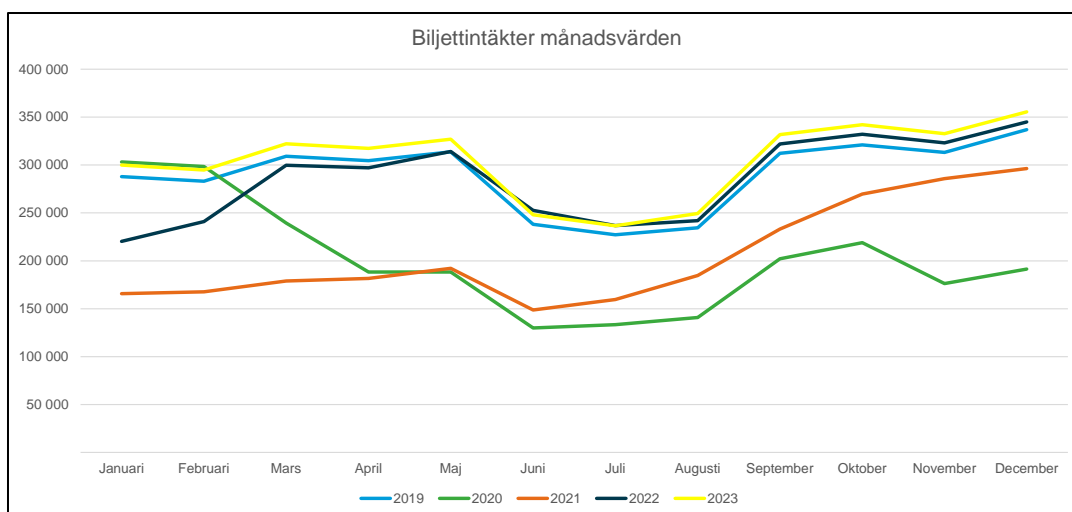
4.1 Resultat

4.1.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna förväntas öka med +715 mnkr (24%) i jämförelse med budget 2022. Budgetförslaget innehåller en genomsnittlig intäktsökning utifrån prisökning, vilket beräknas motsvara cirka +65 mnkr, men även en påverkan av förändringar i samband med korta resor över zongräns. Den genomsnittliga prisökningen är 2,6 %. Västtrafik fortsätter att ha ekonomisk hållbarhet som fokusområde där budget i balans och arbete med intäktssäkring förväntas ge ytterligare ekonomisk effekt.

| (Mnkr) | Budget 2022 | 2 919 |
|--|----------------------|--------------|
| Biljettintäkter | | |
| Ökande försäljning och resande, biljettmix etc | | 640 |
| Prisjustering | | 45 |
| Intäktssäkring | | 30 |
| Biljettintäkter | Budget 2023v3 | 3 634 |

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 beror på ändrad biljettmix där enkelbiljetter säljs i större omfattning än tidigare. Samtidigt har Västtrafik arbetat för att minska området för öppen visering vilket skapat en högre betalningsvilja än tidigare. Under 2023 förväntas Västtrafik uppnå ca 100% av biljettintäkterna jämfört med 2019 och utmaningen vidare blir att fortsätta öka och vinna nya resenärer.



4.1.2 Verksamhetens kostnader

Kostnaderna i budgetförslag 2023 ökar med -1 103 mnkr (-11 %) i jämförelse med budget 2022. Den ökningen innehåller en återläggning av det odefinierade besparingskrav på -136 mnkr Västtrafik redovisade enligt koncerninstruktioner. Det är den allmänna kostnadsutvecklingen (index) som står för huvuddelen av ökningen.

| Belopp i mnkr | Budget 2023 | Budget 2022 | Avvikelse B23-B22 | % |
|--------------------------|----------------|----------------|-------------------|-------------|
| Direkta trafik kostnader | -9 064 | -8 042 | -1 023 | -13% |
| Övriga driftskostnader | -1 399 | -1 332 | -67 | -5% |
| Personalkostnader | -391 | -368 | -22 | -6% |
| Avskrivningar | -308 | -316 | 9 | 3% |
| Totala kostnader | -11 161 | -10 058 | -1 103 | -11% |

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 kostnadsslag.

Trafikkostnaderna ökar med -13%. Den största påverkansposten avser ökning av den allmänna kostnadsutvecklingen (index) på trafikavtalen med -665 mnkr. Kostnaderna för spårvagnstrafik ökar med -145 mnkr och avser ökad leasing, ökad el, reparation och underhåll av spårvagnarna mm. Det oidentifierade besparingskravet som fanns i budget 2022 har återförts (-136).

Driftskostnaderna ökar med -5% mellan budgetåren. Kostnaderna för underhåll och reparation av tåg, depåhyra ökar etc (-33 mnkr), olika systemkostnader drift och utveckling ökar och det pågår fortsatt prioriteringsarbete inom detta område. Västtrafik påbörjar inom systemområdet två större förändringsprogram "Framtidens biljettköp" och "Framtidens trafikinformation". Det kommer ställa fortsatt höga krav på prioritering och fokusering att driva detta de nästkommande åren.

Personalkostnaderna ökar med -6 %. Det avser växande verksamhet, pensionskostnader samt den årlig lönejustering enligt prognosticerat AKI-index. Avskrivningarna minskar med 3%. Andelen som går ur plan är större än de beräknade aktiveringarna enligt investeringsplanen.

Självfinansieringsgrad

Västtrafiks självfinansieringsgrad har de senaste åren innan pandemin motsvarat 50–51% (enligt beräkning i årsredovisningen). Pandemin, och med den minskade biljettintäkter, har påverkat självfinansieringsgraden negativt. Görs motsvarande estimering utifrån budget 2023 förväntas självfinansieringsgraden hamna lägre även om den stärkts i och med återhämtningen av biljettintäkterna och bedöms nu motsvara cirka 46,6 %.

Långtidsprognos

I långtidsprognosen 2023–2025 bedömdes behovet av driftsbidrag motsvarande ökningen i förslag till budget. Intäkterna överstiger tidigare gjord långtidsprognos med ca +400 mnkr, men kostnadsmassan överstiger även den, där t ex trafikkostnaderna är -600 mnkr högre än vad som tidigare förväntas. Det är den allmänna kostnadsutvecklingen (index) som väsentligen överstiger tidigare gjorda bedömningar

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 och med större slag inom ett år.

Händelser i omvärlden påverkar utvecklingen och dessa index. Beaktat nuvarande läge är bedömningarna i budget 2023 mycket osäkra.

4.2 Investeringar

Kollektivtrafiken står inför stora investeringar under 2023. Omfattande nyinvesteringar pågår i såväl tåg- som spårvagnsfordon samt i depåer och större hållplatser. Totalt sett har kollektivtrafikinvesteringar en ram om 1,6 mdkr. Ramen avser utbetalningar för 2023 och är uppdelad enligt nedan.

- Ägarstyrda ramar inklusive fastighetsinvesteringar (619 mnkr)
- Verksamhetsstyrda ramar (230 mnkr)
- Investeringar utanför ram (706 mnkr)

Alla investeringar inom fastighetsområdet hanteras t ex. 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 | Ägarstyrda investeringar | Verksamhetsstyrda investeringar | Investeringar utanför plan |
|--|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Fastighetsinvesteringar redovisas av Västfastigheter | | | |
| Fordonsinvesteringar | 352 000 | 80 000 | 466 000 |
| Utrustningsinvesteringar | 7 200 | 130 000 | 86 000 |
| varav ägarstyrd följdutrustning till fastighetsinvesteringar | 7 200 | | 86 000 |

Investering i verksamhetsstyrd utrustning sker i en liknande nivå som tidigare nivå 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 2023 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 2023–2025 kan avvika från budgeterade belopp. Uppdatering av prognos för utbetalningar sker

löpande och visar just nu på en risk att utbetalningarna under 2023 kan bli större än budgeterade belopp.

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 2023 visar aktiveringar av de investeringar som hanteras i Västtrafiks anläggningsregister och som påverkar posten avskrivningar i budget 2023. Bedömningen är att nedanstående plan ska vara i linje med de ramar som tilldelats (Investeringar överstigande 5 mnkr har eller kommer beslutas av styrelsen).

| Investeringar, aktivering tkr | Brutto invest B2023 | Brutto invest B2022 |
|------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Säkerhet och administrativ service | 1 660 | 2 550 |
| Utveckling system | 24 600 | 57 400 |
| Fordonsutrustning | 47 400 | 48 530 |
| Övrigt IT | 13 350 | 6 450 |
| Tågunderhåll | 77 500 | 27 320 |
| Spårvagn utrustning | 93 900 | 81 050 |
| Optionsfartyg 2 | | 75 600 |
| Båtunderhåll | 1 000 | |
| Elektrifiering laddinfrastruktur | 6 500 | 74 500 |
| Övrigt | 11 890 | 5 000 |
| Summa investeringar | 277 800 | 405 400 |

4.3 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik har för närvarande ett eget kapital (obeskattade reserver) motsvarande ca 591 mnkr. Omfattningen på kapitalet vid ingången av 2023 beror på hur år 2022 slutar och eventuell avvikelse, positiv eller negativ hanteras.

//