

Styrelsen	2025-02-20
Handling nr	8.2
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2025-01-29
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Ekonomiskt utfall för verksamhetsåret 2024

I bifogad handling presenteras ekonomiskt utfall för perioden 1 januari - 31 december 2024 för Västtrafik AB.

FÖRSLAG TILL BESLUT
Med anledning av ovanstående föreslås styrelsen besluta att notera ekonomiskt utfall för verksamhetsåret 2024 till protokollet.

Skövde dag som ovan

Lars Backström



Årsredovisning 2024

Västtrafik AB

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
1.1	Viktigaste händelserna under perioden	3
2	Verksamhet	4
2.1	Trafikförsörjningsprogrammet.....	4
2.2	Mål från regionfullmäktiges budget	5
2.2.1	Mål: Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet	5
2.2.2	Mål: Ökad måloppfyllelse för Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål.....	10
2.3	Regiongemensamt	12
2.3.1	Hållbarhet	12
2.3.2	Inköp	13
2.3.3	Säkerhet och beredskap.....	14
2.3.4	Intern kontroll	14
2.3.5	Uppföljning av verksamhet som lämnat över till privata utförare	14
3	Medarbetare	15
3.1	Mål från regionfullmäktiges budget	15
3.1.1	Mål: Västra Götalandsregionen ska vara en ledande och attraktiv arbetsgivare med konkurrenskraftiga löner och ett hälsofrämjande ledarskap som grund	15
3.1.2	Mål: Medarbetares arbetsmiljö ska förbättras genom satsning på återhämtning och avlastning och inflytande över sin arbetsmiljö	16
3.2	Arbete mot kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier	17
3.3	Personalvolym och personalstruktur.....	17
3.4	Företagshälsovård	18
4	Ekonomi.....	18
4.1	Resultat	19
4.1.1	Verksamhetens intäkter	20
4.1.2	Verksamhetens kostnader	21
4.2	Investeringar	21
4.3	Eget kapital och obeskattade reserver	22

1 Sammanfattning

1.1 Viktigaste händelserna under perioden

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden januari-december 2024 motsvarande -6 242 mnkr, vilket är i linje med budget. Verksamhetsmässigt redovisar bolaget för 2024 en positiv avvikelse mot budget med +448 mnkr.

Det övergripande målet i Trafikförsörjningsprogrammet, som syftar till att återställa andelen hållbara resor till samma nivå som före pandemin, beräknas vara på väg att uppnås. Uppfyllnadsgraden bedöms vara *grön*. År 2019 var totala andelen hållbara resor 39% och per december 2024 är den 40%. Målet för kollektivtrafikens andel i trafiken var 32% 2019 men den har sjunkit med fyra procentenheter till 28% per december 2024.

Målet i Trafikförsörjningsprogrammet är 350 miljoner resor till år 2025. Uppfyllnadsgraden bedöms vara *gul*. Målet ser ut att bli svårt att uppnå till år 2025 då ökningstakten har minskat under hösten 2023 och under hela 2024. I långtidsprognosen, som gjordes under hösten, reviderades resandet. Den pekar på att målet uppnås år 2027.



2 Verksamhet

2.1 Trafikförsörjningsprogrammet

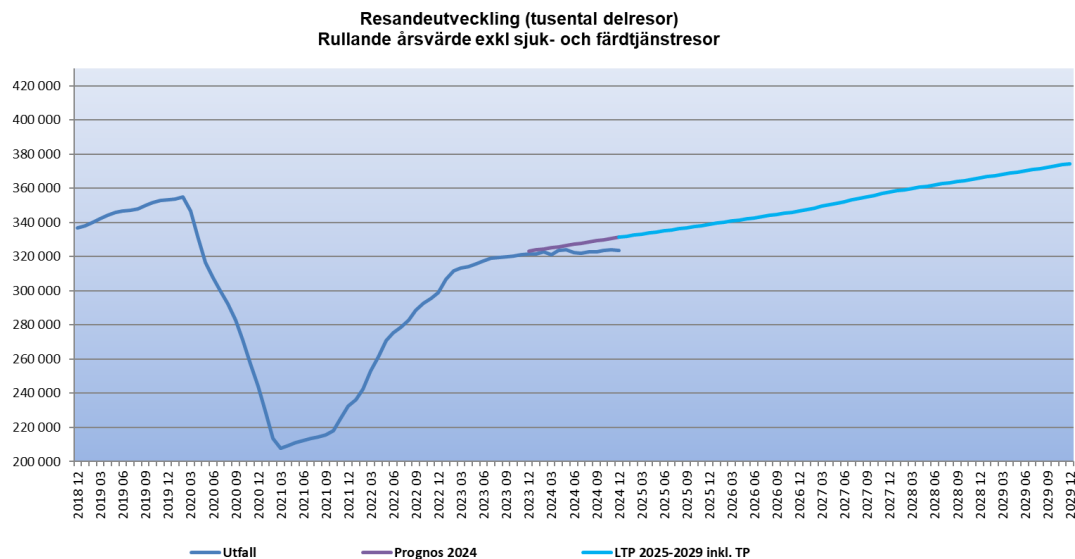
Mål från regionfullmäktiges budget

Uppdrag kollektivtrafiknämnden	Mål 2025	Utfall 2024	Riktning måluppfyllelse	Trafikförsörjningsprogram
Andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) i Västra Götaland ska öka.	40%	40%		Övergripande mål
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 33% (kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon).	33%	28%		Övergripande mål
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) * måtalet justerad pga. ändrad metod.	79%	82,7%		Delmål 1
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner (fördubblingsmålet).	350	325		Delmål 1
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65%.	65%	62%		Delmål 2
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	70%	64%		Delmål 2
Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka.	800	637*		Delmål 2
Utsläppen av CO2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85% jämfört med år 2006.	85%	72%		Delmål 3

*Uppgivet antal i tabellen gäller för 2023 då uppgifter för antalet prioriterade hållplatser 2024 inte kunnat sammanställas.

Det övergripande målet i Trafikförsörjningsprogrammet, som syftar till att återställa andelen hållbara resor till samma nivå som före pandemin, beräknas vara på väg att uppnås. Uppfyllnadsgraden bedöms således vara *grön*. År 2019 var totala andelen hållbara resor 39%. Per december 2024 är den siffran 40%. Det andra målet, som gällde kollektivtrafikens andel i trafiken, låg på 32% 2019. Den har sjunkit fyra procentenheter och ligger per december 2024 på 28%.

Målet i Trafikförsörjningsprogrammet är 350 miljoner resor till år 2025. Uppfyllnadsgraden bedöms vara *gul*. Målet ser ut att bli svårt att uppnå till år 2025 då ökningstakten har minskat under hösten 2023 och under hela 2024. I långtidsprognosen, som gjordes under hösten, reviderades resandet. Den pekar på att målet uppnås år 2027. I samma arbete gjordes en ny prognos på resandet för 2024, vilken bedömer årets utfall till ca 331 miljoner resor vilket inte uppnåddes under 2024.



I budgeten för 2024 sattes ett resandemål på ca 340 miljoner resor i kollektivtrafiken (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor). Som beskrivet ovan blev utfallet under hösten 2023 och hela 2024 lägre än förväntat. I utfallet för helår 2024 ligger resandet på 323 miljoner resor.

Trafikslag Tusen delresor	Utfall Ack	Budget Ack	Rullande årsvärde	Budget helår
1 Buss	169 660	170 593	169 660	170 593
2 Båt	6 523	6 597	6 523	6 597
3 Tåg	22 201	22 137	22 201	22 137
4 Spårvagn	124 892	140 399	124 892	140 399
5 Övrigt	146	104	146	104
Summa	323 422	339 830	323 422	339 830

2.2 Mål från regionfullmäktiges budget

2.2.1 Mål: Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet

Uppfyllnadsgraden för fokusområdena bedöms totalt sett som grön, vilket också ligger i linje med utvecklingen för hållbart resandet under året.

Ett fokusområde har varit att öka resandet och marknadsandelen för hållbart resande genom att fortsätta arbeta för resenärernas vilja, förtroende och trygghet att resa tillsammans, samt förbättra och utveckla resmöjligheter och trafikinformation. Flera kampanjer för att driva beteendeförändring och satsningar på

fler turer har genomförts. Arbetet med att förenkla för kunderna under trafikstörningar pågår.

Att skapa ekonomiskt utrymme för att finansiera fortsatta satsningar för ökat hållbart resande (främst genom intäktssäkring) har som tidigare ett särskilt fokus, bland annat genom åtgärder för att reducera fuskåkningen. Här kan effektivare biljettkontroll med förändrat arbetssätt nämnas.

Ett ytterligare fokusområde handlar om samhällsutveckling och att påverka samhällsplaneringen mot ett hållbart resande. Att anpassa och utveckla erbjudandet mot att leverera på en större del av människors resbehov och därmed verka för ett väl fungerande hållbart mobilitetssystem. Utvärdering av genomförda tester inom dynamisk kollektivtrafik är genomförda. Ytterligare tester planeras och väntas starta upp under 2025.

Att framöver fortsätta verka för kollektivtrafikens framkomlighet och prioritering kommer framöver vara avgörande för att nå målen om ökat hållbart resande. Här har flera åtgärder initierats under hösten och kommer de kommande åren vara ett nödvändigt fokus.

2.2.1.1 Fokusområde: Möjliggöra hållbar mobilitet för fler

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

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

Not: båda målområdena beskrivs nedan då de går in i varandra

Västtrafik har tagit kliv mot hela samhällets mobilitetsaktör och ökat innovationsförmågan genom några av de projekt som genomförts under året. En del i det har varit att med utmanande kliv utveckla existerande trafik. Detta genom de två utforskande pilotförsöken med dynamisk trafik i mindre tätorter som slutförts under året. Fortsatta tester för 2025 är planerade.

Vidare har förstudie gjorts avseende självkörande fordon varpå Västtrafik initierat ett samverkansprojekt för att förbereda för en fullstor självkörande buss i Gårda med start efter sommaren 2025. Parallellt pågår omvärldsbevakning och dialog med samarbetsaktörer om mindre självkörande fordon som på sikt kan bli en del av utvecklingen kring dynamisk trafik men också för framväxten av nya mobilitetsformer och tjänster.

Innovationsförmågan har ökats genom bl.a. etablering av en digital testkanal som ger förbättrade förutsättningar för att testa nya tjänster som kan underlätta kombinationsresandet. För att öka innovationsförmågan har vi arbetat med att förbättra den gemensamma tvärfunktionella styrningen, vilket har riktat innovationskraften mot mobilitetssatsningar. Vi har även kontinuerligt utvecklat metod, process och ramverk för innovation, i samarbete med VGR och inom ramen för det statliga innovationsprogrammet ShiftSweden.

Avseende påverkansagendan har årets fokus varit att utveckla och hitta arbetsformer för att påverka lokalt, främst kring framkomlighet i Göteborg och

genomförande av Målbild Koll 2035s alla delar. På nationell nivå har arbetet fortsatt för att underlätta och främja ökat hållbart resande. En delseger i arbetet på nationell nivå har varit att etablera ett riksdagsnätverk för kollektivtrafik.

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

En första genomsyn av möjliga lösningar och vägar framåt har gjorts avseende cykel ombord på buss. Arbetet fortsätter under våren 2025 för att ta del av erfarenheter från andra aktörer samt från egna tester. Mindre förbättringar avseende cykel ombord på tåg är planerade efter de tester som genomfördes 2023/2024. Som ett led i att utforska möjlig utveckling av att underlätta kombinationsresande mellan hyrcykel/delad elspark och kollektivtrafik har tester gjorts med att synliggöra hyrcykel/delad elspark som en del av en kollektivtrafikresa i en digital karta. Detta i samarbete med Göteborgs Stad (Styr & Ställ) samt elsparkaktörer. Under 2025 utforskas området vidare genom resesök och biljettsamarbeten.

Ytterligare utforskande tester för att underlätta kombinationsresandet har gjorts med säkra cykelboxar och låncykellösningar inom projektet CykelKoll. Projektet slutrapporteras januari 2025.

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 egna, 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. Marknadsbearbetning har genomförts och till dagens datum är tre aktörer anslutna. Försäljningen har varit låg, beroende på en förhållandevis ny marknad och försämrade möjligheter till finansiering utifrån konjunkturen. En analys har också visat att Västtrafik fortfarande saknar s.k. förköpta biljetter, något som visat sig vara en viktig del för en Tredjepartsförsäljares portfölj.

Mål för 2024 inkluderar att fler aktörer ska anslutas varav minst en för landsbygd. I början av 2025 kommer en ny Digital Återförsäljare att kontrakteras, som även kommer att få genomslag för landsbygden. En utvärdering av interna processer har genomförts under året. Fortsatt arbete för 2025 innefattar engagemang i etablering av nationell plattform för kollektivtrafikens biljetter som drivs av Samtrafiken.

Arbetet med kommuner att kombinera skolskjuts och allmän trafik.

I samband med förstudie inför nytt trafikavtal erbjuder Västtrafik kommunerna att gemensamt utreda förutsättningarna för öppen- och stängd skoltrafik. Under året som gått har tre kommuner fått frågan om att delta i en utredning kring skoltrafiken. Arbetet med att synliggöra utmaningarna med gymnasieelevers resor i glesa geografier tydliggjordes under 2024 inom ramen för Samverkans-arena mobilitet och tillgänglighet med fokus på glesa geografier. Av de olika mobilitetsalternativen var merutnyttjning av skoltrafik det alternativ man undersökte närmare.

Delta i regionöverskridande utvecklingsinitiativ för ökat hållbart resande utifrån Rådslaget.

Fortsatt engagemang i Rådslaget har skett vilket bl.a. har lett till en ansökan om ett nytt strategiskt innovationsprogram i den statliga satsningen Impact Innovation. Resultatet blev en beviljad ansökan i samarbete med IQ Samhällsbyggnad, vilket ledde till etableringen av programmet ShiftSweden.

Programmets mission är att skapa attraktiva och livskraftiga livsmiljöer för alla genom tre skiften: byggd miljö, hållbar mobilitet och systemintegration. Västtrafik och VGR är del i programmets Programkontor och ingår i programmets styrgrupp. Programmet kommer att pågå under 10 år. Genom programmet får vi en bra position och möjlighet att fortsatt verka för ökad tillgänglighet, att hållbart resande ska få plats i samhällsutvecklingen men också för att utveckla kollektivtrafiken och andra hållbara transportlösningar.

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

Under 2024 har Västtrafik inför revideringen av ”Regional plan för transportinfrastruktur” samlat in information om kollektivtrafikens infrastrukturbehov och fört dialoger kring prioritering och hantering av de identifierade behoven.

Arbetet med att identifiera och samla in behov har primärt skett inom ramen för Västtrafiks ordinarie trafikplan- och kommunsamverkansprocesser. Dessutom har Västtrafik fört separata dialoger med VGR, Trafikverket och kommuner-/kommunforum. Vidare har förankringsdialoger kring hantering och prioritering av de identifierade behoven förts både internt hos Västtrafik och externt med de nämnda aktörerna. Fokusområde: Trygg och pålitlig kollektivtrafik

Brottsförebyggande och trygghetsfrämjande på kollektivtrafikens arenor.

Den övergripande bedömningen är att uppfyllnadsgraden är gul. Ett regionalt satt mål är att öka tryggheten hos resenärerna till minst 70% till 2025. För att öka tryggheten och attraktionskraften i kollektivtrafiken krävs samverkan med andra aktörer. Under 2024 har Västtrafik fortsatt arbetat med den organisatoriska robustheten och förmågan som krävs för att kunna leverera inom ramen för ökad trygghet och bidra till kommunernas brottsförebyggande arbete lokalt runt om i regionen. Under året har bland annat två lokaler, en i Göteborg och en i Uddevalla iordningsställts för platssamverkan. Verksamheten genom respektive kommun är i gång och pilotperioden på två år kommer gå till att forma verksamheten. Lokaler för platssamverkan är ett sätt att få ut samhällsaktörer att vara närvarande i den offentliga miljön som kollektivtrafiken verkar i och på så vis arbeta tillsammans för ökad trygghet i och omkring kollektivtrafikens arenor. Västtrafiks bidrag till kommunernas brottsförebyggande arbete förväntas ge effekt på både förare och resenär. Utöver extern samverkan för ökad trygghet och

minskad brottslighet arbetar Västtrafik med optimering av fysiskt och tekniskt skydd. Måluppfyllnad under 2024 bedöms fortsatt till gul då effekterna av åtgärderna tar tid innan de slår igenom.

Nytt viserings- och biljettsystem

Västtrafiks system för visering av biljetter, försäljning ombord samt försäljning hos försäljningsombud, kommer inom några år att vara föråldrade och behöver ersättas. Regionstyrelsen fattade i februari 2024 genomförandebeslut för den ägarstyrda reinvestering som krävs för detta systemskifte. Förberedelse för upphandling påbörjades under 2023 men tilldelning av avtalet blev försenad på grund av överprövning i flera instanser. I januari 2025 var den rättsliga prövningen över och avtal tecknas i första kvartalet, varefter etablering påbörjas. 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

Hösten 2022 fick Västtrafik i uppdrag av IKN att utreda capping, även kallat pristak. Pristak i kollektivtrafiken innebär att kunden köper sina resor, oftast genom att blippa sitt betalkort, och när köp ackumulerats upp till en förutbestämd summa kan kunden fortsätta att resa utan ytterligare debiteringar inom det tidsspann som pristaket gäller för. Västtrafiks utredning visade, att om pristak ska införas så passar det bäst med den kontaktlösa betalningen "Blippa och res", som är det vedertagna sättet att tillämpa pristak. Samtidigt konstaterades att ett införande av pristak i nuvarande system inte är ekonomiskt försvarbart eftersom Västtrafik, under ett antal år framöver, kommer att genomföra ett omfattande systemskifte då ny biljettutrustning ska installeras. Mot den bakgrunden rekommenderade Västtrafik att avvakta med fortsatt utredning tills systemskiftet är genomfört och ny utrustning har installerats ombord på alla fordon. I april 2024 återrapporterades utredningen till IKN som då beslutade att förklara uppdraget till Västtrafik, om att utreda förutsättningar för pristak, som fullgjort.

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. Trafikföretagen har det yttersta arbetsgivaransvaret för den personal som utför den upphandlade trafiken men Västtrafik kan påverka förutsättningarna på olika sätt. Trafikföretagen har under året gjort ett flertal individuella aktiviteter både för att attrahera nya medarbetare men också för att behålla medarbetare och lyfta status. Västtrafik har i samverkan med partnerföretagen, regionala och nationella branschgemensamma forum, fackliga organisationer men också andra aktörer genomfört ett flertal aktiviteter under

året. Några exempel på detta är rekryteringsevent för att attrahera nya förare, förbättringar kopplat till paus- och rastlokaler och förändrade krav i trafikupphandlingar för en god arbetsmiljö. Det pågår också ett samarbete mellan Västtrafik, trafikföretag, Folkhögskoleförvaltningen och Regional utveckling, VGR i syfte att hitta former för utbildning och kompetensutveckling för förare genom en samordnad kompetensutveckling.

Utveckla information och kommunikation gentemot resenärer

Inom området har aktiviteter för att utveckla information och kommunikation vid både planerade och oplanerade trafikförändringar/störningar gentemot resenärer genomförts. Framtidens Trafikinformationsprogram (FTI) 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. Under året har bland annat tester genomförts där trafikföretag själva ges möjlighet att genomföra vissa åtgärder i systemen.

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 hållplatslägen för olika kundgrupper, tillgänglighetsanpassa samt få hållplatser att på bästa sätt möta behoven för kunder och trafik. Bland annat har steg tagits för standardisering av ljudutrop på spårvagn samt ombyggnationer för att möta de nya längre spårvagnarna.

2.2.2 Mål: Ökad måluppfyllelse för Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål

Styrdokument	Riktning Måluppfyllelse
<i>Delmål 2: Enkel, trygg och inkluderande</i>	
<i>Delmål 3: Låg klimatpåverkan</i>	

Hållbarhetsmålen omfattar Trafikförsörjningsprogrammets *delmål 2* Enkel, trygg och inkluderande och *delmål 3* Låg klimatpåverkan, samt miljö- och klimatstrategin och strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor.

Delmål 2:

Kollektivtrafiken ska utformas så att den är inkluderande och att resenärerna känner sig trygga och välkomna. Västtrafik fastställde under december 2024 *Riktlinjer för tillgänglighet på hållplats* samt *Riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken - med fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning*. Syftet med riktlinjerna är att skapa tydlighet kring de förutsättningar som ska gälla för resenärer som väljer att resa med Västtrafik samt möjliggöra en bättre uppföljning och redovisning av förutsättningar som gäller för resenärer med särskilda behov.

Den upplevda tryggheten har ökat sedan 2020 då den sjönk dramatiskt, troligtvis på grund av pandemin. Utfallet 2023 är dock fortfarande lägre än 2017. I Kollektivtrafikbarometern uppger 64 procent av respondenterna att de känner sig trygga när de reser i kollektivtrafiken. Det främsta skälet till otrygghet vid resor inom kollektivtrafiken är risken för förseningar, mer än hälften uppger det som skäl. En relativt hög andel (30 procent) anger att man är orolig för att utsättas för brott samt att bråkiga och stökiga personer skapar otrygghet.

När det gäller den strategiska planeringen för jämlik kollektivtrafik delas ansvaret mellan Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Västtrafik har tagit fram ett verktyg för sociala konsekvensbedömningar och i alla förstudier 2024 inför trafikupphandlingar har sociala analyser genomförts.

Delmål 3:

Elektrifieringen pågår, i stadstrafik krävs elektrifierad trafik i samband med nya upphandlingar. 2030 beräknas all Västtrafiks stads- och tätortstrafik utföras med eldrift. Även på fartygssidan pågår en övergång mot eldrift i samband med nya trafikavtal. Elektrifieringen bidrar positivt till samtliga målområden. För regiontrafik finns idag inte fordon som bedöms klara Västtrafiks hållbarhetskrav (framför allt krav på hållbara leverantörsled) och därmed går elektrifieringen av regiontrafik långsammare än vad som tidigare förutspåts. Regiontrafik upphandlas med valfritt förnybart drivmedel. 2024 finns cirka 480 elbussar i Västtrafiks trafik. Västtrafik har 37 fartyg av dessa är fem el/elhybrider och två av dem tillkom under 2024.

2.2.2.1 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 bussar 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.

2.2.2.2 Fokusområde: Öka integreringen av mål för social hållbarhet 2030 i Västra Götalandsregionens huvuduppgift

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

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 Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor beskrivs mål och åtgärder för att öka tillgängligheten och tryggheten i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper.

Samverkansforumet Aktiv involvering har under året haft tre möten och en insiktsworkshop och föreningsrepresentanterna deltar i ett antal projekt för att utveckla och förbättra Västtrafiks tjänster och produkter.

Riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken fastställdes i december 2024. Fokus är 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 Västtrafik och Västra Götalandsregionen (Fastighet, stöd och service) och nya riktlinjer fastställdes i december 2024.

Under året har nya projektmallar arbetats fram som har ökat fokus på hållbarhet inklusive social konsekvensanalys och bankonsekvensanalys.

2.3 Regiongemensamt

2.3.1 Hållbarhet

Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål, Mål för social hållbarhet 2030 och Miljömål 2030, antogs av regionfullmäktige 2021. Hållbarhetsmålen omfattar alla Västra Götalandsregionens nämnder och styrelser, förvaltningar och bolag.

2.3.1.1 Miljö

Den övergripande bedömningen är att uppfyllnadsgraden är grön. Bedömningen görs utifrån att det övergripande målet är satt till 2035. Däremot delmålet som är satt till 2025 kommer inte uppnås.

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 säkerställs. Västtrafik genomför årligen revisioner av trafikavtalen och följde den revisionsplan för miljörevisioner och revisioner av social hållbarhet som gällde för 2024.

Det övergripande miljömålet för Västtrafik är en minskning av koldioxidutsläppen med 90% till 2035. 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 inte ökar i den takt som antogs när målet sattes. Prognos för 2024, baserat på inrapporterade data för halvår 2024, visar på en minskning av koldioxidutsläppen per person-kilometer på 74 procent. Målet för Västtrafiks totala utsläpp av koldioxid år 2025 är 37 000 ton, vilket Västtrafik förväntas uppnå. Prognos för 2024, baserat på inrapporterade data för halvår 2024, visar på ett totalt utsläpp av koldioxid på drygt 38 000 ton.

Västtrafik har under året arbetat med att förbereda inför en framtida certifiering av Västtrafiks miljö- och hållbarhetsledningssystem i enlighet med målsättningen i Västra Götalandsregionens Miljömål 2030, en första granskning av extern revisor är planerad vår 2025.

2.3.1.2 Social hållbarhet

Den övergripande bedömningen är att uppfyllnadsgraden är gul. Arbetet med att implementera åtgärder i handlingsplanen för kollektivtrafik på jämlika villkor fortsatte under 2024. Tillgänglighetspassningen av hållplatser har pågått, parallellt har nya riktlinjer för tillgängliga hållplatser fastställts. Tillgänglighetsanpassningen av fordonen utvecklas i samband med varje ny upphandling och arbetet med att anpassa webbsida och andra digitala verktyg pågår kontinuerligt.

Västtrafiks verktyg för att systematisera arbetet med att inkludera sociala konsekvenser i trafikplaner, förstudier, trafikupphandlingar, upphandlingsdokument, avtal och affärsutvecklingsplaner används och utvecklas fortlöpande.

Ett samverkansforum mellan Västtrafik, Skånetrafiken och SL-trafiken är etablerat där fokus ligger på att gemensamt utveckla arbetet för barn och unga som resenärer.

Omställningen till elektrifierad trafik kan innebära negativ påverkan på miljö och mänskliga rättigheter i leverantörsleden vid tillverkning av till exempel fordon och batterier. Globala leverantörskedjor omfattar ofta länder där brott mot mänskliga rättigheter, dåliga arbetsvillkor och korruption förekommer. I sådana länder är även lagstiftning för att skydda miljö och naturvärden svaga. Västtrafik arbetar för att säkerställa hållbara leverantörsled genom kravställning och uppföljning. Tillsammans med Trafikförvaltningen Stockholm, Skånetrafiken och Luleå lokaltrafik har arbetet pågått under året med att hantera risk för brott mot mänskliga rättigheter i leverantörsleden genom att kunskapshöja internt och externt samt finjustera kravställning inom kommande trafikavtal.

2.3.2 Inköp

Västtrafik upphandlar och ingår avtal avseende kollektivtrafiktjänster med allmän trafikplikt samt till verksamheten tillhörande fordon, underhåll, tjänster och system. Policy, spelregler och rutiner för upphandlingar och andra inköp är framtagna och utformade i linje med Västra Götalandsregionens övergripande inköpsmål och policy. För upphandlingar som inte utgör kärnverksamhet och där Västra Götalandsregionen genomför upphandlingar som möter Västtrafiks behov söks samarbete genom den etablerade samverkan som finns med Västra Götalandsregionens inköps- och upphandlingsorganisation.

Alla upphandling samordnas och beslutas i en samlad upphandlingsplan för de kommande två åren. Planen beslutas av Västtrafiks styrelse och samordnas av upphandlingsavdelningen. Avdelningen stöttar i samtliga upphandlingar och ansvarar också för löpande uppföljningen av spelregeln för inköp och upphandlingar.

2.3.3 Säkerhet och beredskap

Den övergripande bedömningen är att uppfyllnadsgraden är grön. Kollektivtrafiken som samhällsviktig verksamhet bidrar i hög utsträckning till att hålla samhället i gång både i vardagen och vid höjd beredskap. I arbetet under 2025 kommer fokus ligga på att fortsätta skapa förutsättningar kring förmåga för ledning och samverkan inom beredskapsområdet. Uppfyllnadsgraden är grön då planen följs och nödvändiga steg togs under 2024, dessa innefattar bland annat:

- Ökad uthållighet och förmåga för trafikledning
- Arbeta med uppdaterad beredskapsplan
- Totalförsvarsövning tillsammans med andra aktörer i Västra Götaland
- Etablering av egen säkerhetsskyddsorganisation

Informationssäkerhet utgör en viktig komponent i att skydda vår digitala infrastruktur, immateriella tillgångar och vår information. Under året har arbete bedrivits för att stärka vår förmåga att upptäcka och hantera digitala hot och sårbarheter. Västtrafik har också arbetat med att utbilda och informera verksamheten om direktivet NIS2/cybersäkerhetslagen.

2.3.4 Intern kontroll

Uppfyllnadsgraden är grön. Västtrafik fortsätter arbetet med internkontroll i enlighet med det årshjul bolaget arbetat utifrån under ett antal år. Arbetet innefattar bland annat 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.

2.3.5 Uppföljning av verksamhet som lämnat över till privata utförare

Det finns en båtlinje mellan Marstrand och Marstrandsön där Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden överlämnat ansvaret till Kungälvkommun. Uppföljning sker årligen utifrån uppsatta mål och avtalskrav, och åtgärdsplaner tas fram i de fall det finns brister.

3 Medarbetare

3.1 Mål från regionfullmäktiges budget

3.1.1 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. Uppfyllnadsgraden bedöms totalt sett som *grön* utifrån att Västtrafik arbetar aktivt med employer branding i kombination med ett prioriterat arbetsmiljö-, kompetensförsörjnings- och chefsutvecklingsarbete. Västtrafik har hållbart arbetsliv i fokus och har sedan senhösten 2023 breddinfört ett pulsmättningsverktyg som nu möjliggör att följa ENPS (Employee Net Promoter Score), d.v.s. i vilken grad medarbetarna är ambassadörer för Västtrafiks verksamhet.

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

Mål/fokusområde	Indikator	Mål 2024	Mål 2025	Mål 2026	Riktning måluppfyllelse 2024
Fokusområde: Arbetet med att nå normtal för antal medarbetare per chef ska följas för att förutsättningar för första linjens chef ska förbättras	Andel chefer med 10–35 underställda medarbetare (normtal)	Öka	Öka	Öka	

Uppfyllnadsgraden är *grön* utifrån att andelen chefer med 10–35 medarbetare är uppnådd. När det gäller arbetet med att förbättra chefernas förutsättningar så har den fortsatt under året, exempelvis genom digitalisering av olika administrativa processer samt genom kulturarbetet och chefsutvecklingen. Detta arbete planeras även fortsätta 2025.

3.1.1.2 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 värderas högt och som Västtrafik kontinuerligt eftersträvar att utveckla.

Västtrafik genomför varje år en lönekartläggning tillsammans med fackliga parter. Det är sällsynt att osakliga löneskillnader identifieras men om så sker i samband med lönekartläggningen genomförs särskilda lönesatsningar i samband med den årliga löneöversynen.

3.1.1.3 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 (konsulter exkluderat), därav finns inga handlingsplaner för att genomföra anpassningar. Västtrafik har under 2024 tagit 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. Chefsutvecklingsgruppen har under året arbetat 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 har under året varit chefen som kulturbärare, chefen som brobyggare samt chefernas introduktion.

3.1.2 Mål: Medarbetares arbetsmiljö ska förbättras genom satsning på återhämtning och avlastning och inflytande över sin arbetsmiljö

Målsättningen med Västtrafiks arbetsmiljöarbete är att skapa en hållbar och utvecklande arbetsmiljö för alla medarbetare utifrån organisatoriska, sociala, digitala och fysiska aspekter. Arbetsmiljöarbetet är systematiskt och stor vikt läggs vid det förebyggande arbetet. Västtrafik samverkar med skyddsombuden i ett årshjul där risker undersöks och analyseras. Förslag på åtgärder tas fram.

När det gäller andelen medarbetare som upplever att de har möjlighet att delta i planering av hur deras arbete ska utföras bedöms uppfyllnadsgraden som *gul*. Utifrån mätningar i pulsmätningsverktyget syns för 2024 en utvecklingspotential när det gäller upplevd arbetssituation och personlig utveckling. Tilläggs ska att upplevd arbetssituation och personlig utveckling ligger över index i pulsmätningsverktyget, vilket i sig är ett bra betyg. Exempel på aktiv åtgärd som vidtagits under 2024 är genomförd tvärfunktionell OSA samt e-utbildning om arbetsmiljö och diskriminering.

3.1.2.1 Fokusområde: Ta bort onödiga administrativa uppgifter för medarbetare

Mål/fokusområde	Indikator	Mål 2024	Mål 2025	Mål 2026	Riktning måluppfyllelse 2024	
Mål: Medarbetares arbetsmiljö ska förbättras genom satsning på återhämtning och avlastning och inflytande över sin arbetsmiljö	Sjukfrånvaro i procent av ordinarie tid	Minska	Minska	Minska		
	Andel medarbetare som upplever att de har möjlighet att delta i planeringen av hur deras arbete ska utföras	Öka	Öka	Öka		
Fokusområde: Ta bort onödiga administrativa uppgifter för medarbetare	Följs upp genom kvalitativ analys	-	-	-		

Uppfyllnadsgraden är *gul* utifrån det totala digitaliseringsbehovet, men *grön* utifrån att flertalet insatser är identifierade och flertalet initiativ har påbörjats under 2024 och kommer även att fortgå 2025. Digitaliseringen, exempelvis i form av upphandling av nytt HR system samt användandet av AI, är en möjliggörare för att effektivisera Västtrafiks administrativa processer, skapa förutsättningar för chefer och att få en trygg arbetsmiljö där det är lätt att göra rätt. Exempel på detta arbete är digitalisering av HR-processer för att ytterligare kunna stötta verksamheten, underlätta kommunikation, samarbete och arbetssätt.

3.2 Arbete mot kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier

Västtrafik har nolltolerans mot kränkningar och trakasserier, vilket också tydliggörs i våra spelregler. Vi har sedan 2018 haft detta som olika teman i våra årliga OSA-dialoger (organisatoriska och sociala arbetsmiljö ronder).

Under 2024 har det genomförts riktade insatser för att öka kunskapen om arbetsmiljö och diskriminering. Detta inkluderade en e-utbildning samt en enkät som mätte förekomsten av diskriminering, trakasserier, sexuella trakasserier och repressalier. Resultatet från diskrimineringsenkäten visar att fortsatt arbete krävs bl.a. med beteenden och jargong samt ytterligare öka kunskapen inom området. Detta arbete kommer att fortsätta 2025.

3.3 Personalvolym och personalstruktur

Uppfyllnadsgraden är *gul* utifrån att beslutad konsultväxling inom IT blev 37 av förväntade 50, detta framför allt till följd av marknadspåverkan kopplat till löner. Bakom bedömningen ligger även regionens samlade ekonomiska situation som skapar en osäkerhet kring kommande behov av växande verksamhet. Vi har också ett kommande strategiskt arbete med kompetensförsörjningen som, med hänsyn till det rådande omvärldsläget, till viss del behöver omarbetas.

Uthyrningslagen som trädde i kraft 1 oktober 2024 innebar att ett 60 tal resurskonsulter blev erbjudna anställning, varav 2 tackade ja.

Andra delar inom kompetensförsörjningsarbetet har en grön uppfyllnadsgrad. Till exempel tas nyexaminerade in i ett ettårigt talangprogram inom IT med målet att erbjuda anställning och därmed minska behovet av konsultkompetenser. Talangprogrammet fortsätter även 2025.

3.4 Företagshälsovård

Målsättningen med Västtrafiks arbetsmiljöarbete är att skapa en hållbar och utvecklande arbetsmiljö för alla medarbetare utifrån organisatoriska, sociala, digitala och fysiska aspekter. Arbetsmiljöarbetet ska vara systematiskt och stor vikt läggs vid förebyggande arbetsmiljöarbete vilket sker i nära samarbete mellan chefer, HR, medarbetare, skyddsombud och regionens företagshälsovård. Genom ett aktivt och förebyggande arbetsmiljöarbete som tar hänsyn till människors olika förutsättningar, förebygger vi också risken för ohälsa och behov av rehabilitering. Som ett stöd för arbetsmiljöarbetet så arbetar vi med Hälsan & Arbetslivet för att kunna anlita sakkunnig hjälp. Västtrafik har löpande uppföljningsmöten med Hälsan & Arbetslivet för att gemensamt undersöka och bedöma organisatoriska, sociala och fysiska hälsorisker och även för att resonera kring åtgärder och medverkan vid aktiviteter och insatser. Tjänster som köpts in 2024 har bland annat varit stöd av organisationskonsulter samt arbetsmiljöinsatser.

4 Ekonomi

Uppfyllnadsgraden är grön. Bolaget redovisar verksamhetsmässigt en positiv avvikelse jämfört med budget för perioden och ett slutligt utfall i linje med budget.

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden januari-december 2024 motsvarande -6 242 mnkr, vilket är i linje med budget. Verksamhetsmässigt redovisar bolaget för 2024 en positiv avvikelse mot budget med +448 mnkr.

4.1 Resultat

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall dec, 2024			
	Ack dec	Budget ack dec	Utfall – Budget	Avvik % B24
Biljettintäkter	3 878	3 823	55	1,4%
Övriga rörelseintäkter	1 831	1 772	59	3,3%
Kostnader	-11 503	-11 838	335	-2,8%
Resultat före finansnetto	-5 794	-6 243	449	-7,2%
Finansiellt netto	1	1	0	
Obeskattade reserver	-448	0	-448	
Resultat före driftsbidrag	-6 242	-6 242	0	0,0%
Driftsbidrag	6 242	6 242	0	
Resultat efter driftsbidrag	0	0	0	

Utfall januari-december 2024 jämfört budget.

Västtrafiks biljettintäkter har utvecklats bättre än budget (+55 mnkr). Resandeökningen redovisar en något svagare utveckling, men kompenseras bland annat av att intäktssäkringsarbetet fortskrider. Kostnadsmassan avviker positivt (+335 mnkr). Den negativa utvecklingen av index som påverkar trafik-kostnaderna har stannat av och visar på minskad ökning och större stabilitet. Indexavvikelsen har även påverkats av att Västtrafik kommer erhålla retroaktiv återbetalning för biogasskatt under 2023 och 2024 motsvarande ca 100 mnkr.

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen mellan ackumulerat utfall januari-december 2024 jämfört budget för samma period.

Sammanfattning av avvikelser mellan ack utfall december 2024 jmfr budget 2024

(Belopp i mnkr)

Biljettintäkter	55
Viten	37
Index	225
Tågbana, underhåll mm	28
Biljettkontrollen	23
Övrigt	81
Summa avvikelser	448

Biljettintäkterna har utvecklats bättre än budget och beskrivs i ett särskilt stycke senare i rapporten (+55 mnkr).

Västtrafik erhåller viten från trafikföretagen när olika störningar i leveransen inträffar. Under 2024 är det främst förarbristen i busstrafiken som under första

halvan av året medfört högre viten än ett normalår (+37 mnkr).

Den allmänna kostnadsutvecklingen (index) avviker nu positivt. De negativa trenderna i indexen har minskat, vilket medför att kostnadsutvecklingen minskar. Utvecklingen bedöms även mer stabil. Ca hälften av överskottet uppstod sent på året, då det blev klarlagt att Västtrafik ska återfå all skatt som betalats för biogas under 2023 och 2024. Detta har medfört en fordran motsvarande ca 100 mnkr i bokslutet. (+225 mnkr).

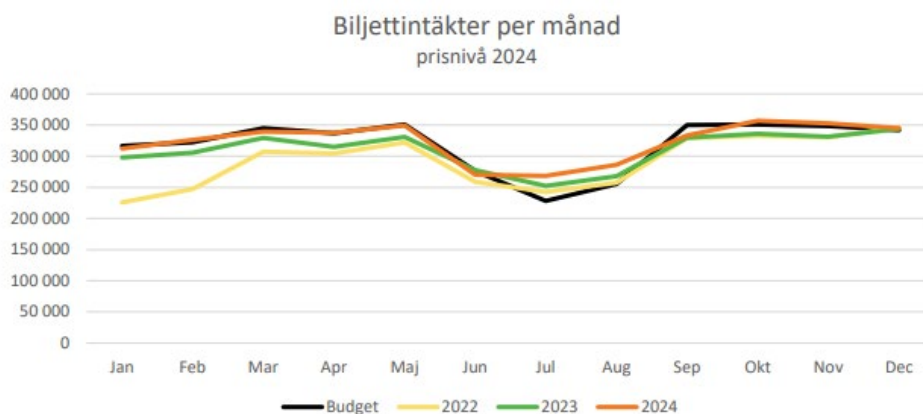
Tågtrafiken har en positiv avvikelse mot budget under 2024. Det avser framför allt underhåll av tåg som ej genomförts i planerad omfattning. Det avser upprustning av tågen X61 där revisioner påbörjades senare än planerat samt framflyttade åtgärder på HVK (högvärdeskomponent) som kommer spridas ut på fler år än ursprungligen planerats (+28 mnkr).

Biljettkontrollen etablerades under föregående år med nytt avtal som grund. Utökningen av antalet biljettkontrollanter och mängden utförda kontroller har successivt skett sedan införande av ny leverantör. Under april månad var rekryteringen av kontrollanter i stort sett färdigställd, men det kvarstår visst arbete för att antal utförda kontroller ska komma upp i slutlig nivå och därav fortsatt viss positiv avvikelse på kostnaderna (+23 mnkr).

Övrigt består av ett stort antal poster som inte utfallit som förväntat under året (+81 mnkr).

4.1.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna för perioden januari-december avviker positivt mot budget med +55 mnkr. Resandet är i stort sett detsamma som för samma period föregående år, vilket är en sämre utvecklingen än den budgeterade. I gengäld har arbetet med intäktssäkring gett bättre utslag än vad som förväntats. Västtrafik har estimerat positiva effekter i form av ökade intäkter över en treårsperiod. Där har Västtrafik uppnått ett bättre resultat än budgeterat redan under 2024. Sammantaget med något lägre påverkan från biljettmixen medför det en positiv avvikelse.



I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna ökat med +221 mnkr, vilket motsvarar ca 6%. Utfallet på prisjusteringen bedöms motsvara budgeterad nivå +65 mnkr i jämförelse med föregående år.

4.1.2 Verksamhetens kostnader

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall dec, 2024			
	Ack dec	Budget ack dec	Utfall - budget	Avvik % B24
Direkta trafikknstnader	-9 357	-9 622	265	-2,8%
Övriga driftskostnader	-1 432	-1 502	70	-4,6%
Personalkostnader	-424	-417	-7	1,7%
Avskrivningar	-290	-292	7	-2,3%
Kostnader	-11 503	-11 838	335	-2,8%

Trafikkostnaderna står för mer än 2/3 av den positiva avvikelsen jämfört med budget. Den allmänna kostnadsutvecklingen har stabiliserats och utvecklats något mindre negativt än vad som bedömdes i budgeten (index). Indexavvikelsen har även påverkats av att Västtrafik kommer erhålla retroaktiv återbetalning för biogasskatt under 2023 och 2024 motsvarande ca 100 mnkr. Inom driftskostnader avser de positiva avvikelserna framför allt underhållet av tåg som förskjutits i tid samt uppbyggnaden av biljettkontrollen som pågått under året och tagit längre tid än budgeterat.

4.2 Investeringar

Ramar som tilldelas för investeringar motsvarar utbetalningar. Västtrafiks verksamhetsstyrda investeringar har för 2024 en ram som uppgick till 221 mnkr. Ram för ägarstyrda investeringar uppgick till 190 mnkr. Det finns även investeringar kopplat till spårvagn som hanteras utanför plan i fordonsförvaltningen. Utvecklingen för fastighetsinvesteringar redovisas av Västfastigheter.

Investeringar inom Västtrafiks verksamhetsstyrda ramar understeg sammantaget budget med cirka 74,3 mnkr. Den störta delen av denna avvikelse beror på periodisering av investeringar mellan år, vilket innebär att beslutade investeringar för 2024 kommer att belasta 2025.

Inom verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar är utfallet 18,9 mnkr under budget, vilket delvis förklaras av att investeringar kopplat till underhåll/upprustning har förskjutits framåt i tiden. Verksamhetsstyrda utrustningsinvesteringar har heller inte skett i budgeterad omfattning och utfallet för 2024 understiger budget med 53 mnkr, även här beror detta i stor utsträckning på förskjutning av planerade investeringar till 2025.

Utbetalningar för ägarstyrda fordonsinvesteringar överstiger budgeten med 59,3 mnkr. Denna avvikelse beror på en justerad leveransplan för tågfordonsprojekt. Förseningen är kopplad till pandemi, svårigheterna med råvarutillgång och annan omvärldspåverkan.

För ägarstyrda utrustningsinvesteringar och immateriella tillgångar finns det en positiv avvikelse mot budget på 90,4 mnkr. Detta är uteslutande kopplat till projektet "Framtidens biljettköp" där en överklagad upphandling påverkar tidplanen. För ägarstyrd följdutrustning överstiger utfallet budget med 24 mnkr,

och det beror på förskjutningar gällande utbetalningar kopplade till spårvagnsdepån Ringön.

Nedanstående avser investeringar som redovisas i Västtrafiks anläggningsregister.

Investeringar, tkr	Utfall 2024	Budget 2024	Utfall 2023
Immateriella tillgångar, verks.styrt	19 433	21 700	31 463
Maskiner, inventarier och utrustning, verksamhetsstyrd	71 183	124 300	143 374
Maskiner, inventarier och utrustning, ägarstyrd	529	94 000	
Fordon, ägarstyrt	148 314	89 000	37 019
Fordon, verksamhetsstyrt	56 129	75 000	22 558
Följdutrustning, ägarstyrd	31 176	7 000	
Immateriella tillgångar, ägarstyrt	3 080		
S:a investeringar	329 844	411 000	234 414

4.3 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik hade vid ingången av 2024 obeskattade reserver motsvarande 997 mnkr. I bokslut 2024 har ytterligare avsättning om 448 mnkr gjorts vilket ger en utgående balans motsvarande 1 445 mnkr. (Samtliga obeskattade reserver avser överavskrivningar.)