

Styrelsen	2021-02-26
Handling nr	7.2
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2021-01-29
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Ekonomiskt utfall för verksamhetsåret 2020

I bifogad handling presenteras ekonomiskt utfall för perioden 1 januari - 31 december 2020 för Västtrafik AB.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av ovanstående föreslås styrelsen besluta
att notera ekonomiskt utfall för verksamhetsåret 2020 till protokollet.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

Årsredovisning 2020

Västtrafik AB



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning och viktiga händelser	4
1.1	Sammanfattning	4
1.2	Viktigaste händelserna	5
2	Kollektivtrafik.....	7
2.1	Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland.....	7
2.2	Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland.....	7
2.3	Attraktiv kollektivtrafik.....	8
2.4	Alla resenärgrupper beaktas	9
2.5	Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken.....	10
3	Regiongemensamt arbete	12
3.1	Verksamhetens miljöarbete	12
3.2	Folkhälsa och social hållbarhet	12
3.3	Mänskliga rättigheter och jämlik vård	13
3.4	Verksamhetens säkerhets- och beredskapsarbete.....	13
3.5	Lärdomar/förbättringsområden efter genomförd intern kontroll 2020.....	15
4	Tillkommande rapportering	16
4.1	Sammanfattning av effekter av corona covid-19	16
4.1.1	Verksamhet	16
4.1.2	Personal	17
4.1.3	Ekonomi.....	18
5	Mål och fokusområden.....	19
5.1	Hållbar, innovativ och kreativ region.....	19
5.1.1	Det hållbara resandet ska öka och bidra till möjligheterna att bo, verka och vistas i hela regionen	19
5.1.1.1	Utveckla målbild för det storregionala bussnätet	19
5.1.2	Hela regionen ska växa. Jobb, kommunikationer samt delaktighet och attraktivitet i både stad och land ska öka	19
5.1.3	Klimatutsläppen från fossil energi i Västra Götaland ska minska	20
5.1.3.1	Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om"	20
5.1.4	Skapa attraktiva arbetsplatser och förbättra möjligheterna till karriär- och kompetensutveckling	20
5.1.4.1	Låta lönesättningen präglas av större flexibilitet, där hänsyn tas till marknadssituationen och kompetensbehov samtidigt som budget ska hållas	21

6 Medarbetare	22
6.1 Chefsförutsättningar.....	22
6.2 Personalvolym, personalstruktur och personalkostnadsanalys.....	22
6.3 Arbetsmarknadsinsatser	22
7 Ekonomiska förutsättningar	23
7.1 Ekonomiskt resultat.....	23
7.1.1 Intäktsutveckling.....	25
7.1.2 Kostnadsutveckling.....	25
7.2 Eget kapital.....	25
7.3 Investeringar.....	26

1 Sammanfattning och viktiga händelser

1.1 Sammanfattning

Västtrafik har påverkats i betydande omfattning av konsekvenserna av covid-19. Det finns under 2020 ett antal mål som Västtrafik inte har möjlighet att uppnå som t ex marknadsandel, resandemål samt vissa miljömål som baseras på personkilometer. Kollektivtrafiknämnden och Västtrafik för dialog om hur uppdraget ska utformas nästkommande år och hur pandemin troligtvis kommer påverka trafikförsörjningsprogram och uppdrag framöver.

Uppdrag kollektivtrafiknämnden	Mål 2020	Utfall 2020 dec	Trafikförsörjningsprogram
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till bilen är minst 30% år 2020	30%*	23,0%	Övergripande mål
Resandet med kollektivtrafiken ska öka med minst 3 % per år i snitt (utfall rullande 12 mån)	363*	246	Övergripande mål
Öka andelen hållbara resor (kombinerade resor, cykel, samåkning osv)	Enl plan	Ej Enl Plan - påverkan från Covid-19	Övergripande mål
Andel invånare med mindre än en timme till pendlingsnav ska öka (2020)	Enl plan	Enl Plan	Delmål 1
Alla invånare ska ha tillgång till minst grundutbud i landsbygdsutredningen (2020)	Enl plan	Enl Plan	Delmål 1
Andelen invånare som upplever det enkelt att resa med Västtrafik är minst 60% (2020)	60%	62%	Delmål 2
Nöjda med senaste resan mätt ombord är minst 93 (%) (2020)	93%	Pga Covid-19, inga mätningar sedan mars	Delmål 2
Andelen nöjda resenärer är minst 60% (2020)	60%	59%	Delmål 2
Ökad trygghet, minst 72% känner sig trygga (2020)	72%	59%	Delmål 3
>800 prioriterade hållplatser och terminaler anpassade (2020)	Enl plan	Enl plan	Delmål 3
100% funktionshindersanpassade fordon (2020)	Enl plan	Enl plan	Delmål 3
CO2-utsläppen minskar med 80% jmf m 2006 (2020)	Enl plan	Ej Enl plan**	Delmål 4
Ökad energieffektivitet och minskat buller (2020)	Enl plan	Ej Enl plan**	Delmål 4

* Budget 2020 resor är exkl färdtjänst- och sjukresor

** Personkilometer påverkas av minskat resande till följd av Covid-19. Åtgärder enligt miljö- och klimatplan inkl införande av elbussar pågår enligt plan.

Verksamhet

Västtrafik redovisar ett minskat resande med -31% för helår 2020 jämfört 2019. Efterresandet utvecklades enligt plan för årets två första månader är utvecklingen från mitten av mars kraftigt negativ till följd av Coronapandemin. Efter ett inledningsvis halverat resande jämfört med 2019 så har resandeutvecklingen varit mer positiv under sommarmånaderna och har

stabiliserats på ca -30% med en viss förbättring under hösten. När ytterligare restriktioner infördes i slutet av oktober blev resandet under årets sista månader till och med sämre än under våren. Effekten av covid-19 är likartad för samtliga trafikslag och syns i hela regionen.

HR

Västtrafik har 434 årsarbetare per den 31 december 2020, jämfört med 404 motsvarande tidpunkt föregående år. Under 2020 fanns en planerad ökning av nya utökade tjänster med 12 som innan pandemin delvis hann verkställas. Löpande under året påbörjades en konsultväxling, dels i syfte att hämta hem kärnkompetenser och dels i ekonomiskt syfte. En konsultförmedlingstjänst implementerades under våren 2020. Till följd av rådande omständigheter kopplat till covid-19 har anställningsprövning införts och ställningstagande till rekrytering görs av utsedd beslutsgrupp. Motsvarande har under året även gällt för konferenser, ej verksamhetskritiska utbildningar, resor samt representation.

Västtrafik arbetar aktivt med att skapa trygga och säkra kontor för att minimera smittspridning och arbetar med åtgärder för det på kontoren, både på kort och lång sikt. Västtrafik har även fokus på utveckling av den digitala arbetsplatsen samt säkerställandet av arbetsmiljön för de medarbetare som huvudsakligen arbetar hemifrån

Ekonomi

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag 2020 motsvarande -5399 mnkr, vilket är en negativ avvikelse mot budget med -300 mnkr. Den 19 januari 2021 beslöt Regionstyrelsen att öka Västtrafiks driftsbidrag med motsvarande belopp, vilket medförde ett slutligt resultat på 0 kr. Vid samma tillfälle fördelades även, till Västtrafik, de riktade statsbidragen om 406 mnkr som Västra Götalandsregionen erhållit. Även de ingår i det slutliga resultatet.

1.2 Viktigaste händelserna

Årets viktigaste händelse är covid-19 och pandemins påverkan på kollektivtrafiken. Resandet per december har minskat med 31% och utvecklingen framåt är för närvarande osäker. På kort sikt utifrån befintliga restriktioner som begränsar resandet. På längre sikt utifrån att nya vanor och beteenden etablerar sig i samhället. I det längre perspektiv bedöms resandet minska med 10–20%. Som följd är den ekonomiska utvecklingen och balansen mellan intäkter och kostnader svår att förutsäga. Det kommer vara en period framöver innan det ”nya normala” stabiliserar sig och möjligheter till anpassning finns. Västtrafiks huvudprioritet har under året varit och är fortsatt trafiken på kort och lång sikt. I det dagliga arbetet ligger fokus på en stabil leverans samt att följa utvecklingen utifrån de nya definitionerna av trängsel och de restriktioner som finns. Läget i trafiken bedöms övergripande stabilt, men det finns utmaningar på vissa linjer och i peaktid där Västtrafik har svårigheter med den nya definitionen av trängsel.

Den 4 november 2020 infördes en ny geografisk zonindelning och ett nytt biljettsortiment i Västra Götaland. Zonindelningen är grunden i prissättningen. Förändringen innebar att Västtrafiks tidigare 74 zoner blev 3. Förändringen skapar enkelhet och enhetlighet för biljettsortimentet och

prissättningen i regionen. Det ska kosta lika oavsett var i regionen resan görs. Med färre biljetter är det enklare att få överblick av biljetterna, det är färre check-in och check-ut, enhetligare priser och större zoner att resa i.

Västtrafik har arbetat och förberett förändringen under två års tid med löpande dialog med kommuner i regionen. Kontinuerlig dialog har också skett med partners och partnerpersonal har genomgått utbildning i form av e-learning under 2020. Västtrafiks kunder har informerats genom nyhetsbrev, media, informatörer och kampanjer.

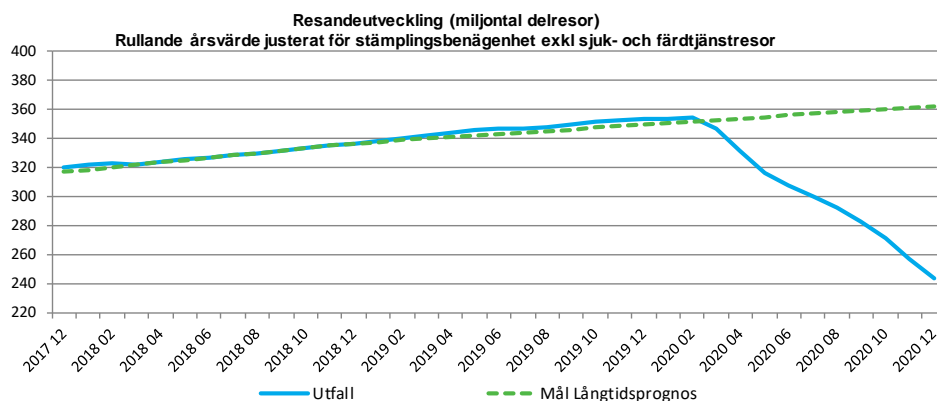
På lanseringsdagen pågick biljettförsäljningen kontinuerligt under hela lanseringen, aktiva biljetter fick giltighet i de nya zonerna och inga utbyten av biljetter behövde göras.

Ytterligare en viktig händelse under året har varit etableringen av nytt trafikavtal i Mölndal, Partille samt Västra Göteborg. Avtalet inkluderar en ny stor elbussflotta som fört med sig nya utmaningar. Införandet genomfördes i mitten av december. Denna omfattande etablering med en del stora risker bedöms ha genomförts väl. Resultat är att 146 elbussar och 102 biogasbussar trafiksattes.

2 Kollektivtrafik

Avsnittet är disponerat utifrån de fem målen i *Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland*.

2.1 Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland



Corona-pandemin har medfört att kollektivtrafikens marknadsandel har sjunkit sedan våren 2020 och uppmätte i slutet av 2020 ca 23%.

Resandet utvecklades enligt plan för årets två första månader, men från och med mitten av mars månad är utvecklingen kraftigt negativ till följd av Corona-pandemin. Resandet har i princip halverats under våren jämfört med samma period föregående år. Från midsommar till månadsskiftet oktober/november visade resandet på en återhämtning vilket innebar en stabilisering kring -30%. Därefter kom nya och skärpta restriktioner, vilket medfört att årets två sista månader har en nedgång i resandet på ca -45% jämfört med samma månader 2019. Resandet för hela året slutar på en minskning om ca -110 miljoner resor (-31%).

Minskningen till följd av covid-19 syns på samtliga trafikslag och över hela regionen. Västtrafiks fokus och uppdrag under pandemin är att fortsätta bedriva kollektivtrafik i så normal utsträckning som möjligt samt att se till att trafiken kan köras i den omfattning som behövs för att minska risken för trängsel.

2.2 Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland

Corona-pandemin har en stor påverkan på kollektivtrafiken. Västtrafiks övergripande fokus under pandemin är att fortsätta bedriva kollektivtrafik i så normal utsträckning som möjligt samt att se till att trafiken kan köras i den omfattning som behövs för att minska risken för trängsel. Fokus är också att återfå kundernas förtroende och genom en bredd av åtgärder återupprätta känslan av att det är tryggt att resa tillsammans. Påverkan på resandet i kollektivtrafiken har varit relativt likartad i hela området. Långsiktiga effekter och påverkan på resandet är i dagsläget svårt att bedöma. Flexiblare arbets- och studietider kan öppna upp för möjligheter för nya effektivare lösningar. Samtliga utvecklingsinitiativ och satsningar ses nu särskilt över. Endast nödvändiga utökningar av trafiken har genomförts under året. Arbetet görs i nära samarbete med kommuner och andra berörda.

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

2.3 Attraktiv kollektivtrafik

Den viktigaste faktorn för att uppnå ökad kundnöjdhet är att förstå kunden och kundens upplevelse av Västtrafik före, under och efter resan. Västtrafik använder därför olika verktyg för att förstå och följa upp kundnöjdheten.

Kollektivtrafikbarometern mäter på en övergripande nivå bland annat hur nöjd medborgaren är med Västtrafik som helhet, men även nöjdhet med senaste resan. Västtrafik mäter även löpande kundnöjdheten i en egen varumärkesundersökning varje kvartal. I denna mätning tillfrågas såväl kunder som personer som inte reser med Västtrafik om vad de tycker om Västtrafik. Under det tredje kvartalet 2020 angav 71% av de svarande att de var nöjda eller mycket nöjda med Västtrafik. Det är en minskning med 3 procentenheter sedan kvartal fyra 2019.

I mätningen kundnöjdhet ombord, där 40 000 kunder årligen tillfrågas ombord på fordonen, är trenden liknande för samma fråga. Under de senaste åren har andelen som anger att de totalt sett är nöjda med Västtrafik stigit från 75% kvartal tre 2016 till 82% första kvartalet 2020. På grund av Corona-pandemin pausades ombordmätningen i mars. Därför finns inget senare resultat att redovisa.

För att närmare förstå hur kundnöjdheten kan förbättras behöver man bryta ner frågorna till mer specifika frågor om olika områden. Resultaten för kvartal tre i varumärkesundersökningen jämförs gentemot de tre föregående kvartalen, då resultaten är viktade enligt en annan struktur än tidigare. Både Västtrafiks resenärer och allmänheten i stort anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, med 80% respektive 74% som delar den uppfattningen. Andelarna har sjunkit något sedan inledningen på 2020, men ligger fortfarande på en relativt hög nivå. Utfallet är likartat för huruvida det är enkelt att hitta reseinformation och om det är enkelt att köpa biljett, med goda resultat under årets första halva och med en liten nedgång i kvartal tre.

Ett viktigt område kopplat till kundnöjdheten bland våra resenärer är störningsinformation. Under kvartal tre ser vi en nedgång i resultaten rörande störningsinformation jämfört med årets föregående kvartal. Andelen som anger att de litar på att Västtrafik hanterar störningar bra har sjunkit från 70% till 59% mellan kvartal två och tre. I samma tidsintervall anger allt färre att de vet hur de ska hitta information kring störningar, och att störningsinformationen är till nytta för dem.

En del av Västtrafiks kundlöfte är att våra resenärer ska känna sig trygga när de reser med oss, och den upplevda tryggheten ombord kan såklart påverkas av den rådande situationen med covid-19. I Kollektivtrafik-barometern framkommer det att 67% känner en oro inför att bli smittade vid resor med kollektivtrafik. Det är en ökning med nästan 7 procentenheter sedan andra kvartalet. Störst andel som känner oro återfinns bland de äldre åldersgrupperna. Dock visar varumärkesundersökningen att andelen som

känner sig trygga när de reser med oss ligger på 73% i kvartal 3, vilket är endast något lägre än tiden före pandemin.

Arbetet med att förbättra kundnöjdheten ingår i allt utvecklings- och förbättringsarbete på Västtrafik. Ett antal punkter längs kundens resa med Västtrafik har identifierats där särskilda insatser pågår för att förbättra kundupplevelsen.

Stora delar av 2020 har såklart präglats av coronaviruset och pandemin. Det är svårt att säga hur det påverkar resultaten i undersökningarna, men det faktum att regionens invånare har minskat sitt resande kraftigt gör det antagligen svårare för dem att ge en nyanserad bild av kollektivtrafiken.

2.4 Alla resenärsgupper beaktas

Västtrafiks styrelse antog i juni 2020 den handlingsplan som redovisar hur Västtrafik ska arbeta för att uppnå de mål som Västra Götalandsregionen har satt upp i *”Strategi för en kollektivtrafik på jämlika villkor”*.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa prioriterade hållplatser har fortsatt under 2020. Inför antagandet av det nya trafikförsörjningsprogrammet har en översyn och uppdatering av listan över prioriterade hållplatser genomförts under hösten 2020. Uppdateringen har genomförts med utgångspunkt i uppdaterad resandestatistik för att säkerställa att det är hållplatser med flest påstigande som finns på listan. I enlighet med strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor har listan också stämts av med kommunerna i regionen för att säkerställa att hållplatser vid särskilt viktiga målpunkter finns med på listan, oberoende av resandestatistik. Västtrafik tar en aktiv roll med Trafikverket och kommuner i syfte att få prioritet på de åtgärder som åligger väghållaren på utpekade hållplatser.

Samtliga fordon som Västtrafik upphandlar är tillgänglighetsanpassade. Tillgänglighetskriterierna uppdateras inför varje trafikupphandling. Under året sattes 171 bussar i trafik med dubbla rullstolsplatser och plats för resenärer med ledarhund. Fordonen är utformade för att på bästa sätt möta behov från olika resenärsgupper. När det gäller befintliga fordon uppfyller inte de äldsta spårvagnarna kriterierna. Med gällande leveransplan kommer vagnarna inte vara utbytta förrän tidigast 2023 vilket innebär att målet inte kommer uppfyllas förrän dess. Gamla tåg byts ut successivt under kommande år. Tågen blir då anpassade fullt ut till den nya standard som Trafikverket tillämpar för plattsformshöjd.

Västtrafiks resevillkor uppdaterades under 2020 så att de blir tydligare och enklare att tolka för såväl resenärer som personal som möter kunder. Under våren 2020 anlätades organisationen ”Funka” för att analysera tillgängligheten på webbsidan www.vasttrafik.se. Arbetet pågår för att åtgärda de fel och brister som framkom vid granskningen.

Under 2020 har arbetet för att leda verksamheten kunddrivet utvecklats. Bland annat har en utbildning med titeln ”Vi och våra kunder” tagits fram för Västtrafiks digitala lärplattform. Ett utvecklingsarbete har startat för att utvidga utbildning till att omfatta alla diskrimineringsgrunder.

Västtrafik har sedan 2018 två ombud för barnets rättigheter med ansvar för att arbeta med att bevaka barnrättsperspektivet och Barnkonventionen. En inventering har gjorts för att bedöma Barnkonventionens konsekvenser på

Västtrafiks verksamhet. Som en del i det arbetet har Västtrafik tillsammans med Skånetrafiken och Rädda Barnen tagit fram riktlinjer för barns rättigheter. Dessa berör barn som reser i kollektivtrafiken och barn i leverantörskedjan. Ansvar ligger hos Västtrafik samt partners att föra kraven vidare i leverantörskedjan. Påverkan behandlas genom kravställning och följs upp genom revision.

2.5 Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken

Västtrafik har antagit en miljö- och klimatplan som beskriver de åtgärder, uppdelat per trafikslag, som krävs för att nå målen i VGRs miljö- och klimatstrategi. Det övergripande miljömålet för Västtrafik är minskning av koldioxidutsläppen. Elektrifieringen är en förutsättning för att nå målen om minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar, energianvändning och buller.

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

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

Målet att minska koldioxidutsläppen med 80 procent 2020 kommer Västtrafik inte att nå, vilket informerats om sedan tidigare, men att minska koldioxidutsläppen med 90 procent till 2035 anses möjligt. Dock skall tilläggas att nyckeltalet minskning av koldioxidutsläpp per personkilometer innebär en utmaning då resandet kraftigt minskat, samtidigt som åtgärder för att nå målen fortlöper.

Införandet av elbussar i befintliga avtal har resulterat i att drygt 60 elbussar satts i drift i Lidköping, Ale, Borås, Uddevalla och Göteborg. I december 2020 infördes elbussar i trafiken i Mölndal, Partille, Västra Göteborg samt biogasbussar på expressbusslinjer. Detta innebär att 146 elbussar och 102 biogasbussar trafikattes.

Västtrafik arbetar vidare med upphandlingar av busstrafik inom bland annat Göteborg och Tvåstad med trafikstart 2022 - 2023. Infrastrukturen för elektrifierad trafik utreds och samarbete sker med berörda aktörer. Tillsammans med kommuner och energibolag studeras hur laddinfrastruktur skall kunna placeras för att möjliggöra elektrifierad trafik i kommande trafikavtal. En tät samverkan och ömsesidig förståelse är viktigt för att förutsättningarna skall kunna omsättas till verklighet. Tillgång till depåer är ytterligare en fråga som är avgörande för att lyckas med framtida elektrifiering av trafiken.

Den i särklass viktigaste åtgärden för Västtrafik, för att kunna erbjuda en hållbar resa och att nå miljömålen, är att ställa omfattande miljökrav vid upphandling av fordon och trafik. Västtrafik har 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 Västtrafikmodellen säkerställs. Inom Västtrafikmodellen följs miljökraven i trafikupphandlingarna genom månadsrapportering och detta kompletteras med revisioner på plats hos trafikföretaget.

3 Regiongemensamt arbete

3.1 Verksamhetens miljöarbete

Västtrafiks största både negativa och positiva miljöpåverkan uppkommer indirekt genom den trafik som upphandlas. Den negativa miljöpåverkan sker genom att trafiken orsakar utsläpp som påverkar miljö och klimat samt använder energi. Den positiva miljöpåverkan Västtrafik har är att erbjuda en hållbar resa som alternativ till bilen. Vi ställer omfattande miljökrav vid upphandling av fordon och trafik. Därför bidrar Västtrafik till det hållbara resandet i Västra Götalandsregionen.

Västtrafik antog visionen Hållbart resande är norm och har som mål att hela verksamheten ska arbeta med hållbarhet. I december antog Västtrafiks styrelse en hållbarhetspolicy. Hållbarhetspolicyn är vägledande för beslut och styrning och utgör grunden för att fastställa och följa upp verksamhetens arbete så att verksamheten bedrivs med hållbarhet som grund. Västtrafiks hållbarhetspolicy sätter ramen för Västtrafiks hållbarhetsarbete och hållbarhetsdefinitionen beskriver Västtrafiks ansvar och arbete inom respektive hållbarhetsperspektiv.

Arbetet med att identifiera de största riskerna avseende miljöpåverkan från den interna verksamheten fortgår. Våren 2020 beslutade Västtrafiksledning om en ny resepolicy som uppmanar medarbetare att resa mer hållbart.

Västtrafiks kontorsavfall på de egna kontoren sorteras och återvinns så mycket som möjligt. Västtrafik är numera delvis inrymda i Regionens Hus och omfattas därav av det kontorsinterna miljöarbete som regionen bedriver. Västtrafik använder sig av Västra Götalandsregionens system ”Tage” för att exempelvis kontorsmöbler skall få längre livslängd.

3.2 Folkhälsa och social hållbarhet

Västtrafik tar idag hänsyn till olika resenärsgupper i planeringen av kollektivtrafiken. Arbete pågår med att utveckla strukturer och verktyg för att bedöma sociala konsekvenser systematiskt och ur ett helhetsperspektiv. Det verktyg som används i arbetet med förstudier inför trafikupphandlingar har utvecklats för att säkerställa att social hänsyn tas i förstudierna. Kompletteringarna testades under arbetet med förstudien för Trafik 2022 och implementerades senare i förstudieverktyget inför förstudien för Trafik 2023. Kompletteringarna har också vidareutvecklats för att fungera som ett självständigt verktyg i utredningar utanför förstudieprocessen. Det nya verktyget har testats i arbetet med Älvutredningen. Arbetet fortsätter kontinuerligt för att utveckla och kvalitetssäkra verktygen och arbetsprocesserna.

I samband med projekt inom marin demoarena (se avsnitt 2.4) har ett arbete påbörjats med att inkludera barn och unga i utveckling av resandemiljöer. Syftet är att fånga barns egna perspektiv vid användning av hållplatser, i det här fallet hållplatser för färjor. Projektet genomförs genom dialog, med medskapandeprocess i klassrummen och på plats ute på hållplatsen. Eleverna får möjlighet att träffa olika yrkesroller så som hållbarhetsstrateg, arkitekter och arkitektur- och designpedagoger. Arkitekternas uppdrag är att

ta hänsyn till det resultat och material från träffarna i gestaltungsförslaget för hållplatsen. Projektet ska bidra till att öka barn och ungas egenmakt och inflytande i stadsutvecklingen. Syftet med projektet är att Västtrafik ska få verktyg för att i tidigt skede inkludera barn och unga i liknande projekt samt att Västtrafik ska bättre kunskap om barns egna behov.

3.3 Mänskliga rättigheter och jämlik vård

Det interna arbetet med lika rättigheter och möjligheter

För att omsätta FN:s konventioner i praktiken har VGR 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 relevant, vilket handlar om att Västra Götalandsregionen ska arbeta aktivt mot diskriminering och för att främja jämlikhet på arbetsplatsen.

Västtrafik har sedan 2019 haft ett antal riktade aktiviteter i enlighet med delmålet:

- Alla medarbetare kommer i dialogform på sina arbetsplatser fortsatt att prata om diskrimineringslagen samt den del av arbetsmiljölagen som handlar om inkludering och likabehandling (via OSA-ronder), under hösten 2020 förs dialog kring två moduler: hållbara tillsammans samt lika rättigheter och möjligheter på jobbet.
- Alla avdelningar har identifierat aktiviteter för att främja arbetet med likabehandling på arbetsplatsen och möjligheter/anti-diskriminering och rapporterat in dessa till HR.
- På introduktionsutbildningen för nyanställda finns en modul med fokus på likabehandling, anti-diskriminering med avstamp i Diskrimineringslagen.
- Praktikprogrammet Jobbsprånget har fortsatt, ytterligare fler personer har tagits in från grupper långt ifrån arbetsmarknaden.
- Mentorskapgruppen finns fortsatt för att stödja de som handleder praktikanter.
- Aktivt arbete i ledningsgrupper för att säkerställa jämställda löner samt att inga osakliga löneskillnader mellan kvinnor och män förekommer, utan att det föreligger lika lön för lika arbete och lika lön för likvärdigt arbete.
- Aktivt deltagande i CSR Västsverige, Diversity Charter Sweden (externa nätverk för lika rättigheter och möjligheter och jämlikhet) samt Västra Götalandsregionens Nätverk för Lika Rättigheter och Möjligheter inom VGR (internt) för att driva frågorna inom VGR och i Västsverige.
- Västtrafik har haft dialog med ledarna om inkluderande kultur och inkluderande ledarskap. Vi har tagit steg från att prata om det till att faktiskt leva det och tydliggöra i affärsplanen att Västtrafik ska ha en hållbar arbetsplats. Målet är att bli en attraktiv arbetsgivare med en inkluderande kultur präglad av ett tydligt värderingsarbete.
- På Västtrafik finns sedan många år tillbaka en inkluderingsgrupp som spänner över alla enheter som har i sitt uppdrag att driva frågor kopplat till inkludering, mångfald och jämlikhet och gruppens arbete

bidrar till att skapa ett starkt och attraktivt arbetsgivarvarumärke.

- Under året har ett pilotprojekt genomförts tillsammans med Skånetrafiken och Trafikförvaltningen i Stockholm (SL) i syfte få kunskap om hur väl den gemensamma Uppförandekoden för leverantörer efterlevs i trafikavtal. Resultat från revisionen delas mellan de tre trafik huvudmännen för att tillsammans utveckla det sociala hållbarhetsarbetet. Revisionerna genomfördes i april, och nu pågår avvikelshantering och planering för att följa upp om respektive trafik utövare åtgärdat avvikelserna enligt framtagna handlingsplan. Pilotprojektet har givit verktyg att utvärdera Uppförandekoden inför fortsatt arbete med hållbara leverantörskedjor. Vi undersöker även möjligheterna att utveckla trafik som ett riskområde inom Hållbar upphandling och fortsätter utveckla samarbeten regionsövergripande.

3.4 Verksamhetens säkerhets- och beredskapsarbete

Verksamheten inom Säkerhet och trygghet har genomgått en förändring under året, både vad gäller personella resurser och utökat uppdrag. Utmaningen framöver är att genomföra den fortsatta utvecklingen som är nödvändig för att kunna stötta övrig verksamhet på bästa sätt i samverkan med ESB (enheten för säkerhet och beredskap) inom VGR.

Trygghet och säkerhet

Västrafik har under början av året ägnat mycket tid till det trygghetsskapande arbetet. Bland annat genom att ansöka om utökat LOV §3-område som ger möjlighet att bemanna fler platser i regionen med Västrafiks ordningsvakter. Under våren har det dessutom införts trygghetsvårdar i kollektivtrafiken som en del i den ordinarie driften. Samverkan med kommuner har också genomförts enligt Västrafiks metod för ökad trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken. Västrafik har tagit en ledande roll i flertalet kommuner för att öka tryggheten i och kring våra resecentrum.

Kameror och kamerasytem

Västrafik har tagit över systemägarskapet för kameror och tillhörande kamerasytem. Som ett led i övertagandet har Västrafik under våren inlett ett arbete med att definiera en intern förvaltningsorganisation, se över extern leverantör och initierat samverkan med polismyndighet gällande möjlighet att själva kunna hämta hem och nyttja Västrafiks inspelade material vid polisutredningar. Dessutom har en ny lag avseende kamerabevakning i kollektivtrafiken trätt i kraft.

Krisberedskap

Västrafik har som många andra påverkats i stor utsträckning av den pågående pandemin vilket har format arbetet under våren.

Corona pandemin/Covid-19

Den 23 januari 2020 startade planeringen och det förberedande arbetet för Covid-19. En särskild organisation för hantering av pandemin och dess påverkan på Västrafiks verksamhet planerades utifrån omvärldsbevakning

och de lägesbilder som inkommit i förarbetet med ESB-enheten. En samverkansgrupp utsågs där viktiga verksamhetsfunktioner ingår och som leds av utsedd stabschef i enlighet med gällande krishanterings- och pandemiplan. Möjlighet skapades till samordning, koordinering av åtgärder samt att snabbare kunna ta beslut under pågående pandemi.

Samverkansgruppen skapade också förutsättningar i att mötas och ha en organisation som är anpassad till VGRs Krisledning/stabsarbete där Västtrafik deltagit och ansvarat för kollektivtrafikfrågorna. Västtrafik klarade att leverera och upprätthålla kollektivtrafik i hela regionen utan större störningar. En utvärdering av arbetet pågår och leds av VGR, ESB-enheten för säkerhet och beredskap.

Till stora delar har arbetet i samverkansgruppen kunnat flyttas ut till linjeorganisationen, men stabsarbetet i VGRs krisledning/stab/särskild organisation ligger kvar. Stabsarbete har fungerat väl, men med hög belastning under vissa perioder.

Samordningen i det operativa arbetet, och den organisation (SAMOP) som tillsattes utifrån olika kompetenser inom verksamheten på Västtrafik, har gjort att det funnits kontroll och styrning för justeringar och förändringar i kollektivtrafiken. Den dagliga samverkan med partnerföretagen har under våren givit en daglig lägesbild som minimerat påverkan utifrån de gällande rekommendationerna som kollektivtrafiken haft.

Västtrafik har i Länsstyrelsens samverkansmöten med kommuner och andra aktörer presenterat kollektivtrafikens lägesbild som kommunicerats varje vecka under våren och sommaren. Under sommaren har redovisning gjorts av efterlevnad. Dels av rekommendationer som Folkhälsomyndigheten tillskrivit kollektivtrafiken samt övrigt inom kollektivtrafiken.

Totalförsvaret och Civilt försvar

Arbetet med att ta fram underlag till handlingsplan och uppdragsbeskrivning till förvaltningar och bolag inom VGR är klart. Underlaget gick ut på remiss under hösten 2020. Arbetet internt på Västtrafik har påbörjats med att öka kunskaperna om totalförsvaret och civilt försvar. Utbildningsplan är framtagen och kommer starta upp första kvartalet 2021.

Gullbergsvass

Västtrafiks säkerhetsavdelning har deltagit i projektet inför kommande flytt till Gullbergsvass och därmed även varit stöttande i byggnationen och säkerhetsklassningen av vissa delar av lokalerna i enlighet med direktiv från bland annat Myndigheten för Säkerhet och Beredskap.

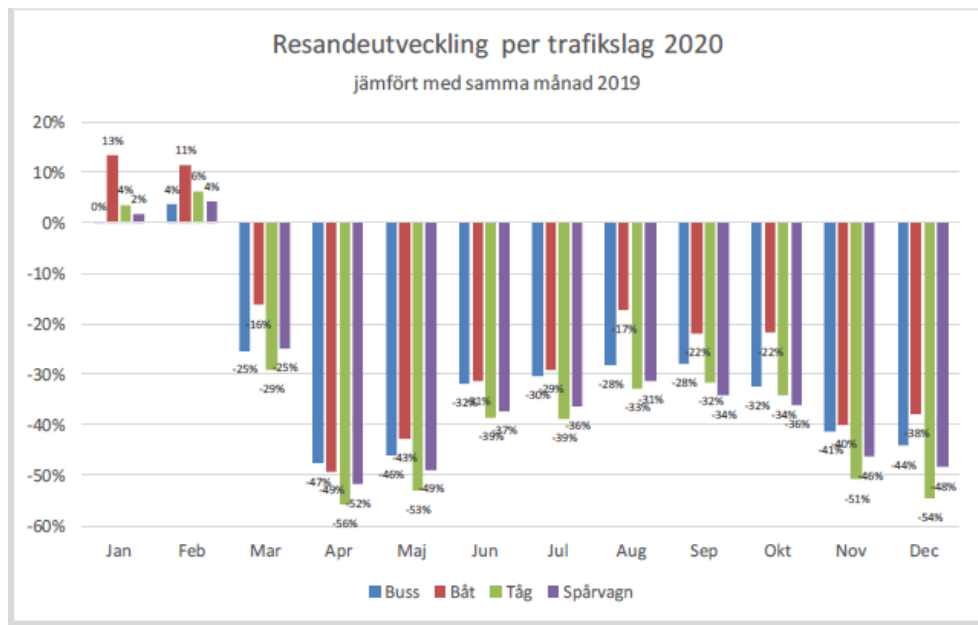
3.5 Lärdomar/förbättringsområden efter genomförd intern kontroll 2020

Central uppföljning av moment i intern kontrollplan 2020 sker inför återrapportering, vilken görs i samband med årsbokslutet på styrelsemötet i februari. Uppföljning och åtgärder under året sker löpande utifrån plan upprättad av ansvarig person.

4 Tillkommande rapportering

4.1 Sammanfattning av effekter av corona covid-19

4.1.1 Verksamhet



Resandet utvecklades enligt plan för årets två första månader, men från och med mitten av mars månad är utvecklingen kraftigt negativ till följd av corona-pandemin. I princip halverades resandet under våren jämfört med samma period föregående år. Från midsommar och fram till månadsskiftet oktober/november visade resandet på en viss återhämtning vilket innebar en stabilisering kring ca -30% jämfört med samma period 2019.

Därefter ökade åter pandemins effekter på samhället och det kom nya och skärpta restriktioner från Folkhälsomyndigheten, vilket medfört att årets två sista månader har en nedgång i resandet på ca -45% jämfört med samma månader 2019. Resandeutvecklingen för helåret 2020 visar på en nedgång med -31% jämfört med 2019.

Effekten av pandemin är likartad för samtliga trafikslag och syns i hela regionen. Störst effekt syns i tågtrafiken. Jämför man per region är effekten störst i Göteborgsregionen och Sjuhärad.

Delregion milj delresor	3-mån okt-dec	Från årets början	Rullande årsvärde	1 mån dec				
Fyrbodal*	3	-34%	11	-27%	1	-40%		
Göteborgsregionen*	47	-42%	208	-31%	208	-31%	13	-47%
Sjuhärad*	3	-38%	12	-30%	12	-30%	1	-42%
Skaraborg*	1	-32%	6	-23%	6	-23%	0	-40%
Regiontåg	2	-46%	7	-34%	7	-34%	0	-53%
Sjuk- och färdtjänstresor	0	-21%	1	-24%	1	-24%	0	-24%
Summa	56	-41%	246	-31%	246	-31%	15	-46%

*) Exkl. resor med Regiontåg och sjuk-/färdtjänstresor.

Västtrafiks fokus och uppdrag under pandemin är att fortsätta bedriva kollektivtrafik i så normal utsträckning som möjligt samt att se till att trafiken kan köras i den omfattning som behövs för att minska risken för trängsel. Västtrafik har under hela perioden upprätthållit kollektivtrafiken på en normal nivå. Ökade sjukskrivningstal bland förare och ombordpersonal, särskilt i inledningen av pandemin, har påverkat trafikutbudet marginellt. I och med Folkhälsomyndighetens riktlinjer för kollektivtrafiken och för att undvika trängsel har Västtrafik arbetat med förstärkningstrafik där trängsel har uppstått. Västtrafik har använt full förstärkningskapacitet och arbetat löpande med att analysera var trängsel uppstår och förstärkningsfordon behöver sättas in.

På grund av rådande pandemi kunde biljettkontrollen inte inledningsvis utföra sitt ordinarie uppdrag. Biljettkontrollanter, tillsammans med bland annat Trygghetsvårdar, arbetade istället med trängselförebyggande åtgärder på hållplatser och knutpunkter. Under senhösten har biljettkontrollen återgått till mer ordinarie uppgifter. Med anpassad utrustning och arbetssätt har det varit en nödvändig åtgärd för intäktssäkring.

4.1.2 Personal

Till följd av rådande omständigheter kopplat till covid-19 har riskanalyser genomförts och krishanteringsplaner har uppdaterats. Västtrafik följer Folkhälsomyndighetens och VGRs rekommendationer. Medarbetare som kan ha erbjudits att arbeta hemma sedan slutet av mars. Kontoren har varit öppna för de medarbetare som måste arbeta från kontoren, t ex medarbetare på kundservice, störningshantering, reception och medarbetare har varit välkomna till kontoren så länge man känner sig fullt frisk. Västtrafik har under året arbetat för att skapa trygga och säkra kontor för att minimera smittspridning med åtgärder på kort och lång sikt för medarbetare som måste arbeta från kontoren. Ett 30-tal medarbetare arbetar hemifrån till följd av att man själv är riskgrupp alternativt lever ihop med någon som är riskgrupp.

Sedan omställningen i våras har vi erbjudit hemlån av utrustning för att få en god arbetsmiljö på hemmakontoret, tex datorskärm, tangentbord och annan kringutrustning. Under hösten har vi även kunnat erbjuda hemlån av kontorsstol då pandemin har kommit att bli långvarig. Under året har vi aktivt arbetat med ett stort utbud av friskvårdsaktiviteter, dels för att upplevelsen är att man från hemmakontoret blir mer stillasittande än på kontoret, men även för den sociala samvaron. Alla medarbetare erbjuds 30 min per dag till friskvårdspromenad under arbetsdagen. Västtrafik har ett koncept som vi kallar friskvård online där vi erbjuder två digitala friskvårdsaktiviteter per vecka via Teams. Västtrafik träffas och har ett pass med fysisk aktivitet och ett pass med yoga. Vi har även under våren erbjudit gemensamma friskvårdsaktiviteter i form av utomhusaktiviteter för att ses fysiskt, det har varit vandringar och löpträningar vilka har uppskattats.

Under året har vi med regelbundenhet genomfört pulsmätningar för samtliga medarbetare och konsulter. Analys av resultat visar att det fungerar bra för många som arbetar hemifrån, både i relationer och kommunikation med kollegor och med chefer. Det upplevs också finnas en tydlighet i vad som förväntas av medarbetaren. När det gäller arbetsmiljön på hemmakontoret så

finns det önskemål om utökad utrustning vilket har fått till följd att vi som arbetsgivare ser över hur vi ytterligare kan utveckla konceptet för att utrusta hemmakontoret. Digital arbetsplats har varit i fokus under året och upplevelsen från våra medarbetare är att det fungerar bra och att vi under året har blivit mer trygga i att ses digitalt.

Under året har vi analyserat sjukfrånvaron och noterar att det har varit en lägre sjukfrånvaro än normalt. Personalomsättningen har också varit väldigt låg under året, vilket såklart är en följd av pandemin.

Till följd av det ekonomiska läget har anställningsprövning införts och ställningstagande till rekrytering görs av utsedd beslutsgrupp.

Prövningsförfarande gäller även för konferenser, ej verksamhetskritiska utbildningar, resor samt representation.

4.1.3 Ekonomi

Västtrafiks ekonomi har belastats hårt utifrån pandemin. På helåret förlorar Västtrafik totalt biljettintäkter motsvarande cirka 1,2 mdr som en följd av det minskade resandet. Bortfallet av intäkterna mildras av statsbidrag på 406 mnkr samt en del minskade kostnader främst för resandeincitament, men även från genomförda åtgärder. Slutligt negativt resultat före driftsbidrag uppgick till -300 mnkr. Regionstyrelsen beslöt den 19 januari 2021 att utöka Västtrafiks driftsbidrag med motsvarande vilket medförde ett slutligt resultat på 0 kr. Sammantaget är bedömningen att Västtrafik påverkas negativt motsvarande ca 600 mnkr p g a pandemin (det vill säga inklusive minskning av rörliga kostnader och statsbidrag, men exklusive genomförda åtgärder och ökat driftsbidrag).

5 Mål och fokusområden

5.1 Hållbar, innovativ och kreativ region

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

Som beskrivits under avsnitt 2.2 så har pandemin en stor påverkan på kollektivtrafiken under 2020. Västtrafiks fokus under pågående pandemi är att fortsätta bedriva kollektivtrafik i så normal utsträckning som är möjligt. Under 2020 har endast nödvändiga utökningar av trafiken genomförts. Fokus i trafikplan 2021 var att genomföra effektiviseringar. Genomförda utökningar är de som bedömts vara nödvändiga för att avhjälpa kapacitetsbrist eller med koppling till effektiviseringar i trafiken. Att det varit möjligt att fortsätta bedriva kollektivtrafik under pandemin utan omfattande neddragningar i trafiken har stor betydelse för förtroende för kollektivtrafiken. Förtroendet för att kollektivtrafiken som en del av den grundläggande samhällsservicen, som gör det möjligt att bo, verka och vistas i hela regionen. Västtrafik har under 2020 också jobbat vidare inom området kombinerad mobilitet. Ett arbete som handlar om att stimulera utvecklingen av hållbart resandet i stort. Arbetet med att möjliggöra digital återförsäljningskanal för tredjepartsförsäljning pågår. En del av fortsatt arbete är också att genomföra en koncessionsupphandling av mobilitets-partners samt fortsatt aktivt deltagande i nationella och internationella forskningsprojekt som syftar till kunskapsutbyte. Arbetet kring kombinerad mobilitet ses nu över. Pandemin innebär sannolikt nya behov och nya vanor. Viktigt att utvecklingen av hållbart resandet går i takt och möter upp

5.1.1.1 Utveckla målbild för det storregionala bussnätet

Att utveckla målbilder för Västtrafiks busstrafik är en del av det kontinuerliga utvecklingsarbetet som pågår. Under 2020 har Målbild Tåg 2028 utarbetats. Ett nästa steg är att utveckla busstrafiken utifrån nu antagen målbild för tågtrafiken.

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

Under 2020 har arbetet med gemensamma handlingsplaner i de fem pendlingsnaven med respektive kommun/er fortsatt. Handlingsplanerna skapar bland annat underlag för att genomföra investeringar i ny infrastruktur för förbättrad framkomlighet och tillgänglighet. Under 2020 har också en revidering av de långsiktiga infrastrukturplanerna (både nationellt och regionalt) påbörjats. Västtrafik har gjort inspel avseende kollektivtrafikens infrastrukturbehov samt tillsett att dessa uppfyller kraven på utredningsunderlag som Trafikverket ställer.

Via en ny regional utvecklingsstrategi finna breda politiska lösningar för att hela regionen ska utvecklas.

5.1.3 Klimatutsläppen från fossil energi i Västra Götaland ska minska

Trafikförsörjningsprogrammet och miljö- och klimatstrategin antaget av regionfullmäktige i Västra Götaland är styrande för Västtrafiks inriktning av miljöarbetet. Västtrafiks miljö- och klimatplan är en handlingsplan för att nå ägarens miljömål. Planen beskriver åtgärder, uppdelat per trafikslag, som krävs för att nå miljömålet till 2020. Planen beskriver också åtgärder på längre sikt (2035) för kollektivtrafikens bidrag till ett fossiloberoende Västra Götaland. Det övergripande miljömålet för Västtrafik är minskning av koldioxidutsläppen. För att nå det krävs en storskalig elektrifiering.

Under 2019 har drygt 65 elbussar satts i trafik och i december 2020 sattes Nordens största elbussflotta på 146 elbussar i drift i Mölndal, Partille och Frölunda och drygt 100 biogasbussar börjar trafikera expressbusslinjerna från kranskommuner in till Göteborg.

Förutsatt att åtgärderna i miljö- och klimatplanen genomförs, dvs en storskalig elektrifiering av all stads- och tätortstrafik och ökad användning av biogas i regiontrafik kommer miljö- och klimatmålen att nås till 2035. Tillsammans med kommuner och energibolag studeras nu hur laddinfrastruktur skall kunna placeras för att möjliggöra elektrifierad trafik i kommande trafikavtal. En tät samverkan och ömsesidig förståelse är viktigt för att förutsättningarna skall kunna omsättas till verklighet.

Tillgång till depåer är ytterligare en fråga som är avgörande för att lyckas med framtida elektrifiering av trafiken. Detta arbete fortsätter under 2021.

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

En vidare översyn om hur trafikslagen fartyg och dieseltåg skall anpassas för att öka takten i omställningen krävs fortsatt under 2021. För dieseltågstrafiken utreds möjligheten till övergång till 100% HVO-drift och ett testprojekt planeras. För fartygstrafiken finns ett behov av vidare utredning som omfattar miljö-anpassning, trafikeringsfrågor och inte minst ägarfrågor. Utredningar kring möjlighet för tilläggs-laddning av fartygstrafik vid kaj behöver fortsätta under 2021.

5.1.4 Skapa attraktiva arbetsplatser och förbättra möjligheterna till karriär- och kompetensutveckling

Västra Götalandsregionen liksom Västtrafik arbetar långsiktigt och målmedvetet med arbetsgivarvarumärket, framförallt med fokus på kompetensförsörjningens fem delar, attrahera, rekrytera, utveckla, behålla och avveckla kompetens. Det är ett långsiktigt mål som kräver uthålligt arbete 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 vilje-inriktning delas av Västtrafik. Koppling finns till att arbeta strukturerat och aktivt med inkludering, innovation, attraktiv arbetsgivare och hållbarhet. Västtrafik satsar mycket på att ta steg mot en hållbarare arbetsplats samt att ha en inkluderande kultur. I forskning såväl som i

interna medarbetar-undersökningar framkommer att medarbetare föredrar arbetsgivare där ett inkluderande förhållningssätt är en tydlig värdering och riktning.

Under 2020 har omprioriteringar gjorts till följd av covid-19. Vi har dock med annan ambitionsnivå fortsatt arbetet med praktikanter via Jobbsprånget samt arbete med Angereds-utmaningen, vidareutvecklingen av onboarding, digitalisering av arbetsplatsen samt aktiviteter via Västtrafiks HR-råd tillsammans med partners. Under nästa år kommer flera av HR-processerna genomlysas ur ett inkluderingsperspektiv för att utmana i det fortsatta arbetet att bli en attraktivare arbetsgivare.

Arbetet med kompetensplaneringen, och då framförallt den strategiska planeringen, har senaste åren fokuserat på förflyttningen mot målbild för ledarskapet och medarbetarskapet. Arbetet syftar till att alla medarbetare ska ha förståelse för sin roll i att uppnå Västtrafiks kundlöfte. Vad avser andelen anställda som har en plan för kompetensutveckling har Västtrafik sedan flera år tillbaka ett uttalat krav kring detta i samband med medarbetar-uppföljning.

Västtrafik fortsätter aktivt med att identifiera kärnkompetenser, d v s vilka kompetenser måste vara anställda och vilka kompetenser som tillfälligt kan förstärkas genom att hyras in via vår konsultförmedlingstjänst. Västtrafiks mål och uppdrag innebär att behovet av att kompetensväxla löpande ses över, ett arbete som även fortsätter. Som stöd för fortsatt kompetensplanering har en lär- och utbildningsplattform införts. Detta verktyg blir en viktig del i digitaliseringen av utbildningar och medarbetaruppföljningar under nästkommande år.

5.1.4.1 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 med hänsyn tagen till marknadspåverkan.

Lönesättningen på Västtrafik är individuell, differentierad och fri från diskriminering. Den individuella lönesättningen bygger på att cheferna visar att ansvar och svårighetsgrad i arbetet, liksom individens resultat och skicklighet, ligger till grund för skillnader i lön.

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

6 Medarbetare

6.1 Chefsförutsättningar

Västtrafik påbörjade under 2015 ett utvecklingsarbete där ”Det goda kundmötet” uppnås via ”Det goda ledarskapet”, d v s ledarskapet är möjliggöraren och medlet för Västtrafik att nå sina mål, ett mål som p g a pandemin nu kommer att få omdefinieras. En målbild för ledarskapet arbetades fram, vilken har varit vägledande i förbättringsarbetet och ledarutvecklingen. Under 2020 har vi genomfört ledardialoger med samtliga chefer i ett led att forma ledarutvecklingen 2021.

När det gäller regionens normtal gällande direkt underställda medarbetare har Västtrafik tidigare rapporterat att ingen handlingsplan har behövts, detta då Västtrafik sedan tidigare har uppfyllt kraven. Västtrafik har fyra chefsnivåer; VD, enhetschefer, avdelningschefer/ affärschefer samt teamledare. Dessa chefskap har fulla V-E-P ansvar.

6.2 Personalvolym, personalstruktur och personalkostnadsanalys

Västtrafik har 434 årsarbetare per den 31 december 2020, jämfört med 404 motsvarande tidpunkt föregående år. Under 2020 fanns en planerad ökning av nya utökade tjänster med 12 som innan pandemin delvis hann verkställas. Löpande under året pågick även en konsultväxling, dels i syfte att hämta hem kärnkompetenser, och dels i syfte att göra en ekonomisk hemtagning. Till följd av rådande omständigheter kopplat till covid-19 har anställningsprövning införts och ställningstagande till rekrytering görs av utsedd beslutsgrupp. Prövningsförfarande har under 2020 även gällt för konferenser, ej verksamhetskritiska utbildningar, resor samt representation. En konsultförmedlingstjänst är upphandlad och införd under våren 2020.

6.3 Arbetsmarknadsinsatser

För att omsätta FNs konventioner i praktiken har VGR sedan flera år tillbaka skapat en handlingsplan som beskriver och konkretiserar arbetet med mänskliga rättigheter med 12 nedbrutna delmål. Utifrån Västtrafiks perspektiv är det mål 8 som är relevant, vilket handlar om att Västra Götalandsregionen ska arbeta aktivt mot diskriminering och för att främja jämlikhet på arbetsplatsen. Västtrafik har från 2019 haft ett antal riktade aktiviteter i enlighet med delmålet och Jobbsprånget är en av dessa. Under vintern 2019 togs ytterligare praktikanter in (via Jobbsprångets regi) som var kvar hos Västtrafik till feb/mars 2020. Till följd av covid-19 har detta initiativ pausats.

Västtrafik har under hösten 2020 dock tagit in en person utifrån samma kriterier som via Jobbsprånget som gick direkt in på en AVA-anställning. En av Västtrafiks tidigare praktikanter gick över till en tillsvidareanställning under hösten och ytterligare två praktikanter har nu AVA-anställningar. Förra året fick totalt två praktikanter via Jobbsprånget tillsvidareanställningar. En mentorskapsgrupp finns för att stödja de som handleder praktikanter.

7 Ekonomiska förutsättningar

7.1 Ekonomiskt resultat

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag 2020 motsvarande -5 399 mnkr, vilket är en negativ avvikelse mot budget med -300 mnkr. Den 19 januari 2021 beslöt Regionstyrelsen att öka Västtrafiks driftsbidrag med motsvarande belopp, vilket medförde ett slutligt resultat på 0 kr. Vid samma tillfälle fördelades även riktade statsbidrag till Västtrafik om 406 mnkr. Även de ingår i det slutliga resultatet för Västtrafik.

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall dec, 2020			
	Ack dec	Budget dec	Utfall - Budget	Avvik % B20
Biljettintäkter	2 411	3 604	-1 193	-33,1%
Övriga rörelseintäkter	1 762	1 367	395	28,9%
Kostnader	-9 594	-10 090	496	4,9%
Resultat före finansnetto	-5 421	-5 118	-302	-5,9%
Finansiellt netto	2	-6	8	
Obeskattade reserver	20	25	-5	
Resultat före driftsbidrag	-5 399	-5 099	-300	-5,9%
Driftsbidrag	5 399	5 099	300	
Resultat efter Driftsbidrag	0	0	0	

Covid-19 och konsekvenserna av restriktioner och ändrade beteenden i samhället har under 2020 slagit hårt mot Västtrafiks intäkter. Västtrafik har en negativ avvikelse mot budget motsvarande -1,2 mdr på intäktssidan. Västtrafik har vidtagit åtgärder där så är möjligt för att dämpa resultateffekten, samtidigt som det varit prioriterat att upprätthålla trafiken och motverka trängsel främst i rusningstrafik.

Utifrån ett helhetsperspektiv påverkar inte kostnader för anropsstyrd trafik Västtrafiks resultat. Denna trafik finansieras separat. VGR och 43 kommuner har avtal som reglerar ersättningen varje år, vilket medför att effekten alltid blir noll för Västtrafik. Även den särskilda kollektivtrafiken har påverkats av covid-19. Resandet har minskat och då även kostnaderna. Den anropsstyrda trafiken redovisar totalt sett ca 80 mnkr lägre kostnader än budget.

Utfall januari-december 2020 jämfört med budget

Totalt uppgår den negativa avvikelsen mot budget före det ökade driftsbidraget till -300 mnkr.

Avvikelserna i tabellen nedan avser nettoeffekter. Det medför att posterna ibland avser både intäkter, kostnadsminskningar och kostnadsökningar.

Sammanfattning av avvikelser mellan Ack utfall dec - Ack budget 2020 dec

(Belopp i mnr)

Intäkter	-1 193
Statsbidrag ersättning BI	406
Index	97
Förändrat resande	158
Spårvagnskstn	42
Tågkstn	-47
Åtgärder mnsk driftskostnader	35
Försäljningsomkostnader	35
Personalkostnader	11
Avskrivningar	26
Obeskattade reserver	-5
Övrigt	135
Summa avvikelser	-300

Biljettintäkterna avviker negativt mot budget med -1 193 mnr. Intäktsmassan präglas helt av effekterna av pandemins påverkan på samhället. Västtrafik har erhållit ett extraordinärt riktat statsbidrag för att motverka de minskade biljettintäkterna (+406 mnr).

Den allmänna kostnadsutvecklingen, (index) avviker positivt (+97 mnr). Det är framförallt AKI som avviker positivt och till mindre del KPI. Bränsleindexen har i utfallet en fortsatt negativ avvikelse, men i mindre omfattning. Förändrat resande påverkas av minskat resande som en effekt av covid-19. Det är resandeincitamentet samt ersättning till andra trafikföretag där kunder nyttjar Västtrafiks periodkort på annan trafik som påverkas mest (+158 mnr).

Spårvagnskostnaderna avviker positivt inom de flesta delar. Det avser mestadels drift men även kostnader för bana och leasing av vagnar (+42 mnr). Tågstnaderna visar en negativ avvikelse vid årets slut. Det avser dels kostnader för tågunderhåll och depå men kostnaderna för ersättningstrafik har ökat under 2020 (-47 mnr).

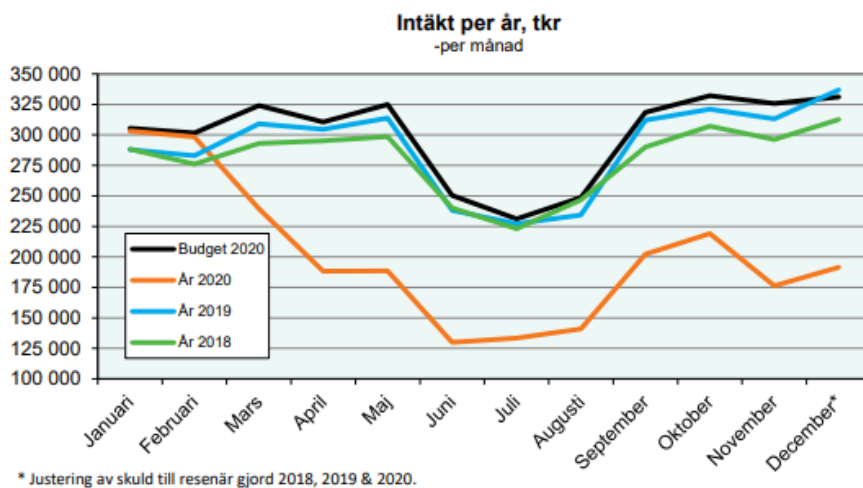
Västtrafik har gjort ett antal åtgärder för att minska kostnaderna. Åtstramningar har genomförts där så är möjligt inom verksamheten. (+35 mnr). Försäljningsomkostnader (+35 mnr) påverkas även av positiva avvikelser kopplat till minskad försäljning och minskat resande.

Personalkostnader avviker positivt (+11 mnr), dels avviker inhyrning som motpost negativt, men främst har rekryteringar genomförts senare, vakanser uppstått etc. Västtrafik har även utifrån den negativa intäktsutvecklingen sedan maj infört restriktioner. Avskrivningar avviker positivt (+26 mnr) vilket främst avser senarelagda investeringar inom IT. Upplösning obeskattade reserver har enligt beslut gjorts i enlighet med nedlagda kostnader på införandet av tre zoner (-5 mnr).

Övrigt (+135 mnr) är ett antal poster t e x minskade kostnader för extern kommunikation (+14 mnr) samt minskade förändringar i trafiken (+15 mnr). Positiva effekter av prioriteringar och åtgärder som gjorts för att minska kostnaderna. Både utifrån fokusering av resurser i och med pandemin, men även i besparingssyfte.

7.1.1 Intäktsutveckling

Biljettintäkterna för helåret 2020 avvek negativt mot budget med -1 193 mnkr. Resandet har utvecklats negativt med en minskning motsvarande -31% för perioden jan-dec. Det är effekterna av covid-19 som påverkar resandet och intäkterna i stor omfattning. I jämförelse med budget tappade Västtrafik de första månaderna 50% av intäkterna, vilket sedan förbättrats de senaste tre månaderna till ett tapp jämfört budget med ca 45%. I och med de hårdare restriktionerna som infördes i slutet av oktober slutade året med två riktigt svåra månader där tappet på enskild månad blev sämre än före sommaren.



I jämförelse med föregående år har intäkterna för perioden minskat med -31%. Exkluderas prisjusteringen är den avvikelser jämfört föregående år -33%. Minskningen från vecka 10 syns i alla kanaler och påverkade omedelbart enkelbiljetter och kontoladdning medan periodbiljetterna påverkats successivt.

Den 4 november bytte Västtrafik zonstruktur, dagens dryga 70 zoner blev tre zoner. Genomförandet gick bra och den spontana responsen från de flesta kunderna var positiv. Det är emellertid svårt att bedöma utifrån att restriktionerna skärptes vid i princip samma tidpunkt. Intäktsmässigt är priserna inte fullt ut intäktneutrala utan en negativ effekt finns medtagen. Det kommer vara svårt att skilja mellan påverkan på intäkterna p g a covid-19 och påverkan p g a införandet av tre zoner.

7.1.2 Kostnadsutveckling

Trafikkostnaderna är per december på en lägre nivå än motsvarande period föregående år. Det är främst resandeincitamenten som bidrar till den större positiva avvikelser, men även åtgärder och omprioriteringar i syfte att minska kostnaderna är gjorda där så är möjligt. Det finns även åtgärder vidtagna vad avser övriga kostnadsslag.

7.2 Eget kapital

Västtrafik har vid utgången av 2020 obeskattade reserver motsvarande 592 mnkr, upplösning är gjord i enlighet med tidigare beslut

(RF 2018-11-27) i syfte att finansiera införandet av tre zoner. I och med beslut av Regionstyrelsen den 19 januari 2021 erhöll Västtrafik 300 mnkr i ökat driftsbidrag för att täcka årets negativa budgetavvikelse. Därmed är det egna kapitalet intakt.

7.3 Investeringar

Ramar som tilldelas för investeringar motsvarar utbetalningar. Västtrafiks verksamhetsstyrda investeringar har 2020 en ram som uppgår till 313 mnkr. Ram för ägarstyrda investeringar, uppgår 2020 till 460 mnkr (brutto). I siffrorna inkluderas fastighetsinvesteringar som numera hanteras och redovisas av Västfastigheter.

Investeringar inom Västtrafiks verksamhetsstyrda ramar understeg budget med cirka 73 mnkr, mycket är kopplat till en allmän återhållsamhet och ökade krav på prioritering.

Inom verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar finns en stor avvikelse i utfallet för 2020 gällande underhållsinvesteringar där det gjorts en större förskjutning framåt i tiden. Inom fordonsinvesteringar finns också med ett övertagande av tidigare förhyrda fordon med cirka 40 mnkr som var planerat att ske under 2019, men som hamnade precis under de första dagarna av 2020. På grund av de minskade underhållsinvesteringarna ryms ändå detta fordonsköp i årets ram som totalt sett visar en positiv avvikelse med 24 mnkr mot budget.

För investering i ägarstyrda fordonsinvesteringar som avser nya tågfordon var utfallet 179 mnkr, vilket överstiger budget med 7 mnkr. Avvikelsen är kopplad till justeringar i leveransprojektet och indexutveckling.

Inom utrustningsinvesteringar har den allmänna återhållsamheten och prioriteringsarbetet inneburit att utfallet för 2020 understiger budget med cirka 56 mnkr.

//