

Styrelsen	2025-12-16
Handling nr	7.3
Handläggare	Camilla Holtet
Daterad	2025-11-24
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Uppföljning målområde: Låg miljöpåverkan, samt resande och ekonomi

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

Trafikförsörjningsprogram 2021–2025

Målområde: Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan

- Utsläppen av CO₂ per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 procent jämfört med år 2006.

Prioriterat åtgärdsområde:

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

Västtrafiks kommentar: Målen mäts i enheten utsläpp per personkilometer, det vill säga, de totala utsläppen fördelade på antal kilometer som resenärerna sammanlagt reser i kollektivtrafiken. Antal resenärer påverkar indikatorn koldioxidutsläpp per personkilometer.

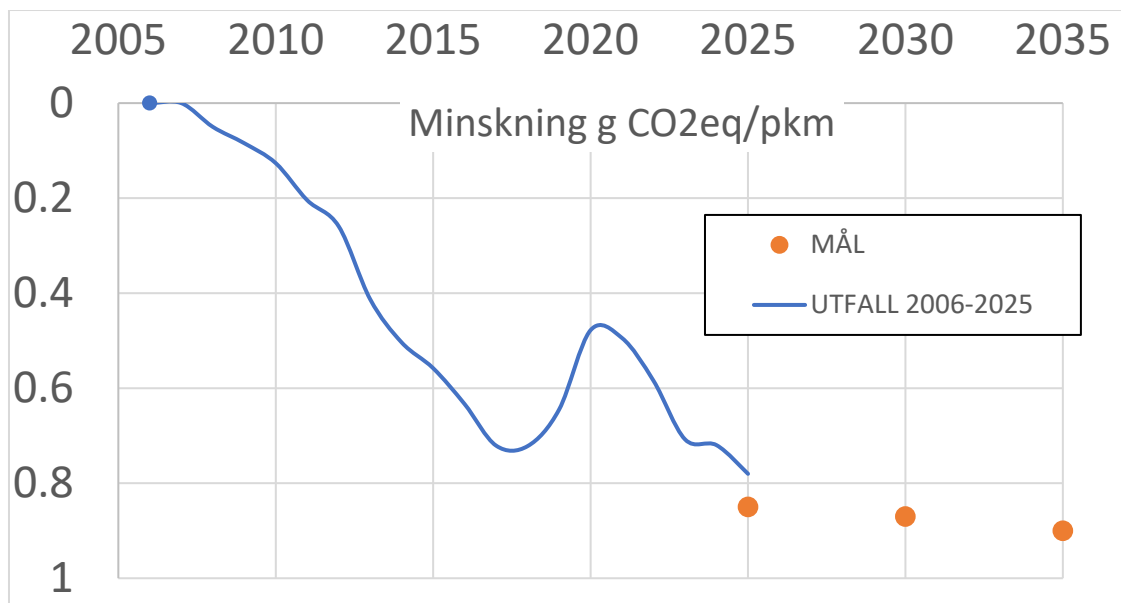
Västtrafik följer upp både totalt utsläpp av koldioxid och utsläpp per personkilometer. Prognosen för 2025, baserad på inrapporterade data från trafikföretagen för Q1 och Q2. Fartygstrafiken har sin högsäsong på juni-juli-augusti och därmed är utsläppen högre under sommaren vilket gör att utsläpp baserat på Q1 och Q2 kan ha en något felaktig uppskattning.

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.

Elektrifieringen är även en förutsättning för att nå målet om minskad energianvändning, minskat buller och minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar.

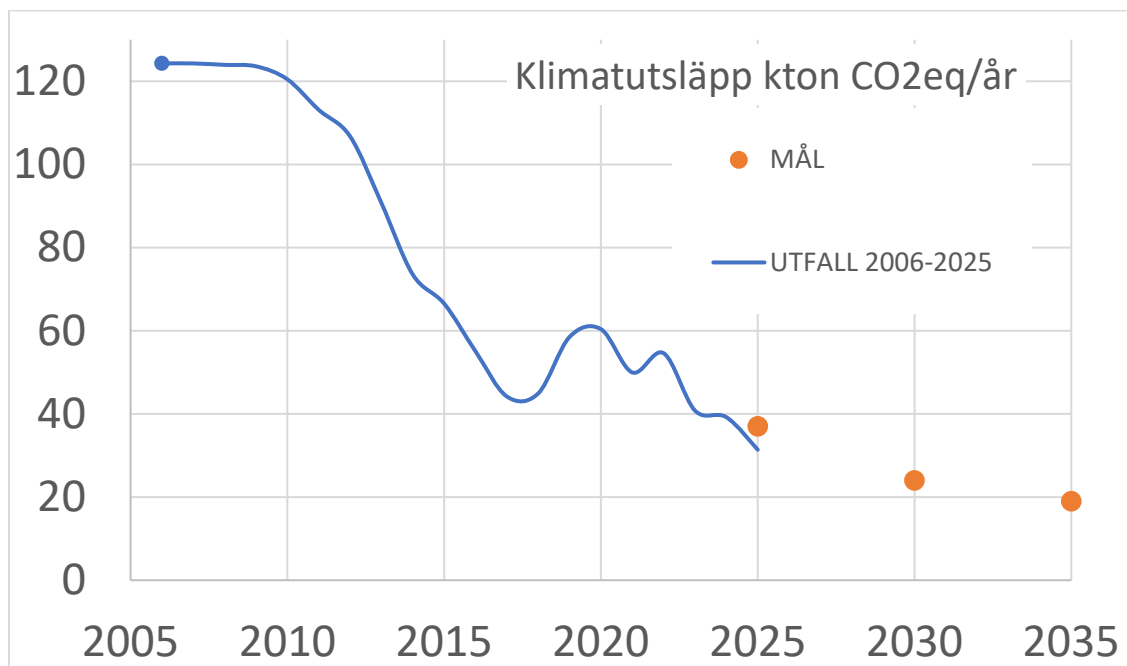
Att nå målet att minska koldioxidutsläppen per personkilometer med 85 procent till år 2025 kommer inte att nås på grund av att återhämtningen av resandet tar tid. Samtidigt fortlöper åtgärderna för att nå målen och erfarenheten visar att elektrifieringen, som ger stor effekt, går fort. Stads och tätortstrafiken elektrifieras i samband med nya trafikavtal. Möjligheten att elektrifiera även regiontrafik har påbörjats och där det inte är möjligt att elektrifiera upphandlas regiontrafik med biodieseldrift.

Nedan visas graf över förändringen av koldioxidutsläpp mellan 2006 och 2025 (prognos) samt målnivåer för 2025, 2030 och 2035. Prognos för år 2025 är baserat på inrapportering Q1 och Q2 visar på en minskning av koldioxidutsläppen per personkilometer på cirka 78 procent för 2025 jämfört med 2006. Målnivån för 2025 är en minskning på 85 procent vilket inte kommer att nås.



Den prognostiserade minskningen av koldioxid under 2025 är en följd av elektrifieringen som pågår och att åtgärderna i miljö- och klimatplanen genomförs enligt plan samt att resandet vänder uppåt.

Nedan visas graf över utsläpp av totala ton koldioxid mellan 2006 och 2025 (prognos) samt målnivåer för 2025, 2030 och 2035. Prognos för år 2025 är baserat på inrapportering Q1 och Q2 visar på totala koldioxidutsläpp på ca 31 400 ton jämfört med målnivån på 37 000 ton.



Minskningen av totala utsläpp av koldioxid är en följd av att åtgärderna i miljö- och klimatplanen genomförs. Den stora minskningen är resultatet av övergång från fossila drivmedel till förnybara och på senare år bidrar omställningen till elektrifierad trafik. De totala utsläppen av koldioxid påverkas inte av resandeutvecklingen men däremot om trafiken ökar eller minskar.

Nedan visas en tabell över dels utsläpp av koldioxid per personkilometer och dels utsläpp totala ton koldioxid. Utsläpp visas för år 2006, vilket är jämförelseåret och för 2019-2024 samt prognos för 2025.

År	CO2/pkm	Totala ton CO2
2006 (jämförelseår)	58 g CO2/pkm	124 200 ton CO2
2019 (start för uppdaterad beräkningsmodell)	21 g CO2/pkm	58 500 ton CO2
2023	17 g CO2/pkm	40 800 ton CO2
2024	16 g CO2/pkm	39 200 ton CO2
Prognos 2025 (baserat på Q1 och Q2)	13 g CO2/pkm	31 400 ton CO2

Satsningen på elbussar fortsätter när nya trafikavtal med stadstrafik sluts, under 2025 sätts cirka 130 elbussar i trafik (Alingsås, Uddevalla, Skövde och Hisingen), samt 320 biodieselbussar för regiontrafik (Alingsås, Uddevalla och Skaraborg). Vid slutet av 2026 är målet att Västtrafik ska ha totalt 724 elbussar i drift.

Omställningen mot elektrifierad fartygstrafik pågår. Kostertrafiken körs idag ett elfartyg. Upphandlingen av Kostertrafiken, med ordinarie trafikstart december 2025 blev överprövat men startar september 2026 med två fartyg med eldrift.

Eldriven fartygstrafik startade i Tjörns kommun. För trafiken till Åstol och Dyrön kommer ett större nybyggt fartyg med kapacitet att ta ombord en ambulans börja trafikera vid årsskiftet 2025/2026.

Konvertering till eldrift pågår för Västtrafiks älvskefflar Älveli och Älvfrida och de planerar att kunna köra i trafik vår/sommar 2026. Älvtrafiken kommer att drivas med totalt 7 elfartyg när alla är på plats, trafiken startar december 2025.

Fartygstrafiken i Göteborgs södra skärgård är tilldelad och Västtrafik har kravställt 5 elfartyg. Trafiken är överprövad, trafikstart planerad till dec 2027.

- Västtrafiks riktlinjer för reklam ses över för att bättre spegla regionens grundläggande värderingar och koldioxidbudgetens mål om fossilfrihet. Vid revidering ska Region Stockholms arbete kring fossilreklam beaktas.

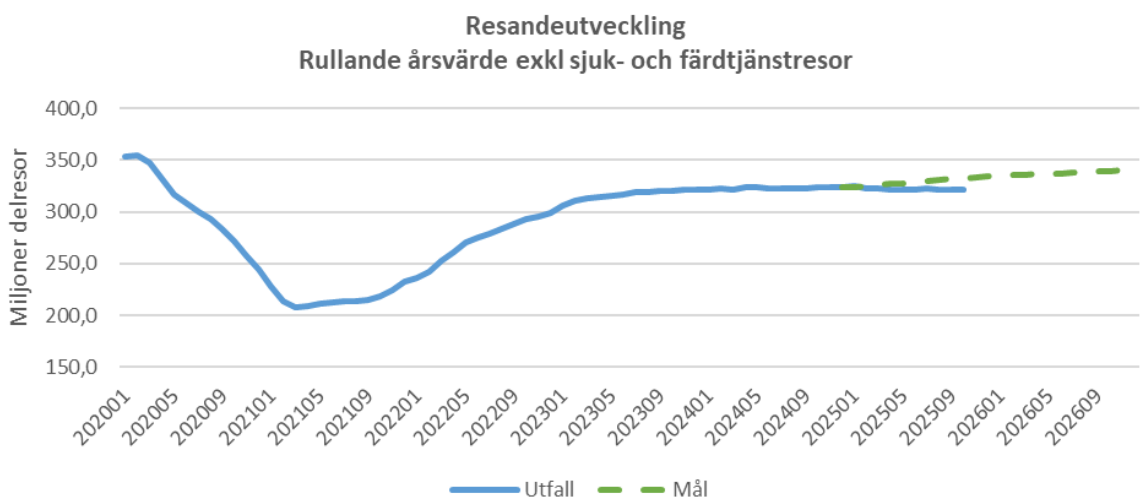
Västtrafiks kommentar: Västtrafiks spelregel för budskap i reklam och kommunikation på fordon och hållplats uppdaterades i januari 2025, varefter reklam för fossila bränslen samt för fordon och andra varor som är helt eller delvis drivna av fossila bränslen inte är tillåten. Vidare är reklam för flygtransporter och charterresor där annonsören endast erbjuder flyg som transport, heller inte tillåten.

Utdrag från

Delårsrapport oktober 2025

Västtrafik AB

Resandeutveckling



Jämfört med föregående år är resandet på samma nivå i oktober 2025 som oktober 2024. Målet för 2025 enligt långtidsprognosen är att nå 334 miljoner resor. Detta motsvarar en resandeökning med 3% jämfört med 2024. På rullande 12 så är resandet lite lägre jämfört med motsvarande period fg år. Resandet för de senaste 3 månaderna ligger också lite lägre än föregående års period.

Resandet framåt är fortfarande lite svårt att se hur det kommer att utvecklas. Det har under året minskat lite men det kan bero på kalendereffekter jämfört mot föregående år.

Tabellen nedan visar delresor per trafikslag jämfört med samma period föregående år.

Trafikslag milj delresor	1 mån		3 mån		Från årets början		Rullande årsvärde	
Buss	15,6	-2%	43,6	-2%	138,8	-1%	167,7	-1%
Båt	0,6	4%	1,9	1%	5,8	2%	6,7	3%
Tåg	2,1	2%	5,9	1%	18,4	0%	22,1	0%
Spårvagn	11,7	3%	32,1	1%	103,4	0%	125,0	0%
Anropsstyrd trafik	0,2	1%	0,5	2%	1,6	1%	1,9	0%
Summa	30,2	0%	84,1	-1%	268,0	-1%	323,4	-1%

Ekonomi

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för ack oktober 2025, motsvarande -4 966 mnkr, vilket är en positiv avvikelse mot budget med +283 mnkr. Efter korrigerat driftsbidrag redovisar Västtrafik en avvikelse mot budget med +183 mnkr.

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall Okt, 2025			
	Ack Okt	Budget ack Okt	Utfall - Budget	Avvik % B25
Biljettintäkter	3 320	3 258	62	1,9%
Övriga rörelseintäkter	1 509	1 560	-51	-3,3%
Kostnader	-9 796	-10 067	272	-2,7%
Resultat före finansnetto	-4 966	-5 250	283	-5,4%
Finansiellt netto	0	1	0	
Resultat före driftsbidrag	-4 966	-5 249	283	
Driftsbidrag	5 086	5 186	-100	
Resultat efter Driftsbidrag	120	-63	183	

Biljettintäkterna ack oktober utvecklas bättre än budgeterad nivå, men i linje med prognos 3. Resandet fortsätter att utvecklas långsammare än beräknat, medan biljettintäkterna är högre än beräknat. Snittintäkten utvecklas därmed positivt.

Kostnadssidan avviker positivt med +272 mnkr. Trafikkostnaderna står för mer än hälften av den positiva avvikelsen. Den allmänna kostnadsutvecklingen är fortsatt mer positivt än budgeterade bedömningar vilket påverkar kostnaderna för Västtrafiks trafikavtal (index). Inom trafikknaster avviker även kostnader för leverans av fordon positivt beroende på att leveransen av nya fordon försenats.

Prognosen visar på en fortsatt stabilitet i ekonomin för 2025.

//