

Styrelsen	2025-12-16
Handling nr	8.4
Handläggare	Jimmy Eklund
Daterad	2025-12-05
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Detaljbudget utblick 2027–2028

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att godkänna redovisad utblick 2027–2028 avseende detaljbudget.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

Komplettering detaljbudget 2026

Verksamhet

Utblick 2027–2028

Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av regionfullmäktige, pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Ett nytt program som gäller för åren 2026–2029 beslutades under hösten 2025.

Trafikförsörjningsprogrammet, och andra strategiska dokument, tillsammans med Västtrafiks uppdrag från IKN ligger till grund för Västtrafiks långsiktiga planering. Målen inom trafikförsörjningsprogrammet och mål från regionfullmäktiges budget är av långsiktig karaktär och kräver ett kontinuerligt arbete med gemensamma krafter samt samverkan med andra parter.

Medarbetare (ingick i beslut detaljbudgeten)

Utblick 2027–2028

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

Ekonomi

Utblick 2027–2028

Västtrafik tar årligen fram en långtidsprognos. Detta görs under hösten efter det att budgeten är beslutad och omfattar de tre nästkommande åren. Ny långtidsprognos har tagits fram under hösten 2025 och beslutas i Västtrafiks styrelse i december.

Långtidsprognosen är en del av verksamhetens ekonomiska planering. Två stora påverkande poster för långtidsprognosen, som också medför osäkerhet, är biljettintäkter och allmän kostnadsutveckling (index). Biljettintäkterna har utvecklats positivt efter pandemin och visat på en bra återhämtning, men det finns en underliggande osäkerhet där det är svårt att prognosticera resandeutveckling och kundernas val av biljett. Det är i Västtrafiks långtidsprognos, likt budget 2026, inte medtaget någon prisjustering för 2027 och 2028. En prisjustering på 3 % motsvarar årlig intäktsökning om 90 mnkr. Index har stabiliserats den senaste tiden, men fortsätter vara en stor kostnad som är känslig för yttre fluktuationer. Utblicksperioden påverkas av kostnader för investeringar i nya tåg och spårvagnar under perioden. Det avser redan beslutade satsningar där leveranser och kostnaderna faller ut under prognosperioden. Trafik finns upptaget enligt framtagna femårsplan, vilket även innefattar satsningar inriktat mot samhällsutveckling och kopplat till infrastrukturella projekt, bl a stora tågsatsningar som möjliggörs när Västlänken station centralen börjar trafikeras.

Siffrorna i tabellen nedan visar den bedömda ekonomiska utvecklingen för 2027 och 2028. Västtrafiks långtidsprognos tas fram utan den särskilda anropsstyrda trafiken. För att utblicken ska vara jämförbar med budget så är den anropsstyrda trafiken inkluderad i utblicken.

Utblick, Tkr	2027	2028
Regionbidrag	6 802 000	7 314 000
Övriga intäkter	6 070 000	6 146 000
Personalkostnader (exkl. sociala avgifter)	-390 000	-414 000
Sociala avgifter	-115 000	-122 000
Övriga kostnader	-12 088 000	-12 619 000
Avskrivningar	-279 000	-305 000
Summa	0	0

//

Bilaga – Detaljbudget 2026 inklusive utblick 2027–2028



Detaljbudget utblick 2027–2028

Västtrafik AB

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Verksamhet	3
2.1	Utblick 2027-2028	3
2.2	Trafikförsörjningsprogrammet.....	3
2.3	Mål från regionfullmäktiges budget	5
2.4	Regiongemensamt	13
3	Medarbetare	14
3.1	Utblick 2027-2028	14
3.2	Mål från regionfullmäktiges budget	14
3.3	Personalvolym och personalstruktur.....	16
3.4	Sjukfrånvaro	16
4	Hållbarhet.....	17
4.1	Mål från regionfullmäktiges budget	17
5	Ekonomi.....	20
5.1	Utblick 2027-2028	21
5.2	Resultat	21
5.3	Investeringar	24
5.4	Mål från regionfullmäktiges budget	25
5.5	Eget kapital och obeskattade reserver	26

1 Sammanfattning

Detaljbudgeten som helhet är i linje med infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens (IKN) beslutade uppdrag till Västtrafik och tilldelad ram. Med utgångspunkt i regionfullmäktiges budget för 2026 tar IKN i förslaget höjd för upp till 6 285 mnkr i driftsbidrag till Västtrafik för genomförande av uppdraget 2026. På grund av osäkerheter i omvärlden kommer IKN under året göra en ny bedömning av eventuellt behov att justera driftsbidraget för 2026. Denna hantering ska inte ses som en nivåjustering av Västtrafiks driftbidrag, utan innebär bara att besluten tas i två steg med hänvisning till de osäkerheterna i omvärlden. Detta resulterar i att Västtrafiks förslag till budget 2026 visar på ett minskat driftsbidrag med 193 mnkr i jämförelse med budget 2025.

I budget 2026 finns ingen prisjustering medtagen utifrån befintligt beslut i regionfullmäktige. Prisjusteringsfrågan är fortsatt under diskussion och eventuellt kan nytt beslut tas och får då i budgetsammanhangen hanteras senare i annan ordning.

För Västtrafik totalt är nuvarande bedömning att resandet 2026 kommer motsvara ca 326 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor). Det är en minskning med ca 14 miljoner resor för år 2026 jämfört med långtidsprognos 2026–2030. Till stor del beror det på att resandet under 2024 och första halvåret 2025 legat på ungefär samma nivå, dvs att resandet inte ökar längre.

I det nya trafikförsörjningsprogrammet har det lagts fram mål för både det hållbara resandet och kollektivtrafikens andel till år 2029. För det hållbara resandet är målet att det ska öka till 45% och kollektivtrafikens andel till 33%. På nuvarande nivå för september 2025 ligger det hållbara resandet på 42% och kollektivtrafikens andel på 28%.

Utvecklingen av resandet och marknadsandelen, tillsammans med det nya trafikförsörjningsprogrammets övriga mål, påverkar Västtrafik. Till detta kommer beslutad detaljbudget och uppdrag, ny lagstiftning samt andra nödvändiga förändringar och utvecklingsområden. I kombination med effektiviseringskrav innebär detta att Västtrafik har en ansträngd period framför sig som kommer att kräva gemensamma dialoger och gemensamma prioriteringar.

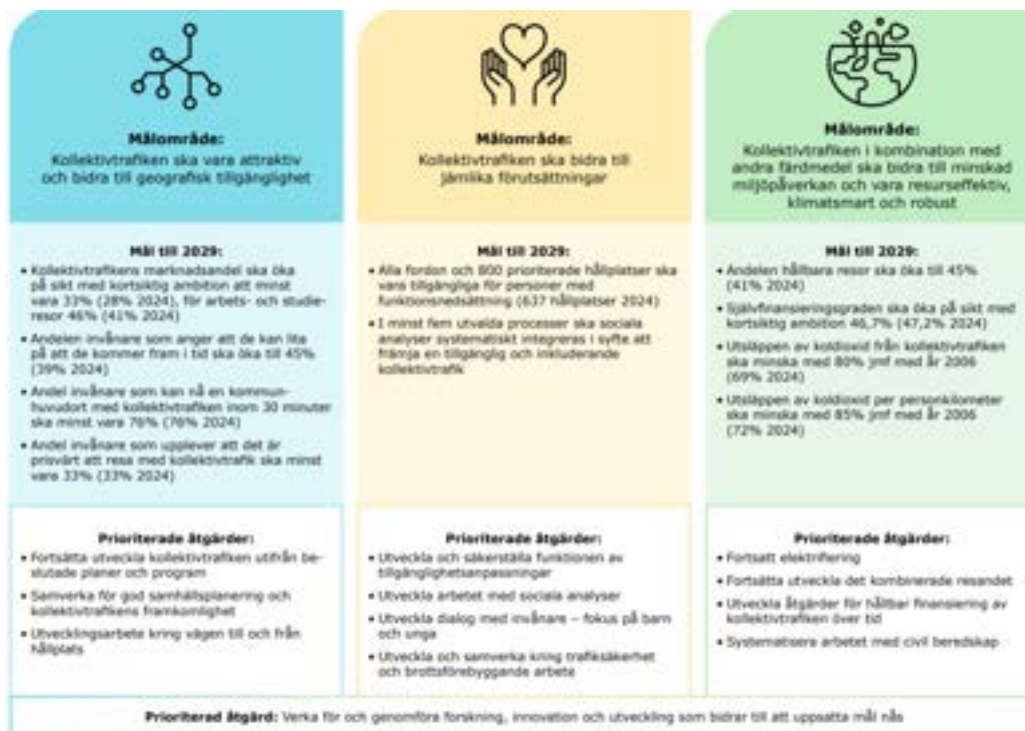
2 Verksamhet

2.1 Utblick 2027–2028

Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av regionfullmäktige, pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Ett nytt program som gäller för åren 2026–2029 beslutades under hösten 2025.

Trafikförsörjningsprogrammet, och andra strategiska dokument, tillsammans med Västtrafiks uppdrag från IKN ligger till grund för Västtrafiks långsiktiga planering. Målen inom trafikförsörjningsprogrammet och mål från regionfullmäktiges budget är av långsiktig karaktär och kräver ett kontinuerligt arbete med gemensamma krafter samt samverkan med andra parter.

2.2 Trafikförsörjningsprogrammet



Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av regionfullmäktige, pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Ett reviderat trafikförsörjningsprogram för år 2026–2029 beslutades av IKN i juni 2025 och fastställdes av regionfullmäktige i november 2025. Programmets övergripande mål är att bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland och överensstämmer med den regionala utvecklingsstrategins långsiktiga prioritering om att knyta samman Västra Götaland.

Tre målområden visar riktningen, kollektivtrafiken ska vara:

- attraktiv och tillgänglig
- bidra till jämlika förutsättningar
- vara robust, klimatsmart och resurseffektiv

Regionfullmäktiges budget för 2026 samt plan för ekonomi 2027–2028 är tillsammans med trafikförsörjningsprogrammet de främsta utgångspunkterna för uppdraget till Västtrafik. IKNs uppdrag till Västtrafik 2026–2028 beskriver de prioriterade åtgärdsområdena nämnden ser som angelägna att arbeta med under de kommande åren. Uppdraget slår fast att det hållbara resandet behöver fortsätta öka för att möjliggöra en hållbar utveckling i hela regionen och bidra till den regionala utvecklingsstrategins mål om att göra Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Västtrafik ska i enlighet med uppdraget genomföra aktiviteter och åtgärder för ökad måluppfyllelse av trafikförsörjningsprogrammet.

2.3 Mål från regionfullmäktiges budget

2.3.1 Mål: Västra Götalandsregionen ska stärka sin beredskap och motståndskraft för att bättre kunna hantera samhällsstörningar, kriser och ett förändrat säkerhetsläge

Kartlägga kritisk transportinfrastruktur för kollektivtrafiken och vid behov kapacitetshöjande åtgärder ur ett beredskapsperspektiv.

Västtrafik kommer samverka med sektorsansvarig myndighet, Trafikverket, och IKN för kartläggning av kritisk transportinfrastruktur.

Analysera behov av kompetensförsörjning vid kris och utbildning av medarbetare kring totalförsvar och krisberedskap.

Behov av kompetenshöjning utöver det som redan genomförts är en konsekvens av arbetet med de regionala beredskapsmålen.

Samverka med IKN och utpekade nämnder och styrelser i att ta fram process för åtgärdsval, en handlingsplan och plan för uppföljning av mål och delmål när kommande måldokument säkerhet och beredskap har fastställts.

Arbete har initierats mellan Västtrafik och IKN för att bryta ner målen och sätta aktiviteter, struktur och åtgärder för att höja och utveckla beredskapen inom kollektivtrafiken genom bl a beredskaps- och kontinuitetsplaner.

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

2.3.2.1 Fokusområde: Öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbara resandet

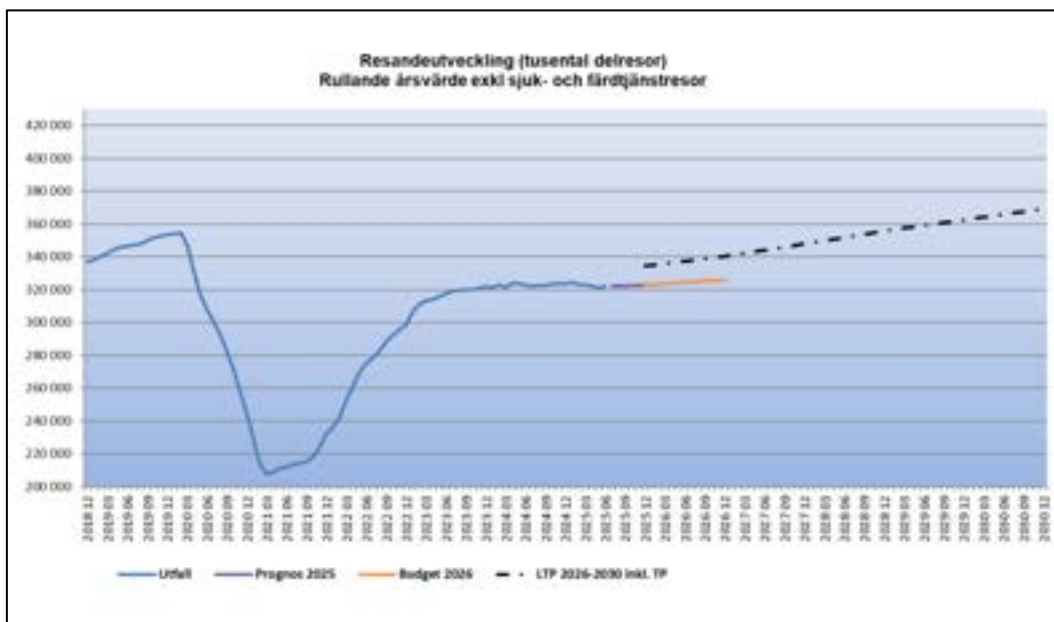
Budget 2026 bygger på en samlad bedömning av resandet utifrån den utvecklingen Västtrafik sett under den senaste tiden. Resandet har under 2025 legat på en nivå som inte längre följer kurvan mot målet i trafikförsörjningsprogrammet på 350 miljoner delresor 2025.

Trafiken i regionen behöver ständigt ses över och utvecklas i takt med att regionen växer och att medborgarnas resvanor förändras. Västtrafiks generella inriktning är att arbeta med att identifiera trafikförändringar som främjar nya resvanor och förbättrar erbjudandet till såväl befintliga som nya kunder. Västtrafik jobbar kontinuerligt med att analysera det befintliga erbjudande för att säkerställa att detta har rätt utbud kopplat till regionalt trafikförsörjningsprogram, målbilder, strategier och riktlinjer. Genom att följa resandeutvecklingen, och vid behov justera utbudet så att det matchar det faktiska resandet, kan det också säkerställas att trafiken över tid är så ekonomiskt effektiv som möjligt.

Utgångspunkten för den årliga trafikplanen är den långsiktiga trafikutvecklingsplanen som är femårig och innehåller trafikförändringar vars syfte är att öka det hållbara resandet kopplat till målbilder och handlingsplaner, infrastrukturförändringar samt samhälls- och stadsutveckling.

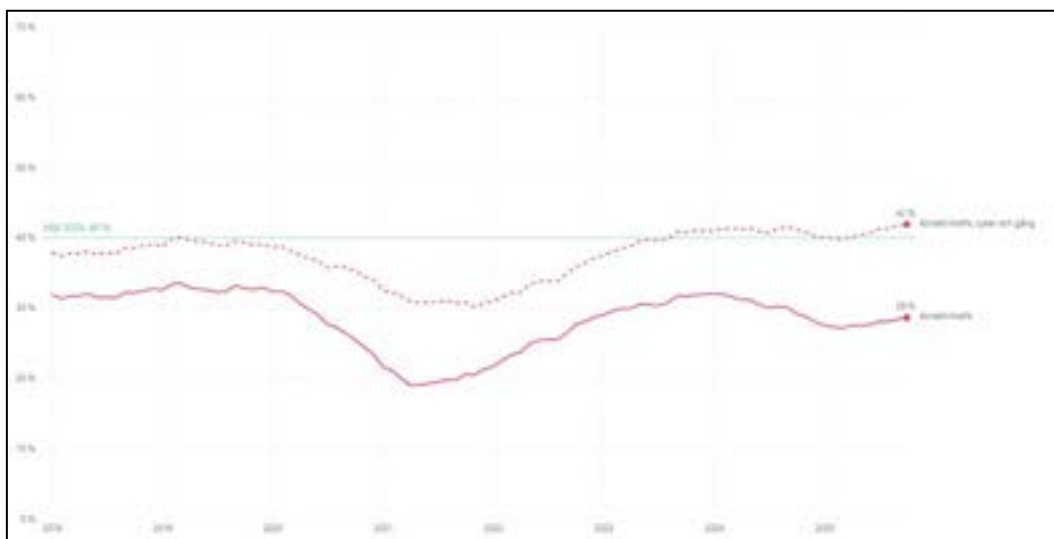
Förutom trafikplan, finns det visst utrymme i budgeten för 2026 att kunna göra trafikförändringar under pågående år kopplat till infrastrukturprojekt och andra

förändrade förutsättningar för kollektivtrafiken. Det är fortsatt viktigt att arbeta med ekonomisk hållbarhet och intäktssäkring för att säkerställa en budget i balans och skapa möjligheter att utveckla verksamheten i syfte att uppnå ökad marknadsandel.



För Västtrafik totalt är nuvarande bedömning att resandet 2026 kommer motsvara ca 326 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor). Det är en minskning med ca 14 miljoner resor för år 2026 jämfört med långtidsprognosen 2026–2030. Till stor del beror det på att resandet under 2024 och första halvåret 2025 legat på ungefär samma nivå, dvs att resandet inte ökar längre.

I det nya trafikförsörjningsprogrammet har det lagts fram mål för både det hållbara resandet och kollektivtrafikens andel till år 2029. För det hållbara resandet är målet att det ska öka till 45% och kollektivtrafikens andel till 33%. På nuvarande nivå för oktober 2025 ligger det hållbara resandet på 42% och kollektivtrafikens andel på 29%.



Prioritera insatser för att öka marknadsandel och hållbart resande.

Samverka med Göteborgs stad för förbättrad framkomlighet.

Fortsatt utveckla kollektivtrafiken enligt beslutade planer program resenären i fokus:

- Beakta gymnasieelevers resmöjligheter
- Anpassa kollektivtrafik efter arbetstider sjukhus och större arbetsgivare
- Beakta besöksnäring som arbetsplats.

Beakta linjenätsutredning Metrobuss.

Kartlägga nuvarande trafikutbud i prioriterade stråk jämfört med nivåer utökade öppettider TFP.

Utveckla modell för samråd och dialog med resenärer och intressenter inför större trafikförändringar och förstudier.

Kapacitetsstarka fordon i kommande trafikupphandlingar stadstrafik Göteborg, Mölndal, Partille.

Trafiksituationen i Göteborg är en starkt bidragande orsak till den stagnerande resandeutveckling och dalande marknadsandelen för kollektivtrafiken. Västtrafik har under våren 2025 initierat ett gemensamt arbete med Göteborgs Stad för förbättrad framkomlighet. Arbetet bedrivs i två huvudspår; ta fram förslag på åtgärder på identifierade platser och stråk som skulle kunna genomföras för att prioritera framkomlighetsåtgärder inom 1-5 år, samt ta fram förslag på tester av framkomlighetsåtgärder som skulle kunna genomföras under år 2025–2026.

I december 2025 startar den utbyggda spårvagnstrafiken på Lindholmen. I december 2026 planeras för en utbyggd tågtrafik som möjliggörs genom att den första etappen av Västlänken vid Göteborgs centralstation öppnas upp för trafik. Planering och uppföljning av uppstarten av etablering av ny trafik är prioriterat för 2026. Leverans av nya spårvagnar och tåg är en central del av arbetet. Översyn av spårvagnshållplatser i och med förlängning av spårvagnshållplatser har också en bärighet på framkomlighet och kommer tas vidare med under 2026.

Trafikförsörjningsprogrammet, tillsammans med framtagna måldokument och strategier, är grunden för utvecklingen av trafiken. En viktig del i arbetet med trafikutveckling är att säkerställa ett övergripande systemperspektiv och att en fungerande helhet beaktas. Trafikförändringsförslagen utgår från fakta och analys av resandet, där hänsyn även tas till resandeutvecklingsprognoser och samhällsutveckling för kommande år. Avvägningar och bedömningar gjorts ur ett antal olika perspektiv. Gymnasieelevers resmöjligheter och anpassning efter arbetstider till större arbetsplatser är exempel på perspektiv som vägs in.

Ett arbete med att utveckla kommunikation med resenärer och allmänhet kring större trafikförändringar och förstudier har startats upp under 2025 och kommer tas vidare under 2026. Exempelvis genomfördes en resenärsdialog kring förstudie Ale hösten 2025. Steg tas i att utveckla olika former för resenärsdialog såsom fysiska möten och även med hjälp av digitala verktyg.

Uppdraget från IKN för 2026–2028 lyfter ett antal kartläggningar, utredningar och handlingsplaner kopplat till utvecklingen av trafiken. Arbete pågår med att göra en samlad prioritering av vilka delar som är möjliga att genomföra under 2026.

Fortsatt dialog med entreprenörer och fackliga organisationer vad gäller god arbetsmiljö för förare.

Samverkan med trafikföretagen sker löpande och i olika konstellationer och det kommer att fortsätta under 2026. Västtrafik har forum för dialog med fackliga organisationer.

Detta forum är sedan hösten 2025 utökat så att samtliga trafikslag nu är representerade. Dialoger kommer att fortgå under 2026. Kraftsamling sker också på nationell nivå genom samverkan mellan trafikhuvudmän, trafikföretag och branschorganisationer genom initiativet ”Attraktivare kollektivtrafikbransch”. Inom ramen för detta arbete är målsättningen att ta fram en gemensam handlingsplan för att skapa bättre förutsättningar för medarbetarna. Bred samverkan sker även på regional nivå genom projektet ”Kollektivtrafiken växlar upp” som är ett långsiktigt kompetensutvecklingsprojekt där flertalet aktörer kraftsamlar tillsammans.

Verka för bättre uppkoppling på tågen och se över bättre förutsättningar för cykel ombord på tåg.

Västtrafik har under 2025 genomfört en förstudie ”Uppkoppling på tåg”. Den visar på ett antal möjligheter och utmaningar och är en kunskapsbas inför det fortsatta arbetet. Nu pågår arbete med att identifiera utrustning och juridiska tillvägagångssätt för att ta fram möjliga vägar framåt och för att under 2026 kunna arbeta vidare med en lösning.

Västtrafik har tillsammans med Sweco under år 2025 tagit fram en lösning för cykel ombord på våra tåg. Lösningen liknar den som används av S-togen i Köpenhamn och har anpassats för att utöka antal cykelplatser från 12 till 14 st per fordon. Anpassningen är smidigare och smartare än dagens lösning för cykel ombord, utan att minska antalet sittplatser i fordonet. Nästa steg i projektet är att sätta en upphandlingsstrategi och därefter utföra en riskanalys kring de olika delarna i projektet. Målsättningen är att genomföra projektet under år 2026 men på grund av fordonsbrist och svårigheter med att ta ut fordon ur trafik som följd finns en risk att installationer kommer behöva ske under år 2027.

Möjliggör för kommuner att subventionera periodkort, slutföra översyn av principer för tillköp av färdbevis samt förberedelser inför utvärdering zonstruktur.

Regionfullmäktige beslutade 2018 om införandet av en ny zonindelning i Västra Götaland (”Tre zoner”). I beslutet angavs också att en möjlighet skulle erbjudas i framtiden, om/när en kommun så önskar, att via tillköp subventionera periodbiljetter för sina invånare. Göteborgs Stad kontaktade Västtrafik under våren 2024 för att gå vidare med ett sådant förslag. IKN gav därefter Västtrafik i uppdrag att utveckla en generisk lösning som fler kommuner kan ansluta sig till om de önskar. Ett samverkansprojekt, mellan Stadsledningskontoret, Stadsmiljönämnden i Göteborg och Västtrafik startades med en förväntad leverans av lösning (till Göteborgs kommuninvånare) under våren 2026. Samverkan resulterade i ett tillköpsavtal som skrevs under av båda parter under våren 2025. Västtrafik arbetar sedan dess med att ta fram en generisk lösning och lansering beräknas ske som planerat under våren 2026. När lösningen väl är lanserad kan samma lösning erbjudas andra kommuner som så önskar.

Dåvarande kollektivtrafiknämnden beslutade i november 2014 om ”Principer för tillköp av färdbevis” (KTN 24–2011). Dokumentet reglerar vilket tillköpssortiment som erbjuds kommunerna för kategorierna; skolbiljetter, seniorbiljetter och övriga fria resor. Sedan tillköpssortimentet beslutades har en ny zonindelning i Västra Götaland införts (2020). Vidare har Västtrafik på uppdrag av IKN utrett nytt seniorerbjudande. I oktober 2023 beslutade nämnden om nytt seniorerbjudande där bland annat åldersvillkor, tidsmässig och geografisk giltighet samt ny prismodell ingick. Det nya seniorerbjudandet rullades därefter ut under 2024. Såväl zonförändringen som det nya seniorerbjudandet har bäring på dokumentet ”Principer för tillköp” som, med undantag för priser, inte har uppdaterats sedan 2014. Mot den bakgrunden behöver dokumentet justeras med de förändringar som skett sedan tillköpssortimentet fastställdes. Vidare har Västtrafik i uppdrag att särskilt utreda den tidsmässiga (tid på dygnet) och den geografiska giltigheten för tillköp av fritidsbiljetter för kommunerna. Såväl uppdateringen av dokumentet som utredningen av fritidsbiljetter förväntas bli klara under första halvåret 2026.

En utvärdering av trezonsystemet ska genomföras, dock tidigast 2027. Under 2026 kommer utvärderingen att förberedas. Förberedelserna kommer att innebära att ta fram en plan för de olika områden som ska belysas i utvärderingen av zonstrukturen. De områden som är identifierade hittills är:

- Allmän beskrivning av prisstruktur och sortiment utifrån geografi, biljetter och kommunala tillköp före och efter införandet av Tre zoner.
- Genomgång av de mål och förändringar som genomfördes i och med införandet av Tre zoner.
- Intervjuer med kunder och kundnära personal med fokus på upplevelsen av zonstrukturen.

Genomgång av de undantag och avvikelser från zonstrukturen som idag finns implementerade, till exempel omlottzoner, minizoner, Koster, länsöverskridande biljetter med mera.

Utreda möjligheter avseende beställningscentral anropstyrd trafik i egen regi.

Västtrafik har idag en upphandlad kund- och resetjänst för den anropstyrd trafik. Dagens kund- och resetjänst hanterar flera olika uppgifter såsom beställningar, information och upplysning, planering av fordonsresurser, trafikövervakning, störningshantering, kundsynpunkter m m. Västtrafik har för avsikt att genomföra en utredning avseende beställningscentral i egen regi under 2026 i linje med uppdraget.

Främja och följa teknikutveckling AI och autonoma fordon, förslag åtgärder och projekt.

Initiera pilotprojekt dynamisk trafik i glesare geografier, se över möjligheter till samordning.

Medverka till och driva innovation och utveckling för omställning hållbart resande och integrera forskning, innovation och utveckling i ordinarie utvecklingsarbete.

Utredning båttrafikens roll och potential.

Ett fortsatt satsningsområde inom kraftsamling mobilitet är att utveckla existerande trafik genom nya erbjudanden och tjänster. Under våren 2025 har ett utvecklat test för "Buss on demand" startats upp i Marks kommun. Syftet är att lära mer om möjligheterna med ett koncept för dynamisk trafik i mindre tätorter. Det utvecklade testet innebär att linjelagd trafik har ersatts med buss on demand. Planen är att testet ska pågå till våren 2026. Utvärdering görs löpande och beslut om ev fortsatt implementering kommer tas under 2026. Ytterligare ett projekt inom ramen för kraftsamling mobilitet är "Närtrafik on demand". Projektet handlar om att utveckla dynamisk kollektivtrafik i glesare geografier. Tester har genomförts under 2025 och kommer fortsätta under 2026.

Utvecklingen av autonoma fordon innebär nya möjligheter för kollektivtrafiken. Under hösten 2025 startade det gemensamma testprojektet kring Gårdalinjen i Göteborg upp. Innovationsprojektet genomförs i samarbete med Göteborgs Stad och Vy Buss och handlar om att testa en fullstor autonom buss. Den självkörande tekniken kommer att spela en viktig roll i framtidens kollektivtrafik och projektet är ett sätt för kollektivtrafiken att vara en del av den utvecklingen. På sikt skulle självkörande bussar kunna bli ett komplement till vanlig kollektivtrafik och bidra till lägre kostnader, ett bättre utbud och lösa delar av förarbristen.

Under 2026 fortsätter arbetet med att utforska möjligheterna för kollektivtrafik på vatten, med fokus på ny teknik och framtida användningsområden. En förstudie genomförs för att analysera tekniker såsom autonoma skyttlar och bärplansteknik, med bedömning utifrån teknikens mognadsgrad, marknadsförutsättningar, potentiella koncept,

ekonomiska aspekter samt identifierade hinder. Syftet är att utifrån analysen kunna ge rekommendationer för nästa steg i utvecklingen.

Medverka i framtagande av handlingsplan för branschmål 4 av 10 motoriserade resor.

Revidering Målbild tåg 2035.

Analysarbete om anslutningsvägar till kollektivtrafiken.

Utvecklingsprojekt ”regionala avtal”.

Revidering av kollektivtrafikplaner för Trollhättan/Vänersborg och Skövde.

Studie och besöksnäring som arbetsplats.

I enlighet med uppdraget ska Västtrafik medverka i olika arbeten. Delar av dessa är en naturlig del av Västtrafiks verksamhet, medan andra delar behöver diskuteras och prioriteras.

2.3.2.2 Fokusområde: Strategiskt påverkansarbete för prioriterade infrastrukturobjekt som främjar ett transporteffektivt Västra Götaland.

Sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov och ta fram förslag på prioriteringar i dialog med berörda parter.

Västtrafik har under de senaste åren utvecklat sin roll som samordnare för kollektivtrafikens infrastrukturbehov med kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Under pågående revidering av regional plan för transportinfrastruktur deltar Västtrafik aktivt i arbetet. Arbetet tas vidare under 2026 med berörda parter.

2.3.2.3 Uppdrag: Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Fortsätta ställa krav i trafikupphandlingar på förnybara drivmedel och elektrifiering utifrån miljö- och klimatstrategin.

Arbetet med att utveckla och ställa miljö- och hållbarhetskrav i trafikupphandlingarna är ett ständigt pågående arbete. Västtrafik följer planen för att nå målen.

Samverkan med kommuner kring cykel och kombinerad mobilitet i storstadsområden och pendlingsnav,

Verka för lösningar där målpunkter har betydande avstånd från hållplats.

Växla upp och integrera kombinerad mobilitet i ordinarie verksamhet.

Medverka i VGR:s arbete med strategiska kollektivtrafikknutpunkter med potential för kombinationsresor med cykel.

Under 2026 fortsätter Västtrafik att utveckla arbetet med att främja kombinationsresor mellan kollektivtrafik och cykel. I Göteborg sker detta bland annat genom samarbete med kommunens hyrcykelsystem Styr & Ställ, där ett biljettsamarbete testas under året. Periodkortskunder hos Västtrafik kommer att erbjudas en förmån från Styr & Ställ, med syfte att stärka kopplingen mellan kollektivtrafik och delad mikromobilitet. I Skövde genomförs ett test i samarbete med kommunen där cykel ombord på två busslinjer i stadstrafiken möjliggörs. Parallellt färdigställs en ny hållplatshandbok där cykelparkering ingår som en integrerad del. Genom detta etableras ett mer systematiskt

arbetssätt för cykelparkering vid hållplats – den lösning som bedöms ha störst potential att främja kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik.

Fortsatt utveckla och effektivisera verksamheten från upphandling till genomförande samt att vara drivande i branschgemensamma lösningar.

Arbetet med att utveckla och effektivisera verksamheten, upphandling till genomförande samt vara drivande i branschgemensamma lösningar är en del av det löpande arbetet och pågår ständigt.

Arbeta kontinuerligt med intäktssäkring.

Under åren 2021–2022 intensifierades arbetet med intäktssäkring och hösten 2023 fastställde Västtrafiks styrelse en handlingsplan för minskad fuskåkning. Planens viktigaste delar var; öka valideringsgraden i zon A, effektiv biljettkontroll med nya arbetssätt, fler betalande resenärer på tåg och båt samt beteendepåverkan genom kommunikation. Arbetet har haft effekt där fuskåkning halverats från 10–12% 2022 till 5–6% 2025 i det öppna systemet. Det minskade fusket ger en *årlig effekt* som 2025 uppgår till ca en halv miljard kronor i ökade intäkter. Samtidigt förändras attityder till fusk när acceptansen för fusk succesivt minskar, vilket påvisas i Västtrafiks återkommande attitydmätningar. Arbetet med intäktssäkring fortsätter enligt handlingsplanen med målet att minska fuskåkning ytterligare. För att bibehålla den uppnådda lägre nivån på fusk och sänka den ytterligare kommer ett fortsatt intensivt och uthålligt arbete krävas och behöver pågå under många år.

Utveckla fortsatt arbete med införande av civila biljettkontrollanter, särskilt i områden med hög andel resenärer utan giltigt färdbevis.

Under våren 2024 genomförde Västtrafik ett test med civila kontroller som föll mycket väl ut och efter avslutat test gick civil biljettkontroll över till att vara ett permanent arbetssätt hos Västtrafik. Civil biljettkontroll är framför allt ett komplement till uniformerad kontroll i det öppna systemet. Det är väl känt att fuskande resenärer kliver av fordonet (eller avstår från att stiga på), när de ser uniformerade kontrollanter gå ombord på hållplatsen. Med civil kontroll som komplement blir det svårare att fortsätta det beteendet. Västtrafik kommer att utreda hur metoden civil biljettkontroll kan utvecklas. Utredningen kommer att beakta förväntad effekt på fusk, bemanning och arbetsledning, riskanalys avseende arbetsmiljö och säkerhet (dessa aspekter utreds i samverkan med berörda arbetstagarorganisationer) samt kostnader. Biljettkontrollen bedrivs via ett upphandlat avtal. Avtalsmässiga förutsättningar och konsekvenser behöver också utredas.

Tillsammans med IKN utveckla rutiner och förhållningssätt till målet om självfinansieringsgrad.

Arbeta enligt målet i kommande trafikförsörjningsprogram om att självfinansieringsgraden ska öka med kortsiktig ambition att minst bibehålla dagens nivå till 2029.

Västtrafik kommer delta i fortsatta dialoger med IKN om utveckling av rutiner och förhållningssätt till målet om självfinansieringsgrad.

2.3.2.4 Uppdrag: Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Fortlöpande utveckla brottsförebyggande arbete och trafiksäkerhetsarbete.

Framtagande av ledningssystem för brottsförebyggande arbete och trafiksäkerhet pågår. Genom tydlig styrning, stöd och uppföljning kan Västtrafik implementera perspektivet i samtliga verksamheter och jobba förebyggande för att motverka potentiella brottstillfällen och osäkra trafiksituationer. Ledningssystemen möjliggör utveckling och samverkan såväl internt som externt. Under året kommer arbetet främst fokuseras kring följande:

- Brottsförebyggande koordinatörer som stöd i den lokala samverkan med särskilt fokus på fordon och knutpunkter.
- Kompetenshöjande insatser om brottstillfällen.
- Stöd i att applicerat brottsförebyggande perspektiv med fokus på samverkan på två större uppdrag/projekt, etablera Västlänken och resecentrum Lerum.
- Trafiksäkerhetsarbete med fokus på bland annat hastighetsuppföljning och bältesanvändning.

Systematisera arbetet med sociala analyser i trafikupphandling och i trafikutveckling.

Sociala analyser är infört i arbetet med trafikplan och i förstudier inför trafikupphandling. Arbetet utvärderas och utvecklas kontinuerligt.

Utveckla systematiskt arbetssätt för dialog med invånare.

Utvecklingsarbetet kring kommunikation med resenärer och allmänhet kring större trafikförändringar och förstudier, som beskrivs ovan, är en del i att utveckla arbetssätt för dialog med invånare och bidrar till att göra arbetet med sociala analyser än mer systematiskt.

Inventera och ta fram plan för anpassning av de 800 största hållplatserna för personer med funktionsnedsättning.

Listan på hållplatser med över 100 på eller avstigande är nu 958 st, och inte längre 800. Hittills har inventeringen skett hos fastighet stöd och service/Västfastigheter via Google maps. Nästa steg är att fysiskt inventera platser som är osäkra att se via Google. Under hösten 2025 har en resurs tillsatts av Västtrafik med uppgift att även fysiskt inventera hållplatserna. Västfastigheter kommer ta del av inventeringen och uppdatera uppgifterna i geografidatabasen. Tidplanen just nu är att uppdateringen ska vara klar senast vecka 51 2025. Anpassningar av hållplatser sker löpande.

Förbättra och utveckla resenärsinformation och kommunikation vid planerade och oplanerade trafikförändringar och störningar.

Västtrafik har en prioriterad förflyttning och ett fokus kring förbättrad resenärsinformation där det bedrivs olika utvecklingsaktiviteter under 2025 och 2026. Dessa utvecklingsaktiviteter utgörs av att säkra trafikdatats tillgänglighet, pålitlighet och kvalitet. Förutsättningarna för att skapa information om trafikförändringar ska förbättras. Andra aktiviteter är att kunna guida under hela resan (proaktiv resenärsledning) samt att göra störningsinformation enkel och mer relevant i kundgränssnitt.

Ta fram metod för att säkerställa att tillgänglighetsanpassningar i fordon fungerar inklusive nuläge andel tillgängliga fordon.

I arbetet med de åtgärder som Västtrafik planerat för att nå målen i den kommande strategiska planen för en kollektivtrafik på jämlika villkor ingår åtgärder för att arbeta fram en metod för att säkerställa att fordonen är tillgängliga. Fordon i kollektivtrafiken är kravställda för tillgänglighet utmaningen är att vid varje given stund säkerställa att anpassningarna fungerar. Detta är ett arbete som kommer fortsätta under 2026.

Ta fram handlingsplan för genomförande av strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Ett utvecklingsarbete med att ta fram en handlingsplan som svarar upp mot ny strategisk plan för jämlik kollektivtrafik har pågått under 2025. Ambitionen är att planen ska beslutas under första tertialet 2026.

Genomför nulägesanalys över Västtrafiks arbete med barn och unga i ordinarie verksamhet.

Under 2026 planeras det för att fler ska genomföra VGRs barnrättsombudsutbildning.

Dialog förs med kommunala tjänstepersoner om hur befintliga ungdomsråd ska kunna nyttjas för kontinuerlig dialog om ungdomars behov av kollektivtrafik. Tillsammans med Göteborg Stad och Marks kommun kommer Västtrafik under 2026 att testa olika samverkansformer för att hitta ett mer systematiskt arbetssätt, för både oss och övriga kommuner, att arbeta vidare med för att involvera barn och unga mer i framtidens kollektivtrafik.

2.4 Regiongemensamt

2.4.1 Intern kontroll

Västtrafik fortsätter arbetet med internkontroll i enlighet med det årshjul bolaget arbetat utifrån under ett antal år. Arbetet innefattar bl a upprättande av riskanalys, internkontrollplan för kommande år samt uppföljning av internkontrollplan från föregående år. Utöver det är styrning, måluppföljning och just nu ledningssystem en viktig del i arbetet med internkontroll, där Västtrafik fortsatt utvecklar arbetet att styra och prioritera från ett helhetsperspektiv. Under 2025 har miljöledningssystem prioriterats, vilket godkändes för certifiering under oktober månad, samt deltagande i IKNs utredning angående ”Kollektivtrafikens styrstruktur”. Fokus under 2026 blir fortsatt arbete med helheten i ledningssystemet.

3 Medarbetare

3.1 Utblick 2027–2028

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

3.2 Mål från regionfullmäktiges budget

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

Västrafik arbetar strategiskt med arbetsgivarvarumärket, med fokus på kompetensförsörjningens fem delar: attrahera, rekrytera, utveckla, behålla och avveckla. Arbetet kräver uthållighet och bygger på engagemang från chefer och medarbetare. För att lyckas med uppdraget behöver Västrafik vara en attraktiv arbetsgivare med hållbara och inkluderande arbetsplatser. Varumärkesarbetet utgår från en personlighet som är inkluderande, trygg och visionär. Under kommande år fortsätter fokus ligga på att skapa en hållbar och inkluderande kultur där medarbetare mår bra, känner mening och vill bidra. Genom att förena Västrafiks värderingar med ett flexibelt arbetsliv stärks engagemang, utveckling och förmågan att attrahera och behålla medarbetare. Den strategiska kompetensplaneringen har de senaste åren kretsat kring medarbetar- och ledarprofilen, med budskapet "Det börjar med mig". Medarbetare på Västrafik ska ha en individuell kompetensutvecklingsplan.

3.2.1.1 Fokusområde: Fortsatt arbete med konkurrenskraftiga löner

Att erbjuda konkurrenskraftiga löner är en del i att vara en attraktiv arbetsgivare. Lönen fungerar som en viktig drivkraft för engagemang, prestationer och individuell utveckling. En välfungerande lönebildning kräver en tydlig och kvalitetssäkrad lokal löneprocess.

Västrafik arbetar strategiskt och strukturerat med lönebildning, där BAS-systemet utgör grunden och marknadspåverkan beaktas. Lönesättningen är individuell, differentierad och fri från diskriminering. Den bygger på att chefer tydligt kommunicerar hur ansvarstagande, innovationsförmåga, utvecklingsbidrag och helhetssyn påverkar löneutvecklingen. Individuell lönesättning är ett viktigt verktyg för att uppmuntra och belöna goda prestationer. Samtidigt är lönen bara en av flera faktorer som bidrar till motivation och arbetsglädje. Medarbetare värdesätter även meningsfulla arbetsuppgifter, möjligheter till kompetensutveckling, flexibilitet, god arbetsmiljö, tydligt ledarskap samt ansvar och självständighet i arbetet.

För att säkerställa rättvisa och jämställdhet genomför Västrafik årligen en lönekartläggning i samverkan med de fackliga parterna. Osakliga löneskillnader är

ovanliga, men om sådana identifieras vid kartläggningen vidtas särskilda åtgärder i samband med den årliga löneöversynen.

3.2.1.2 Fokusområde: Insatser för att utveckla hälsofrämjande ledarskap och nå fastställda normtal för antal medarbetare per chef.

Västtrafik har inte chefer med fler medarbetare än regionens normtal, därav finns inga handlingsplaner för att genomföra anpassningar. Västtrafik kommer under kommande år att ta ytterligare steg i vidareutvecklingen av medarbetarskapet och ledarskapet. Medarbetarsamtalen bygger vidare på affärsplanen och det finns igenkänning med verksamhetsstrategin i medarbetarprofil och ledarprofil. Mål sätts också utifrån ageranden och bygger inte bara vidare på förbättringsområden, utan också styrkor. Hur vi agerar är avgörande för att vi ska nå våra mål. Profilerna enar i ett gemensamt arbetssätt och utgör underlag till medarbetarsamtalen. Dessa profiler kommer att revideras under nästkommande år.

Chefens egen vidareutveckling är en del i att skapa rätt förutsättningar för medarbetarskapet. En utvecklingsgrupp och HR arbetar tillsammans med Västtrafiks chefsutveckling, detta för att tydligare möta upp chefernas behov utifrån vart man befinner sig i sin karriär. Andra prioriterade frågor kopplat till chefskapet är chefens introduktion samt chefen som kulturbärare.

3.2.1.3 Fokusområde: Minska övertidsarbetet

Västtrafik har låg övertid, vilket är ett resultat av ett förebyggande arbete för att skapa hållbara arbetsförhållanden. Genom ett strategiskt fokus på arbetsmiljö, friskvård och tidig dialog mellan chef och medarbetare, ligger övertidsnivåerna fortsatt lågt. Arbetssituationen följs kontinuerligt upp, bland annat genom medarbetaruppföljningar och pulsmättningsverktyg. Resultaten från pulsmätningarna visar att vi ligger något lägre inom området arbetssituation, men fortfarande över det nationella indexet – vilket bekräftar att arbetet ger önskat resultat, men viktigt att fortsätta prata om den gemensamma arbetsmiljön.

3.2.2 Mål: Medarbetarnas arbetsmiljö ska förbättras

Arbetet fortsätter med att skapa en hållbar arbetsmiljö där medarbetares välbefinnande och hälsa är i fokus. Vi fortsätter att utveckla arbetssätt som förebygger ohälsa, främjar engagemang och säkerställer att alla medarbetare kan prestera och utvecklas i en trygg och inkluderande miljö.

3.2.2.1 Fokusområde: Medarbetarnas inflytande över arbetsmiljö och arbetssituation ska stärkas och möjligheterna till kontinuerlig återhämtning ska öka

Västtrafik har genom regionens arbetsmiljöstrategi fått resurser för att utveckla arbetsmiljöarbetet. Fokus ligger på hur Västtrafik arbetar tvärfunktionellt för att stärka samarbetskulturen. Det handlar om hur det på grupp- och organisationsnivå kan skapas ännu bättre förutsättningar i team, projekt- och arbetsgrupper för att leverera resultat, trivas och samarbeta väl. Både medarbetare, ledare och chefer inom Västtrafik kommer under kommande år att vara engagerade i arbetet. Västtrafik fortsätter även nästa år uppföljningen av medarbetarnas fysiska och psykosociala hälsa via OSA-dialoger

(Organisatorisk och Social Arbetsmiljö). Dessa dialoger kompletteras löpande med pulsmätningar. Nästa års OSA och kulturarbete tar avstamp i förra årets tvärfunktionella dialoger, medarbetardialoger samt pulsmätningarnas uppföljningsområden. Friskvårdsaktiviteter fortsätter med oförändrad kraft. För att regelbundet följa upp medarbetares hälsa och välmående har Västtrafik fokus på helheten tillsammans med ett större fokus på de individuella behoven. Västtrafiks medarbetarsamtal rymmer välmående, erfarenhetsutbyte, nyfikenhet på varandras tankar, kunskap och positiva återkoppling. Detta är grunden för en bra arbetsmiljö och bidrar till en hållbar förflyttning samt att vara en attraktiv arbetsgivare. Västtrafik har två typer av samtal: en del med fokus på välmående, den fysiska och psykosociala arbetsmiljön och den andra delen har fokus på prestation, resultat och utveckling.

3.3 Personalvolym och personalstruktur

Västtrafik har sedan flera år tillbaka arbetat med att identifiera kärnkompetenser – det vill säga vilka kompetenser som behöver finnas internt och vilka som tillfälligt kan förstärkas via konsultförmedlingstjänsten. Detta arbete är en viktig del i den långsiktiga kompetensförsörjningen och kommer att fortsätta under 2026. Under kommande år intensifieras arbetet med kompetensplanering och kompetenskartläggningar, i syfte att säkerställa rätt kompetens på rätt plats och att möta framtida behov. Vi strävar efter att vidareutveckla våra processer för strategisk kompetensförsörjning, med fokus på både verksamhetens mål och medarbetarnas utveckling. Särskild anställningsprövning gäller även under 2026, vilket innebär att uppkomna vakanser hanteras genom dialog i högsta ledningsgruppen samt genom aktiv omfördelning inom organisationen. Det finns fortsatt inget utrymme för verksamhetstillväxt, vilket ställer höga krav på effektiv resursanvändning och kontinuerlig kompetensväxling.

3.4 Sjukfrånvaro

Västtrafik har fortsatt en låg sjukfrånvaro, som under de gångna åren ligger stabilt runt 3%. Detta är ett resultat av ett långsiktigt och proaktivt arbete med förebyggande insatser, där fokus ligger på att främja ett hållbart arbetsliv och stärka medarbetares hälsa och välmående. Under året har det fortsatt arbetats med erbjudanden av ett brett utbud av friskvårdsaktiviteter och hälsofrämjande initiativ. Västtrafik har, som nämnts i avsnitt 3.2.1.2, även tilldelats riktade medel för arbetsmiljösatsningar via företagshälsovården, vilket möjliggör ytterligare insatser för att förebygga ohälsa och stärka arbetsmiljön. Arbetet med att skapa långsiktigt hållbara arbetsförhållanden fortsätter under kommande år, med särskilt fokus på tidiga insatser, chefers stöd samt arbetsmiljösatsningen.

4 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. Nedan beskrivs arbetet med mål från regionfullmäktiges budget med bäring mot dessa.

4.1 Mål från regionfullmäktiges budget

4.1.1 Mål: Ökad måluppfyllelse för Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål

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

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

Elektrifieringen är nödvändig för att nå klimatmålen. Elektrifieringen av busstrafiken fortlöper. All stadstrafik upphandlas med krav på elektrisk drift, och omställningen av regiontrafiken har påbörjats och fortsätter under 2026, där biodiesel används som komplement under övergångsperioden. Även omställning mot eldrift inom fartygstrafiken pågår i samband med nya trafikupphandlingar. Målsättningen är att senast 2030 enbart använda energi från fossilfria källor i hela kollektivtrafiken. Västtrafik arbetar aktivt med att följa upp samtliga trafikavtal för att säkerställa att ställda krav efterlevs. Som en del av detta arbete genomförs under 2026 miljörevisioner på plats hos utvalda trafikföretag. Syftet är att verifiera att ställda miljökrav och Västtrafiks uppförandekod följs i praktiken.

4.1.3 Resurseffektivt och giftfritt

Att resa tillsammans i kollektivtrafiken är ett resurseffektivt sätt att förflytta sig, och hur Västtrafik planerar trafiken bidrar till att öka resurseffektiviteten. Dels genom att möjliggöra fler resor, dels genom att utnyttja fordonskapaciteten på bästa sätt.

Västtrafik ställer krav på kemikalier i fordonen och att trafikföretagen ska redovisa hur fordonstillverkaren arbetar med kemikaliefrågor. Trafikföretagens eget arbete med kemikalier ingår i kravet på certifierat miljöledningssystem.

4.1.4 Låg klimatpåverkan

Idag körs drygt 97% av fordonskilometrarna för buss, tåg och spårvagn med förnybara drivmedel, och cirka 21% av driftstimmarna i båttrafiken. Målsättningen är att all kollektivtrafik senast 2030 ska drivas med fossilfri energi.

4.1.5 Miljöledningssystem till 2025

Västtrafik har certifierat sitt miljöledningssystem enligt ISO 14001 under hösten 2025. Arbete med att utveckla miljöledningssystemet till ett ledningssystem för hållbarhet fortgår under 2026 och arbetet sker sammanflätat med Västtrafiks arbete att redovisa enligt CSRD.

4.1.6 Fokusområde: Öka Västra Götalandsregionens positiva påverkan på god hälsa, jämlikhet och delaktighet enligt Mål för social hållbarhet 2030

Västtrafik arbetar för en kollektivtrafik utan diskriminering och verkar för att göra det möjligt för fler att resa kollektivt. Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar. Västtrafik deltar aktivt i arbetet med den strategiska planen för en kollektivtrafik på jämlika villkor, parallellt pågår arbete med att ta fram en handlingsplan för Västtrafik. Handlingsplanen kommer innefatta arbete med målsättning att hela resekedjan fungerar för alla resenärsgupper, samverkan och dialog med funktionshinderorganisationer, barn och unga och implementering av framtagna riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Under 2026 kommer Västtrafik att vidareutveckla sitt arbete med sociala analyser med syfte att säkerställa att hänsyn är tagen till sociala faktorer i processer samt innovations- och utvecklingsprojekt.

4.1.7 God hälsa och välbefinnande

Forskning om barn och kollektivtrafik visar att barns möjlighet att självständigt ta sig till skola och fritidsaktiviteter bidrar till att barnen mår bättre och presterar bättre i skolan. Möjligheten att kunna resa kollektivt bidrar dessutom till ökad självständighet, kontroll och möjlighet att i högre utsträckning påverka sina fritidsaktiviteter. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är också en viktig förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre och personer med funktionsnedsättning. Under perioden 2026–2028 kommer Västtrafik att fortsätta arbetet med att säkerställa att kollektivtrafiken är tillgänglig och främjar självständighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Detta innefattar bland annat:

- Implementering av riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken - med fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.
- Implementering av riktlinjer för tillgänglighet på hållplats med fokus på personer med funktionsnedsättning.
- Fortsatt tillgänglighetsanpassning av hållplatser, med särskilt fokus på prioriterade hållplatser enligt 800-listan.
- Arbeta vidare med att utveckla fysisk och digital kommunikation och information så att den är tillgänglig både vid normalläge och vid störning.

- Utbildningsinsatser för att höja kompetensen kring funktionsnedsättningar och särskilda behov hos personal.

4.1.8 Jämlikhet och lika rättigheter

Västtrafik kommer att arbeta med kunskapshöjning och vidareutveckling av sitt arbete med sociala analyser. Detta för att säkerställa att det sociala perspektivet genomsyrar hela Västtrafiks verksamhet så att kollektivtrafiken i högre utsträckning kan bidra till jämlikhet och lika rättigheter.

Fokus ligger på:

- Utveckling av ett mer användarvänligt verktyg för social konsekvensanalys med förstärkt fokus på jämställdhet och barnperspektiv.
- Påbörja en genomlysning av hur befintliga arbetssätt och metoder kan integrera det sociala perspektivet och av vilka ytterligare metoder och arbetssätt som kommer att behövas inom Västtrafiks olika verksamheter
- Obligatorisk utbildning om sociala perspektiv för alla medarbetare.

4.1.9 Tillit, trygghet och delaktighet

Idag saknas till stor del systematik och till viss del arbetssätt för att få kunskap om och insikt i olika människors levnadsvillkor, tankemönster och förhållningssätt.

För att stärka delaktighet och tilliten i kollektivtrafiken kommer Västtrafik bland annat arbeta med att:

- Utveckla arbetssätt och systematik för dialog och delaktighet, särskilt med barn och unga.
- Utveckla förutsättningarna för kunddrivet arbete genom att sänka trösklarna för dialog med olika grupper.
- Fortsatt driva samverkansforumet Aktiv involvering.

Inom trygghetsområdet planeras:

- Utveckling av samverkan med kommuner och andra aktörer via trygghetskoordinatorer.
- Brottsförebyggande arbete ombord och på resecentra.
- Kompetenshöjande insatser för personal om utsatthet och trygghet.
- Trafiksäkerhetsarbete med fokus på bland annat hastighetsuppföljning och bältesanvändning.

5 Ekonomi

Västtrafiks ram från IKN visar för 2026 på ett minskat driftsbidrag motsvarande 193 mnkr (-3%). På grund av osäkerheter i omvärlden som påverkar den allmänna kostnadsutvecklingen erhåller Västtrafik inget ökat driftsbidrag för estimerade kostnadsökningar kopplat till index. Vidare, på grund av osäkerheter i leveransplaner för nya spårvagnar och tågfordon, erhåller Västtrafik initialt ingen ersättning för estimerade kostnadsökningar kopplat till dessa investeringar. Sammantaget bedöms dessa osäkerheter motsvara upp till 255 mnkr. Västtrafik ska återkomma i samband med prognos i augusti 2026 med utvecklingen av dessa kostnader. Dessa poster avser osäkerheter för budget 2026, och är inte en nivåsänkning för kommande år.

I budget 2026 finns ingen prisjustering medtagen utifrån befintligt beslut i regionfullmäktige. Prisjusteringsfrågan är fortsatt under diskussion och eventuellt kan nytt beslut tas och får då i budgetsammanhangen hanteras senare i annan ordning.

Bedömning B2026 redovisad IKN per aug 2026	
Index, el, gas	120
Spårvagn nya fordon	40
Tåg X80 nya fordon	90
Övrigt	5
TOTAL	255

I jämförelse med tidigare gjord långtidsprognos 2026–2028 är Västtrafiks nu föreslagna driftsbidrag 455 mnkr lägre. Förutom ovan beskrivna poster visar budgeten bland annat på mer positiva upphandlingseffekter. Jämfört med långtidsprognos finns ingen prisjustering i budget 2026.

Vad avser biljettintäkter ser Västtrafik en fortsatt positiv utveckling till följd av intäktsutvecklingen 2025 och det fortsatta arbetet med intäktssäkring. Även en mindre effekt av kommunal subvention är beaktad. Västtrafik bedömer att biljettintäkterna förväntas öka med +84 mnkr under 2026. I enlighet med beslut finns ingen prisjustering medtagen i budgeterade biljettintäkter.

Kostnadssidan visar en nivå som är lägre än budget 2025. Den främsta orsaken är de ovan nämnda osäkerheter om 255 mnkr som inte är medtagna i budgeten, men även positiva upphandlingseffekter som tidigare nämnts. Kostnadsmassan beräknas minska med -66 mnkr under 2026. Nuvarande estimering är att Västtrafik har en budget i balans, men med en återrapportering i augusti 2026 avseende utveckling av de osäkra posterna som ej upptagits i budgeten. Nedan redovisas budget 2026 jämfört budget 2025 i enlighet med tidigare års principer.

Belopp i mnkr	Budget 2026	Budget 2025	Avvikelse B26-B25	%
Biljettintäkter	4 070	3 986	84	2%
Övriga intäkter	1 913	1 869	44	2%
Kostnader	-12 013	-12 079	66	-1%
Resultat före finansnetto och bokslutsdisp	-6 030	-6 223	193	-3%
Finansnetto	0	1	0	
Resultat före driftsbidrag	-6 030	-6 223	193	-3%
Förslag Detaljbudget 2026	6 030	6 223	-193	-3%
Resultat	0	0	0	

5.1 Utblick 2027–2028

Västtrafik tar årligen fram en långtidsprognos. Detta görs under hösten efter det att budgeten är beslutad och omfattar de tre nästkommande åren. Ny långtidsprognos har tagits fram under hösten 2025 och beslutas i Västtrafiks styrelse i december.

Långtidsprognosen är en del av verksamhetens ekonomiska planering. Två stora påverkande poster för långtidsprognosen, som också medför osäkerhet, är biljettintäkter och allmän kostnadsutveckling (index). Biljettintäkterna har utvecklats positivt efter pandemin och visat på en bra återhämtning, men det finns en underliggande osäkerhet där det är svårt att prognosticera resandeutveckling och kundernas val av biljett. Det är i Västtrafiks långtidsprognos, likt budget 2026, inte medtaget någon prisjustering för 2027 och 2028. En prisjustering på 3% motsvarar årlig intäktsökning om 90 mnkr. Index har stabiliserats den senaste tiden, men fortsätter vara en stor kostnad som är känslig för yttre fluktuationer. Utblicksperioden påverkas av kostnader för investeringar i nya tåg och spårvagnar under perioden. Det avser redan beslutade satsningar där leveranser och kostnaderna faller ut under prognosperioden. Trafik finns upptaget enligt framtagna femårsplan, vilket även innefattar satsningar inriktat mot samhällsutveckling och kopplat till infrastrukturella projekt, bl a stora tågsatsningar som möjliggörs när Västlänken station centralen börjar trafikeras.

Siffrorna i tabellen nedan visar den bedömda ekonomiska utvecklingen för 2027 och 2028. Västtrafiks långtidsprognos tas fram utan den särskilda anropsstyrda trafiken. För att utblicken ska vara jämförbar med budget så är den anropsstyrda trafiken inkluderad i utblicken.

Utblick, Tkr	2027	2028
Regionbidrag	6 802 000	7 314 000
Övriga intäkter	6 070 000	6 146 000
Personalkostnader (exkl. sociala avgifter)	-390 000	-414 000
Sociala avgifter	-115 000	-122 000
Övriga kostnader	-12 088 000	-12 619 000
Avskrivningar	-279 000	-305 000
Summa	0	0

5.2 Resultat

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelserna mellan budget 2026 och budget 2025.

Sammanfattning av avvikelser budget 2026 i jämförelse med budget 2025 (Belopp i mnkr)	
Biljettintäkter	84
Ej skattebefrielse biogas	38
TP 2026 mm	-37
Upphandling/omförhandling	142
Spårvagn trafik, bana och fordon	-96
Tåg trafik, bana och fordon	54
Personalkostnader	-28
Övrigt	36
	193

Biljettintäkterna består av olika effekter som beskrivs under särskilt stycke senare i rapporten (+84 mnkr).

Återinförd skattebefrielse på biogas påverkar budget 2026 positivt med +38 mnkr.

Trafikplan 2026 är beslutad och effekterna utifrån den är medtagna i budget 2026. Utöver det finns ytterligare medel för trafikändringar för att hantera de trafiketableringar eller andra behov av förändringar med kortare perspektiv under kommande år (-37 mnkr).

Upphandling och omförhandling är positiva upphandlingseffekter i nya trafikavtal (+142 mnkr).

Spårvagnstrafik, bana och fordon (-96 mnkr) avser dels trafikkostnaderna för drift och underhåll av spårvagnstrafiken som utförs av Göteborg Spårvägar (-29 mnkr). Sen avser det även ökade bankostnader (-41 mnkr) samt ökad kostnad för befintliga spårvagnar framför allt M31 (-26 mnkr) som bedöms komma under 2026.

Tågtrafik, bana och fordon (+54 mnkr) innehåller ett antal förändringar. Pågående och planerade stora banarbeten inom tågtrafiken bland annat på Västra Stambanan medför produktionsnedsättningar (+41 mnkr) samtidigt som det kommer ställas högre krav på ersättningstrafik (-25 mnkr). Inhyrda tåg från Skånetrafiken återlämnas vilket påverkar budget 2026 (+21 mnkr). Utöver det kan även nämnas reparation och underhåll av tågfordon (+29 mnkr). Underhåll är ofta cykliskt och planen för 2026 visar på en lägre nivå än i budget 2025.

Personalkostnader beskrivs under avsnittet verksamhetens kostnader nedan (-28 mnkr).

Övrigt (+36 mnkr) innehåller resterande delar av verksamheten som till exempel övriga intäkter i form av tillköp och avtalstrafik, positiva avskrivningar men även kostnadsökning och option för biljettkontrollen.

Utöver ovanstående redovisade avvikelser så tillkommer då även de 255 mnkr avseende kostnadsutveckling index, ökade kostnader för nya fordon som tidigare beskrivits, men som redovisas separat.

Känslighetsanalys

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

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

Självfinansieringsgrad

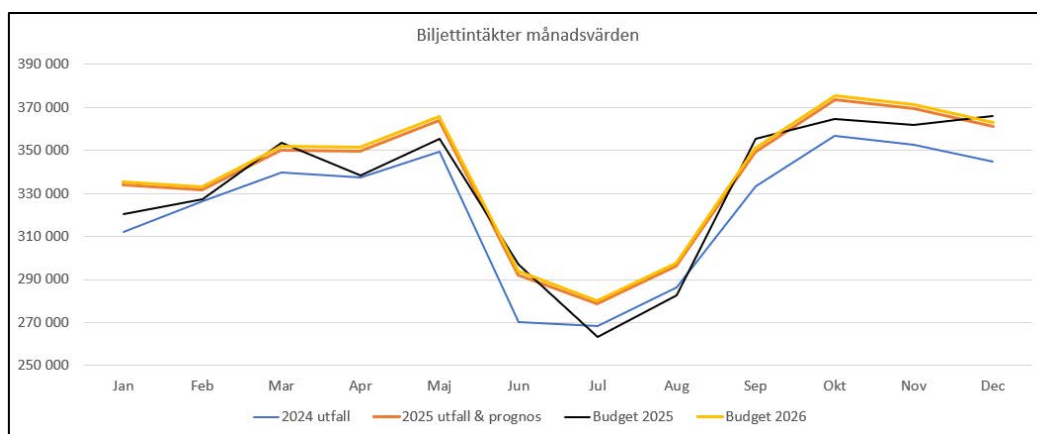
Västtrafiks självfinansieringsgrad var åren innan pandemin motsvarande 50–51% (enligt beräkning i årsredovisningen). Med start under pandemin med minskade biljettintäkter, men också en efterföljande hög allmän kostnadsutveckling, så påverkades självfinansieringsgraden negativt. En estimering av självfinansieringsgraden för den av regionfullmäktige föreslagna budgetramen på 6 285 mnkr motsvarar 48,2% (budget 2025, 47,9%). En estimering av självfinansieringsgraden utifrån budget 2026, med ett driftbidrag på 6 030 mnkr och utan de i budget exkluderade osäkra poster om 255 mnkr, visar på cirka 49,2 %.

5.2.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna förväntas öka med +84 mnkr (2%) i jämförelse med budget 2025. En positiv intäktsutveckling under 2025 bedöms i budgetarbetet fortsätta 2026. Pågående arbetet med intäktssäkring kommer fortsätta vara ett fokus och utvecklas under 2026 vilket förväntas ge en positiv effekt på intäkterna. Även kommunal subvention finns med i budgetarbetet även om det är svårt att bedöma de kortsiktiga effekterna under 2026. Det finns ingen prisjustering upptagen i budgeten för 2026.

(Mnkr)		
Biljettintäkter	Budget 2025	3 986
Ökande försäljning, prognoseffekt, biljettmix etc		64
Intäktssäkring		20
Biljettintäkter	Budget 2026	4 070

Att bedöma resandets utveckling samt resenärens val av färdbevis är alltid svårt. De förändringar i resvanor och behov som kommit efter pandemin har påverkat Västtrafik. Biljettintäkterna har återgått bättre än resandet, vilket bland annat beror på ändrad biljettmix och resultat av intäktssäkring.



Diagrammet ovan visar utfallet för 2024 och budget/prognos 2025 samt budget 2026 (gul linje). Bedömningen är att intäkterna fortsätter ha en positiv utveckling från försäljningsökning, biljettmix och intäktssäkring.

5.2.2 Verksamhetens kostnader

Kostnaderna i budgetförslag 2026 minskar med 66 mnkr (1%) i jämförelse med budget 2025.

	Budget 2026v3	Budget 2025	Avvikelse B26-B25	%
(Belopp i mnkr)				
Direkta trafik kostnader	-10 125	-10 193	68	-1%
Övriga driftskostnader	-1 135	-1 154	18	-2%
Personalkostnader	-474	-446	-28	6%
Avskrivningar	-279	-286	7	-2%
Totala kostnader	-12 013	-12 079	66	-1%

De största kostnadsförändringarna är beskrivna i tidigare sammanfattning utifrån en nettoredovisning för att visa totala konsekvenserna. Nedan är en beskrivning utifrån bruttopåverkan inom respektive kostnadsslag.

Trafikkostnaderna minskar med +1%. Upphandlingseffekter är den största positiva förklarande posten (+142 mnkr). Den största negativa avvikelsen avser ökade kostnaderna för spårvagnstrafik (-96 mnkr). Återinförd skattebefrielse på biogas bidrar positivt med +38 mnkr. Satsningar i trafikplan och ändringar utanför trafikplan uppgår till -37 mnkr. De osäkra posterna för index och leveransplaner fordon om ytterligare -255 mnkr är ej upptagna i trafikkostnaderna.

Driftskostnaderna minskar med +2 % mellan budgetåren. De större avvikande posterna avser kostnader för vidarefakturerings som minskar med +41 mnkr, vilket också har en motsvarande övrig intäkt. Biljettkontrollen har ökade kostnader för arbetet med intäktssäkringssäkring (-11 mnkr) och en option för fortsatt utveckling av arbetet (-8 mnkr).

Personalkostnaderna ökar med -6 %. Det avser lönejustering enligt prognosticerat AKI-index och även effekter av ej budgeterade konsultväxlingar. Personalkostnaderna innehåller ingen utökning av antal medarbetare under 2026.

Avskrivningarna minskar med +2 % för 2026. Andelen anläggningar som är färdigavskrivna och går ur plan är större än de beräknade aktiveringarna enligt investeringsplanen.

5.3 Investeringar

Kollektivtrafiken står fortsatt inför stora investeringar under 2026 och kommande år. Omfattande nyinvesteringar pågår i fordon, system och i depåer. Västrafiks investeringsplan bedöms ligga inom den preliminära ram som finns för budget 2026. Nedan ges en överblick över planerade investeringar uppdelat på verksamhetsstyrda och ägarstyrda ramar.

Investeringar, per verks.ram tkr	Beslut B2026	Beslutsramar 2026	Utbetalningar 2026
Verksamhetsstyrd Utrustning	189 538	238 000	119 080
Verksamhetsstyrda Fordon	40 800	254 000*	121 765
Verksamhetsstyrd Fastighet	20 650	24 000	52 650
Summa investeringar	250 988	516 000	293 495

*Ca 200 mnkr av beslutsramen 2026 har flyttats fram under budgetprocessen till 2027.

Investeringar, per ägarstyrd.ram tkr	Totalbelopp	Utbetalningar 2026
Ägarstyrd Utrustning	343 515	65 800
Ägarstyrd Fordon	4 815 000	1 242 775
Ägarstyrd följudrustning	40 000	500
Summa investeringar	5 198 515	1 309 075

I de verksamhetsstyrda investeringar som planeras genomföras under 2026 finns vissa större reinvesteringar medtagna. Dels reinvestering i system för information samt upprustningsinvesteringar på tågfordon, men också reinvestering i andra trafiksystem och investeringar i infrastruktur kopplat till elektrifiering av trafik.

Ägarstyrd investering i utrustning avser i sin helhet investering i projektet framtidens biljettsystem. Investering i framtidens biljettsystem kommer ske under flera år framåt och det som redovisas ovan avser utbetalningar 2026. Ägarstyrda fordonsinvesteringar avser

tågfordon samt elektrifiering av fartyg. I totalbelopp och bedömda utbetalningar för 2026 ingår bedömd indexeffekt. Under 2025 planeras tågleveransprojektet flyttas över till styrelsen för regionens tåg och spårvagnar. Ägarstyrd följdutrustning avser utrustning i fordonsdepåer.

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

Alla investeringar inom fastighetsområdet hanteras som tidigare av Västfastigheter och innebär en hyreskostnad för Västtrafik när byggnaderna färdigställts. Utöver ovanstående sker investeringar även hos andra parter som är kopplat till kollektivtrafiken. Kommuner investerar i infrastrukturåtgärder och trafikoperatörer investerar i samband med nya trafikavtal i fordon m m. Infrastrukturåtgärder står kommunerna för och trafikoperatörernas investeringar ingår i de trafikkostnader som Västtrafik betalar. Dessa typer av investeringar ingår inte i tabellerna ovan.

Aktiveringar 2026

Tabellen nedan visar de investeringar som planeras att aktiveras 2026 hos Västtrafik.

Kolumnen för aktiveringar 2025 innehåller poster som är en del av avskrivningar 2026.

Investeringar, aktivering tkr	Brutto invest B2026	Brutto invest B2025
Säkerhet och administrativ service	7 228	650
Elektrifiering båt	119 607	54 096
Utveckling system	16 750	13 500
Fordonsutrustning/Trafiknära utrustning	143 499	38 964
Tågunderhåll	61 315	45 595
Spårvagn utrustning	51 900	30 600
Bussdepå utrustning	0	340
Övrigt	17 000	27 500
Summa investeringar	417 299	211 245

En betydande ökning av investeringar sker inom elektrifiering båt samt i trafiknära utrustning, där den stora ökningen är kopplad till framtidens biljettköp. Detta bidrar till en högre aktiveringsnivå 2026 jämfört med 2025. Eventuella behov av prioriteringar kommer hanteras genom prioritering inom Västtrafiks totala investeringsram eller i enlighet med regionens investeringsprocess.

5.4 Mål från regionfullmäktiges budget

5.4.1 Mål: God finansiell flexibilitet och styrning

Västtrafik har långa avtal med trafikföretag för den upphandlade trafiken, vilket medför att större delen av kostnadsmassan är trögrörlig. Det finns både verksamhetsmässiga och ekonomiska orsaker till det. Det krävs stora investeringar inför etablering av ett nytt trafikavtal och skulle bli kostsamt att fördela ut investeringar och risker över en kort period. Västtrafik fokuserar på att kontinuerligt se över och utvärdera avtalsupplägg och avtalstider för att minimera risker med långa avtal. Det gäller även geografisk omfattning för respektive avtal. Eftersom det är många avtal så upphandlas inte alla samtidigt utan det är hela tiden en variation av utestående löptider för de pågående avtalen.

5.4.1.1 Fokusområde: God budgetföljsamhet

Västtrafik arbetar aktivt med ekonomistyrning för att uppnå budgetföljsamhet med inriktning 3 års sikt. Interna ramar sätter nivåer och förutsättningar för verksamheten i budgetarbetet. Trafikutvecklingsprocessen arbetar med femårsplaner för att kunna följa utveckling flera år framåt. En gemensam styrmodell inom Västtrafik prioriterar utvecklingsaktiviteter för att styra mot prioriterade förflyttningar och det gemensamma utrymme som finns för det arbetet. Västtrafiks styrelse har för 2025–2027 beslutat om en årlig besparing på 1% mot kostnader som ej är trafik.

5.5 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik har vid ingången av 2025 motsvarande 1 445 mnkr avsatta i obeskattade reserver. (Samtliga obeskattade reserver avser överavskrivningar.) Ingen större förändring på obeskattade reserver förväntas under 2025.

//