

Styrelsen	2025-05-23
Handling nr	7.1
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2025-05-16
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Utfall april samt prognos 2, 2025

Delårsrapport april 2025 bifogas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att godkänna ekonomisk rapport per april samt prognos 2, 2025.

Skövde dag som ovan

Lars Backström



Delårsrapport april 2025

Västtrafik AB

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
1.1	Viktigaste händelserna under perioden	3
2	Verksamhet	4
2.1	Trafikförsörjningsprogrammet / Mål från regionfullmäktiges budget	4
2.1.1	Fokusområde: Öka takten i det klimatstrategiska arbetet på kort och lång sikt för att minska utsläppen	6
2.1.2	Fokusområde: Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland samt ökad marknadsandel för kollektivtrafiken	6
2.1.3	Fokusområde: Trygg och pålitlig kollektivtrafik med resenärsfokus	7
2.2	Regiongemensamt	11
2.2.1	Intern kontroll	11
3	Medarbetare	11
3.1	Mål från regionfullmäktiges budget	11
3.1.1	Fokusområde: Fortsatt arbete med konkurrenskraftiga löner ..	11
3.1.2	Fokusområde: Arbetet med att nå normtal för antal medarbetare per chef ska följas för att förutsättningar för första linjens chef ska förbättras	12
3.1.3	Fokusområde: Ta bort onödiga administrativa uppgifter för medarbetare.....	12
3.2	Personalvolym och personalstruktur.....	13
4	Hållbarhet.....	13
4.1	Mål från regionfullmäktiges budget	14
4.1.1	Fokusområde: Minska Västra Götalandsregionens miljö- och klimatpåverkan enligt miljömål 2030	14
4.1.2	Fokusområde: Öka Västra Götalandsregionens positiva påverkan på god hälsa, jämlikhet och delaktighet enligt Mål för social hållbarhet 2030.....	14
5	Ekonomi.....	15
5.1	Resultat	15
5.1.1	Verksamhetens intäkter	16
5.1.2	Verksamhetens kostnader	17
5.2	Prognos	18
5.3	Investeringar	19
5.4	Eget kapital och obeskattade reserver	20

1 Sammanfattning

1.1 Viktigaste händelserna under perioden

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan-april 2025 motsvarande -1 982 mnkr, det innebär en positiv avvikelse mot budget med +126 mnkr. Prognos 2 för helår 2025 visar på ett resultat före driftsbidrag på -6 043 mnkr, vilket motsvarar en positiv avvikelse mot budget med +180 mnkr.

Det övergripande målet i trafikförsörjningsprogrammet, som syftar till att återställa andelen hållbara resor till samma nivå som före pandemin, beräknas vara på väg att uppnås. Uppfyllnadsgraden bedöms således vara *grön*. År 2019 var totala andelen hållbara resor 39%. Per april 2025 är den siffran 40%. Det andra målet, som gällde kollektivtrafikens andel i trafiken, låg på 32% 2019. Den har sjunkit fem procentenheter och ligger per april 2025 på 27%. (Den sistnämnda har bland annat påverkats negativt av förändrad modell med ca 2–2,5% enligt undersökningsföretagets bedömning.)

Målet i trafikförsörjningsprogrammet är 350 miljoner resor till år 2025. Uppfyllnadsgraden bedöms vara *röd*. Målet kommer inte att uppnås till år 2025 då resandet legat på samma nivå under den senaste tiden. I långtidsprognosen, som gjordes under hösten, reviderades resandet. Den pekar på att målet uppnås år 2027. Resandebudgeten för helår 2025 ligger på 334 miljoner resor. Det krävs en relativ stor resandeökning under resterade månader under året för att nå upp till det resandet.



2 Verksamhet

2.1 Trafikförsörjningsprogrammet / mål från regionfullmäktiges budget

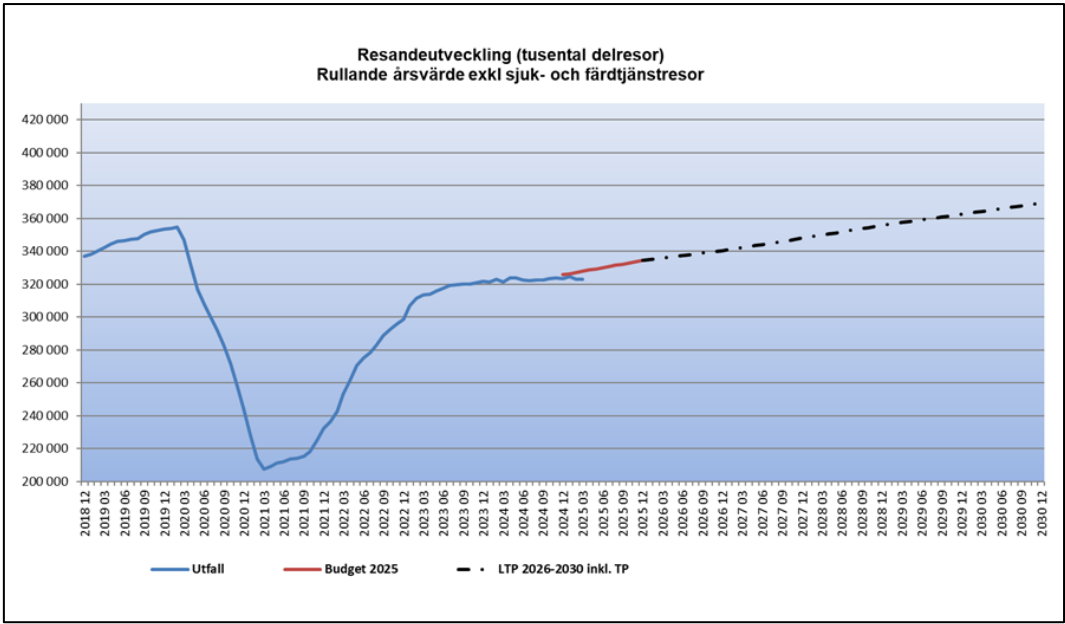
Uppdrag infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden	Mål 2025	Utfall april 2025	Riktning måluppfyllelse	Trafikförsörjnings program
Andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) i Västra Götaland ska öka	40%	40%		Övergripande mål
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 33% (kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon).	33%	27%		Övergripande mål
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) * måtalet justerad pga. ändrad metod.	79%	79,7%*		Delmål 1
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner (fördubblingsmålet).	350	322		Delmål 1
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65%.	65%	63%		Delmål 2
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	70%	65%		Delmål 2
Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka.	800	637**		Delmål 2
Utsläppen av CO2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85% jämfört med år 2006.	85%	72%		Delmål 3

* Uppgift helår 2024 i samband med uppföljning trafikförsörjningsprogrammet

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

Det övergripande målet i trafikförsörjningsprogrammet, som syftar till att återställa andelen hållbara resor till samma nivå som före pandemin, beräknas vara på väg att uppnås. Uppfyllnadsgraden bedöms således vara *grön*. År 2019 var totala andelen hållbara resor 39%. Per april 2025 är den siffran 40%. Det andra målet, som gällde kollektivtrafikens andel i trafiken, låg på 32% 2019. Den har sjunkit fem procentenheter och ligger per april 2025 på 27%. (Den sistnämnda har bland annat påverkats negativt av förändrad modell med ca 2–2,5% enligt undersökningsföretagets bedömning.)

Målet i trafikförsörjningsprogrammet är 350 miljoner resor till år 2025. Uppfyllnadsgraden bedöms vara *röd*. Målet kommer inte att uppnås till år 2025 då resandet legat på samma nivå under den senaste tiden. I långtidsprognosen, som gjordes under hösten, reviderades resandet. Den pekar på att målet uppnås år 2027. Resandebudgeten för helår 2025 ligger på 334 miljoner resor. Det krävs en relativ stor resandeökning under resterade månader under året för att nå upp till det resandet.



I budgeten för 2025 sattes ett resandemål på ca 334 miljoner resor i kollektivtrafiken (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor). Som beskrivet ovan blev utfallet under första tertialet 2025 lägre än förväntat. I utfallet för tertial 1 2025 så ligger resandet för rullande 12 månader på 322 miljoner resor.

Trafikslag tusent delresor	Utfall Ack	Budget Ack	Rullande årsvärde	Budget helår
1 Buss	57 786	59 949	169 187	173 839
2 Båt	1 790	2 079	6 626	6 463
3 Tåg	7 537	7 493	22 175	21 972
4 Spårvagn	41 681	45 012	123 486	132 000
5 Övrigt	45	48	145	139
Summa	108 840	114 580	321 620	334 413

2.1.1 Fokusområde: Öka takten i det klimatstrategiska arbetet på kort och lång sikt för att minska utsläppen

◆ Fokusområdet kommer delvis att uppnås/fokusområdet är delvis uppnått

Västtrafik har uppdaterat miljö- och klimatplanen som innehåller åtgärder för att nå miljö- och klimatmålen. Handlingsplanen kommer att hanteras av Västtrafiks styrelse i juni. Den övergripande målsättningen att minska koldioxidutsläppen per personkilometer med 90% mellan 2006 och 2035 bedöms vara möjligt att nå under förutsättning att resandet ökar, mellanliggande målår 2025 och 2030 bedöms vara svåra att nå. Däremot minskar Västtrafiks totala koldioxidutsläpp, vilket är det viktigaste för en minskad klimatbelastning. Mellan 2006 och 2024 minskade utsläppen från drygt 124 000 ton till cirka 39 000 ton, vilket är en minskning på cirka 68%. Detta samtidigt som trafiken under samma period ökat med ungefär 30%. På kort sikt elektrifieras stadstrafiken och regiontrafiken kommer använda biodiesel, på längre sikt bedöms all kollektivtrafik kunna utföras elektriskt så när som på den trafik som utförs med tvåvåningsbussar och reserv/extratrafik inom fartygstrafiken. Tvåvåningsbussar bedöms inte erbjudas i elektriskt utförande innan 2040 och reserv/extratrafiken inom fartyg medför idag stora kostnader att elektrifiera. Åtgärder för att nå målen genomförs i samband med att trafik upphandlas. Överprövning av trafikavtal och där följande fördröjning av planerade trafikstarter påverkar Västtrafiks implementation av ny elektrifierad trafik.

2.1.2 Fokusområde: Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland samt ökad marknadsandel för kollektivtrafiken

◆ Fokusområdet kommer delvis att uppnås/fokusområdet är delvis uppnått

Uppfyllnadsgraden för fokusområdena bedöms totalt sett som gul. Andelen hållbart resande bedöms nås, men utvecklingen för kollektivtrafikens marknadsandel har stannat av. Bedömning är att målet inte kommer att nås under 2025.

För att nå målet om ökad marknadsandel för kollektivtrafiken krävs en starkt förbättrad framkomlighet och att kollektivtrafiken prioriteras i gaturummet. Idag är framkomligheten kraftigt försämrad bland annat på grund av ökad biltrafik och pågående arbeten kring stora infrastrukturprojekt i framför allt Göteborgsområdet. Om inte nya körfält för kollektivtrafiken adderas behöver framkomlighet öka genom att existerande körfält dedikeras för kollektivtrafik. Förbättrad framkomlighet är centralt för att öka pålitligheten och sänka restidskvoten och därmed stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

Att framöver fortsätta verka för kollektivtrafikens framkomlighet och prioritering kommer vara avgörande för att nå målen om ökat hållbart resande. Här har flera åtgärder initierats under hösten 2024 och våren 2025 och det kommer de kommande åren vara ett nödvändigt fokus.

Västtrafik genomför stora satsningar under de kommande åren, främst inom tåg och spårvagnstrafiken. Nya fordon för spårvagn- och tågtrafiken, ny spårväg på Lindholmen och öppnande av den första delen av Västlänken (genom station centralen) innebär en satsning på utbyggd och förbättrad kollektivtrafik i Västsverige. Bedömning är dock att andra åtgärder, än kollektivtrafikens egna satsningar, kommer att behövas för att uppnå målen för marknadsandelarna. Förändrat beteende hos resenärer som åker bil kommer att krävas i tillägg till nödvändigheten av förbättrad framkomlighet i städerna.

Resandeutvecklingen är beroende av arbetet framöver med att påverka samhällsplaneringen i en hållbar riktning tillsammans med andra aktörer. Anpassning och utveckling av erbjudandet mot att leverera på en större del av människors resbehov och därmed verka för ett väl fungerande hållbart mobilitetssystem är även delar i detta arbete. Utbyggnaden av infrastruktur och tillgång till fordon inom spårvagnstrafiken spelar stor roll för resandeutvecklingen.

Indikator	Utfall april 2023	Utfall april 2024	Utfall april 2025
Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång	40%	42%	40%

2.1.3 Fokusområde: Trygg och pålitlig kollektivtrafik med resenärsfokus

● Fokusområdet kommer att uppnås/fokusområdet är uppnått

Hela samhällets mobilitetsaktör

Västtrafik tar fortsatt steg mot hela samhällets mobilitetsaktör och som en del i det verkar för ökad innovationsförmåga. En del handlar om att med utmanande kliv utveckla existerande trafik. Detta genom de fortsatta utforskande pilotförsök med dynamisk trafik i mindre tätorter. Ytterligare ett test har startats upp under våren, ytterligare ett test väntas startas upp under hösten. Planer för att utveckla dynamisk kollektivtrafik på landsbygd pågår och tester väntas genomföras under året.

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

Inom ramen för det statliga innovationsprogrammet ShiftSweden deltar och stöttar Västtrafik i ett antal aktuella utlysningar.

Avseende påverkansagendan är det fortsatt fokus på att utveckla och hitta arbetsformer för att påverka lokalt, främst kring framkomlighet i Göteborg och genomförande av alla delar inom Målbild Koll 2035. På nationell nivå har arbetet fortsatt för att underlätta och främja ökat hållbart resande.

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

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

Tredjepartsförsäljning

Under 2022 öppnade Västtrafik möjligheten för andra aktörer att sälja kollektivtrafikbiljetter, som ett led i att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig på andra plattformar än Västtrafiks egna, i syfte att attrahera nya kunder. Tredjepartsaktörerna ansluts genom ett standardiserat 3-årigt avtal som är lika för alla och därför inte behöver upphandlas. För närvarande är 3 aktörer ansluta, med en fjärde på väg in. Försäljningen via denna kanal är låg. Anledningen är främst att många aktörer försvann under och efter pandemin, men nu börjar marknaden för att skapa mobilitetstjänster öka igen.

Marknadens behov handlar främst om två saker, möjligheten att kunna sälja förköpta biljetter och att kunna göra det vid en gemensam nod utan att behöva integrera sig med alla landets regioner. Västtrafik saknar fortfarande förköpta biljetter, men en nationell åtkomstpunkt för hela Sveriges lokala kollektivtrafikbiljetter är på väg att tas fram under 2025.

Fortsatt arbete för 2025 innefattar engagemang i etablering av nationell plattform för kollektivtrafikens biljetter som drivs av Samtrafiken.

Arbetet med kommuner att kombinera skolskjuts och allmän trafik.

I samband med förstudie inför nytt trafikavtal erbjuder Västtrafik kommunerna att gemensamt utreda förutsättningarna för öppen- och stängd skoltrafik.

Delta i regionöverskridande utvecklingsinitiativ för ökat hållbart resande utifrån Rådslaget.

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

Västtrafik har i uppdrag att representera Västra Götalandsregionen i arbetsgrupper och projektledning av respektive delprojekt i Västsvenska paketet och Sverigeförhandlingens storstadsavtal.

Västsvenska paketet och Sverigeförhandlingens storstadsavtal skapar viktiga infrastrukturella förutsättningar för kollektivtrafiken. Västtrafik fortsätter arbetet med att representera VGR i det arbetet och säkerställa resurser för att representera det hållbara resandet i Västra Götaland på bästa sätt i arbetsgrupper och projektledning i de olika delprojekten.

Revidering av regional plan för transportinfrastruktur startar

Västtrafik deltar i fortsatt arbete med revideringen av "Regional plan för transportinfrastruktur". Västtrafik har ett ansvar att samla in information om kollektivtrafikens infrastrukturbehov och föra dialoger kring prioritering och hantering av de identifierade behoven.

Arbetet med att identifiera och samla in behov har primärt skett inom ramen för Västtrafiks ordinarie trafikplan- och kommunsamverkansprocesser. Dessutom har Västtrafik fört separata dialoger med VGR, Trafikverket och kommuner/kommunforum.

Brottsförebyggande och trygghetsfrämjande på kollektivtrafikens arenor.

Den övergripande bedömningen är att uppfyllnadsgraden är gul. Ett regionalt satt mål är att öka tryggheten hos resenärerna till minst 70% till 2025. För att öka tryggheten och attraktionskraften i kollektivtrafiken krävs samverkan med andra aktörer.

Västtrafik har fortsatt arbetat med den organisatoriska robustheten och förmågan som krävs för att kunna leverera inom ramen för ökad trygghet och bidra till kommunernas brottsförebyggande arbete lokalt runt om i regionen. Under Q1 och Q2 2025 har fokus varit på följande:

- Partnergemensamt forum för avrapportering kring läget i kollektivtrafiken.
- Resurssättning av samtliga kommuners brottsförebyggande samverkan i regionen med trygghetskoordinatorer som delar det som händer i kollektivtrafiken pågår.
- Pilotlokaler för platssamverkan i två kommuner är i gång.
- Deltar i strategisk brottsförebyggande samverkan i Göteborgs stad.
- Skapat lösning för färdbevis för trygghetsåkning.

Samtliga åtgärder ovan syftar till få ut samhällsaktörer att vara närvarande i den offentliga miljön som kollektivtrafiken verkar i och på så vis arbeta tillsammans för ökad trygghet i och omkring kollektivtrafikens arenor. Västtrafiks bidrag till kommunernas brottsförebyggande arbete förväntas ge positiva effekter för både förare, resenär och organisation. Utöver extern samverkan för ökad trygghet och minskad brottslighet arbetar Västtrafik med optimering av fysiskt och tekniskt skydd. Måluppfyllnad under 2025 bedöms fortsatt till gul då effekterna av åtgärderna tar tid innan de slår igenom.

Nytt viserings- och biljettsystem

Västtrafik har efter investerings- och genomförandebeslut i Regionstyrelsen upphandlat och tecknat avtal med en systemleverantör av ny utrustning för visering och viss biljettförsäljning. Avtalet tecknades i januari 2025 och omfattar bland annat ca 10 000 validatorer på ca 2 500 fordon. Därtill kommer också information och utbildning till ca 10 000 medarbetare i kollektivtrafiken. Parallellt förbereds utveckling i Västtrafiks egen regi av de tjänster och system som inte omfattas av upphandlingen men som ändå berörs av förändringen. Systemsiftet är både komplext och omfattande och kommer därför att ta ett antal år att genomföra, bland annat eftersom Västtrafiks samtliga fordon berörs.

Rollen som upphandlare, arbetsgivare och utbildare

Trafikföretagen har det yttersta arbetsgivaransvaret för den personal som utför den upphandlade trafiken. De har genomfört ett flertal aktiviteter för att stärka attraktiviteten och attrahera nya förare. Västtrafik kan påverka förutsättningarna för förarna på olika sätt. Ett flertal insatser görs med fokus på att behålla och attrahera förare och kundnära personal såsom rekryteringsevent, förbättringar avseende paus- och rastlokaler, fördjupat partnerskap, kommunikationsinsatser och tätare samverkan mellan trafikföretag. I trafikupphandlingar har Västtrafik utvecklat krav i syfte att skapa goda anställningsvillkor och god arbetsmiljö med fokus på förare. Förändringarna har föregåtts av dialog med trafikföretag och fackliga representanter från Kommunal. Västtrafik är initiativtagare till och drivande i arbetet med nationell handlingsplan som ska fokusera på att skapa förutsättningar för förare och kundnära personal samt framtidssäkra attraktivitet i yrket.

Ett långsiktigt kompetensutvecklingsprojekt inom regionen initierades av Västtrafik och Västra Götalandsregionen hösten 2023 i samverkan mellan flera olika aktörer såsom Västtrafik, trafikföretag, Vuxenutbildningen, Västra Götalandsregionen, Folkhögskoleförvaltningen, kommunalförbund med flera. En utlysning av ESF inom GBER-regelverket utlystes under 2024 och 3 stora bussföretag som bedriver trafik inom Västra Götalandsregionen har beviljats medel för kompetensutveckling av cirka 3 000 medarbetare med en totalsumma på drygt 65 mnkr.

Utveckla information och kommunikation gentemot resenärer

Inom området har aktiviteter för att utveckla information och kommunikation vid både planerade och oplanerade trafikförändringar/störningar gentemot resenärer genomförts. Vi har en prioriterad förflyttning som handlar om att förbättra trafikinformation mot kund. I den prioriterade förflyttningen arbetar vi samlat med att hitta åtgärder på både kort och lång sikt. Ett eget krafttag har bedrivits i frågan om att förbättra hur vi får in information kring ersättnings- trafiken vi använder oss av, och att därigenom kunna informera ännu bättre ut mot kunder och resenärer.

Resenärmiljö vid hållplatser och arbetet vidare med processen

I fråga om hållplatser arbetar Västtrafik med att få till en bra resenärmiljö. Detta handlar om att anpassa hållplatslägen för olika kundgrupper, tillgänglighets- anpassa samt få hållplatser att på bästa sätt möta behoven för kunder och trafik. Vi driver ett riktat arbete kring att tillgänglighetanpassa våra hållplatser och

säkerställa att vi har bra kontroll över vad för förutsättningar som råder på varje hållplatsläge.

2.2 Regiongemensamt

2.2.1 Intern kontroll

● Fokusområdet kommer att uppnås/fokusområdet är uppnått

Uppfyllnadsgraden är grön. Västtrafik fortsätter arbetet med internkontroll i enlighet med det årshjul bolaget arbetat utifrån under ett antal år. Arbetet innefattar bland annat upprättande av riskanalys, internkontrollplan för kommande år samt uppföljning internkontrollplan föregående år. Fokus under 2025–2026 avseende styrning samt måluppföljning avser arbete med att förtydliga ledningssystemet samt processen att prioritera från ett helhetsperspektiv.

3 Medarbetare

3.1 Mål från regionfullmäktiges budget

3.1.1 Fokusområde: Fortsatt arbete med konkurrenskraftiga löner

● Fokusområdet kommer att uppnås/fokusområdet är uppnått

Lönen är en viktig drivkraft för goda arbetsinsatser, resultat och individuell utveckling. En fungerande lönebildning förutsätter en bra, lokal löneprocess. Västtrafik arbetar strukturerat och strategiskt med lönebildning som har sin grund i BAS-systemet samt hänsyn tagen till marknadspåverkan. Lönesättningen på Västtrafik är individuell, differentierad och med målsättning att vara fri från diskriminering. Den individuella lönesättningen bygger på att cheferna bland annat visar sina medarbetare att ansvar i arbetet, bidrag till utveckling och innovation samt bidrag till helheten ligger till grund för löneutvecklingen. Den individuella lönesättningen är ett viktigt instrument för att uppmuntra och visa uppmuntran för goda prestationer. Lönen utgör dock endast ett av flera medel för att stimulera till goda arbetsinsatser. Intressanta arbetsuppgifter, kompetensutveckling och utvecklingsmöjligheter i arbetet, flexibla arbetstider, god arbetsmiljö och arbetsledning samt ansvar och självständighet i arbetet är exempel på andra faktorer som värderas högt och som Västtrafik kontinuerligt eftersträvar att utveckla.

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

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

● Fokusområdet kommer att uppnås/fokusområdet är uppnått

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

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

Västtrafik har inte och har heller inte haft chefer med fler medarbetare än regionens normtal (konsulter exkluderat), därav finns inga handlingsplaner för att genomföra anpassningar. Västtrafik kommer under året att ta ytterligare steg i vidareutvecklingen av medarbetarskapet och ledarskapet. Medarbetarsamtalen bygger vidare på affärsplanen och det finns stor igenkänning med verksamhetsstrategin. Mål sätts också utifrån våra ageranden och bygger inte bara vidare på våra förbättringsområden, utan också våra styrkor. Hur vi agerar är avgörande för att vi ska nå våra mål. Profilerna enar i ett gemensamt arbetssätt och utgör underlag till medarbetarsamtalen. Chefsutvecklingsgruppen kommer under året att fortsätta att stötta i kulturarbetet samt se över hur chefernas roll påverkas av digitaliseringen av administrativa processer. Andra prioriterade frågor kopplat till chefskapet kommer att vara introduktion av chefer samt vidareutvecklingen av våra chefsträffar.

3.1.3 Fokusområde: Ta bort onödiga administrativa uppgifter för medarbetare

◆ Fokusområdet kommer delvis att uppnås/fokusområdet är delvis uppnått

Mål/fokusområde	Indikator	Mål 2025	Mål 2026	Riktning måluppfyllelse april 2025
Mål: Medarbetares arbetsmiljö ska förbättras genom satsning på återhämtning och avlastning och inflytande över sin arbetsmiljö	Sjukfrånvaro i procent av ordinarie tid	Bibehålla	Bibehålla	

Mål/fokusområde	Indikator	Mål 2025	Mål 2026	Riktning måluppfyllelse april 2025	
	Andel medarbetare som upplever att de har möjlighet att delta i planeringen av hur deras arbete ska utföras	Öka	Öka		
Fokusområde: Ta bort onödiga administrativa uppgifter för medarbetare	Följs upp genom kvalitativ analys	-	-		

Uppfyllnadsgraden är *gul* utifrån det totala digitaliseringsbehovet, men *grön* utifrån att flertalet insatser är identifierade och flertalet initiativ har påbörjats och kommer att fortgå under 2025 och 2026. Digitaliseringen, exempelvis i form av upphandling och införandet av nytt HR system samt användandet av AI, är en möjliggörare för att effektivisera Västrafiks administrativa processer, skapa förutsättningar för chefer och att få en trygg arbetsmiljö där det är lätt att göra rätt. Exempel på detta arbete är digitalisering av HR-processer för att ytterligare kunna stötta verksamheten, underlätta kommunikation, samarbete och arbetssätt.

3.2 Personalvolym och personalstruktur

◆ Fokusområdet kommer delvis att uppnås/fokusområdet är delvis uppnått

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

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

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

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

◆ Fokusområdet kommer delvis att uppnås/fokusområdet är delvis uppnått

Västtrafik bidrar stort till att VGR ska nå miljömål 2030. Fortsatt kommer en storskalig elektrifiering vara nödvändig för att nå klimatmålen. Elektrifieringen av busstrafiken fortlöper. Upphandlingen för Borås stadstrafik publicerades i februari där ett 70-tal elbussar förväntas börja gå i trafik. Etablering av ny trafik i Skaraborg pågår och i juni startar trafik med 47 elbussar i stadstrafiken, resterande bussar kommer att köra på biodiesel. Etablering pågår även för expressbussar i Göteborgsområdet samt landsbygdstrafik på Hisingen och ett 80-tal elbussar väntas komma i trafik 2025–2026. Trafiken i Göta Älv kommer att elektrifieras i slutet av 2025. Upphandlingen av båttrafiken i Södra skärgården har dragits tillbaka och arbete pågår att publicera den på nytt.

Senast 2030 är målsättningen att enbart energi från fossilfria källor ska användas.

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

◆ Fokusområdet kommer delvis att uppnås/fokusområdet är delvis uppnått

Västtrafik arbetar för att nå målsättningarna i Strategi för en kollektivtrafik på jämlika villkor. Parallellt pågår ett intensivt arbete med att ta fram en ny handlingsplan inför att den reviderade versionen av strategin träder i kraft i slutet av året. Ambitionen är att skapa en bred förankring inom organisationen och att många känner ägandeskap i frågorna.

Att hela resan fungerar är viktigt för alla resenärer. För barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och andra utsatta grupper kan detta vara avgörande för att de ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken. I Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor beskrivs mål och åtgärder för att öka tillgängligheten och tryggheten i kollektivtrafiken för alla resenärsgrupper.

Riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken – med fokus är på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning fastställdes i december 2024. Riktlinjerna ska tydliggöra rättigheter och skyldigheter när det gäller frågor som bland annat bemötande, tillgänglighet och hjälpmedel, kommunikation och information. En bred förankring av riktlinjerna har genomförts under våren.

Arbete både med att tillgänglighetsanpassa och att skapa en tydlig översikt över de prioriterade hållplatserna fortlöper i samverkan mellan Västtrafik och Västra

Götalandsregionen (Fastighet, stöd och service) och nya riktlinjer för hållplats fastställdes i december 2024. Ett tillgänglighetsnummer finns nu dit resenärer kan ringa med frågor kring hållplats.

Arbete med att ta fram riktlinjer för reseplanering, biljettköp och reseinformationåtkomst har påbörjats.

Samverkansforumet Aktiv involvering har under våren haft två samverkansmöten och därutöver involveras föreningsrepresentanterna i ett antal projekt för att utveckla och förbättra Västtrafiks tjänster och produkter. En insiktsworkshop planeras till slutet av maj med Göteborgs Spårvägar som målgrupp.

En dialog med ungdomar från nordöstra Göteborg har genomförts i syfte att diskutera och reflektera över olika aspekter av kollektivtrafik och dess påverkan på ungdomar. Förutom Västtrafik deltog både busschaufförer, biljettkontrollanter och politiker.

Arbete med sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser fortlöper och har utökats till att finnas med i flera och nya processer.

5 Ekonomi

 Fokusområdet kommer att uppnås/fokusområdet är uppnått

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

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan-april 2025 motsvarande -1 982 mnkr, det innebär en positiv avvikelse mot budget med +126 mnkr. Prognos 2 för helår 2025 visar på ett resultat före driftsbidrag på -6 043 mnkr, vilket motsvarar en positiv avvikelse mot budget med +180 mnkr.

5.1 Resultat

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall april, 2025			
	Ack april	Budget ack april	Utfall - Budget	Avvik % B25
Biljettintäkter	1 365	1 340	26	1,9%
Övriga rörelseintäkter	605	627	-21	-3,4%
Kostnader	-3 953	-4 075	122	-3,0%
Resultat före finansnetto	-1 982	-2 109	126	-6,0%
Finansiellt netto	0	0	0	
Resultat före driftsbidrag	-1 982	-2 109	126	
Driftsbidrag	2 074	2 074	0	
Resultat efter Driftsbidrag	92	-34	126	

Utfall januari-april 2025 jämfört budget.

Västtrafiks biljettintäkter har utvecklats bättre än budget (+26 mnkr). Resandet fortsätter redovisa svag utveckling, men kompenseras fortfarande av bland annat arbetet med intäktssäkring. Kostnadsmassan avviker positivt (+126 mnkr). Indexavvikelsen fortsätter påverka positivt inklusive skattebefrielse på biogas.

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelserna mellan ackumulerat utfall jan-april 2025 jämfört budget.

Sammanfattning av avvikelser mellan ack utfall april 2025 jmf budget 2025 (Belopp i mnkr)	
Biljettintäkter	26
Index	22
Förändrad trafik	23
Spårvagn	14
Övrigt	41
Summa avvikelser	126

Biljettintäkterna har utvecklats bättre än budget och beskrivs i ett särskilt stycke senare i rapporten (+26 mnkr).

Den allmänna kostnadsutvecklingen (index) avviker positivt. Utvecklingen av index bedöms fortsatt stabil med en svagt positiv riktning. I slutet av 2024 beslutades om återinförande av skattebefrielse på biogas vilket kommer ge positiva effekter även under 2025 (+22 mnkr).

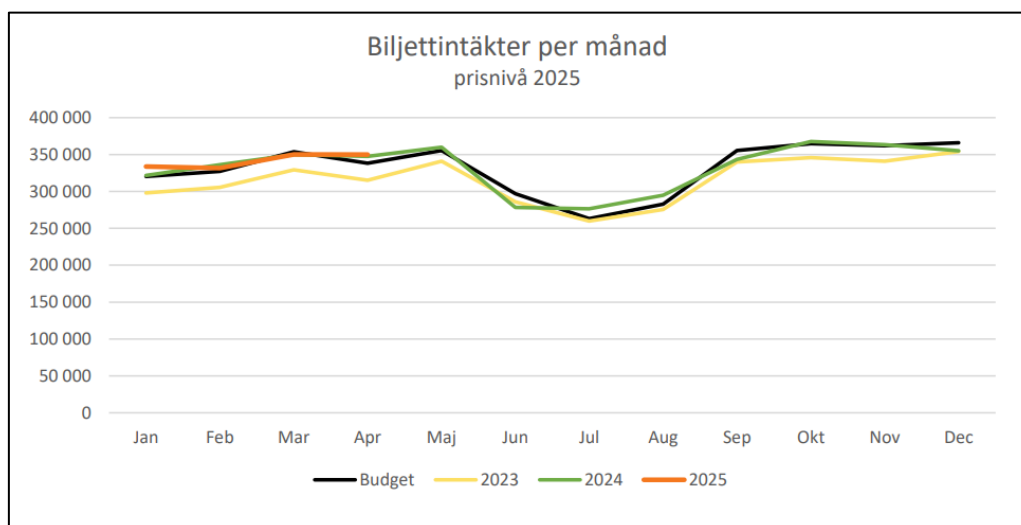
Förändrad trafik (+23 mnkr) avser främst trafik som ej genomförts i enlighet med tidigare planering. Det avser bland annat trafikstart som flyttats fram utifrån försenade leveranser av fordon (buss).

Spårvagn avser positiva avvikelser kopplat till den löpande driften men även på grund av ändrade leveransplaner för den nyaste spårvagnen M34 (+14 mnkr).

Övrigt består till exempel av minskade tågkostnader (8 mnkr), omförhandlingar trafikavtal (+7 mnkr) och avskrivningar (+6 mnkr) men även ett stort antal periodiseringsavvikelser (+41 mnkr).

5.1.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna för perioden jan-april avviker positivt mot budget med +26 mnkr. Resandet når inte upp till budgeterad nivå efter första tertialet och är även sänkt för helåret. Effekterna från arbetet med intäktssäkring fortsätter däremot att ge positiva avvikelser vilket uppväger. Intäkt per resa fortsätter med andra ord öka vilket på helåret innebär att prognosen för intäkterna förväntas bli positiv trots att antalet resor justeras ned (+64 mnkr).



I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna ökat med +50 mnkr, vilket motsvarar ca 4%. Utfallet på prisjusteringen bedöms motsvara budgeterad nivå +85 mnkr i jämförelse med föregående år. Resandet avviker med -1 % efter första tertialet i jämförelse mot föregående år. Biljettintäkternas reella (exklusive prisjustering) ökning jämfört föregående år är cirka +1%.

5.1.2 Verksamhetens kostnader

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall april, 2025			
	Ack april	Budget ack april	Prognos - Budget	Avvik % B25
Direkta trafik kostnader	-3 365	-3 447	82	2,4%
Övriga driftskostnader	-347	-384	38	9,8%
Personalkostnader*	-153	-149	-4	-2,7%
Avskrivningar	-89	-95	6	6,3%
Kostnader	-3 953	-4 075	122	3,0%

Trafikkostnaderna står för 2/3 av den positiva avvikelsen jämfört med budget. Den allmänna kostnadsutvecklingen har stabiliserats och utvecklats något mindre negativt än vad som bedömdes i budgeten (index). Avvikelsen inkluderar även positiv effekt från återinförandet av skattebefrielsen på biogas. Driftskostnaderna påverkas under första tertialet av periodiseringseffekter och förändrad hantering av vidarefakturerings mellan Västtrafik och VGR. Det sistnämnda syns utifrån kostnadssidan men påverkar netto inte Västtrafiks resultat.

5.2 Prognos

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Prognos 2, 2025			
	Prognos 2, 2025	Budget 2025	Prognos - Budget	Avvik % B25
Biljettintäkter	4 050	3 986	64	1,6%
Övriga rörelseintäkter	1 802	1 870	-68	-3,6%
Kostnader	-11 895	-12 079	184	-1,5%
Resultat före finansnetto	-6 043	-6 223	180	-2,9%
Finansiellt netto	1	1	0	
Resultat före driftsbidrag	-6 043	-6 223	180	
Driftsbidrag	6 223	6 223	0	
Resultat efter Driftsbidrag	180	0	180	

Verksamhetsmässigt redovisar Västtrafik en prognos 2 för helår 2025 som avviker positivt mot budget med +180 mnkr. Intäkts- såväl som kostnadssidan förväntas avvika positivt.

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelserna mellan prognos 2, 2025 samt budget 2025 för helåret.

Sammanfattning av avvikelser mellan Prognos 2 - budget 2025 (Belopp i mnkr)	
Biljettintäkter	64
Index	89
Förändrad trafik	20
Spårvagn	-10
Tåg	13
Upphandling och omförhandling	-19
Konsultkostnader/bemannning	-16
Övrigt	39
Summa avvikelser	180

Biljettintäkterna förväntas avvika positivt i slutet av året enlighet med tidigare beskrivning. Resandeutvecklingen fortsätter att vara utmanande, samtidigt som intäktssäkringsarbetet fortsätter (+64 mnkr).

Den allmänna kostnadsutvecklingen av trafik kostnaderna bedöms, utifrån de offentliga prognoser som finns att tillgå, ha en svagare ökningstakt samt visa en större stabilitet. Prognosen innehåller även helårseffekt av återinförandet av skattebefrielse på biogas (+89 mnkr).

Förändrad trafik (+20 mnkr) avser, motsvarande utfallet, främst trafik som ej genomförts i enlighet med tidigare planering.

Spårvagnstrafiken förväntas avvika negativt på helåret bland annat utifrån driften av trafik (-10 mnkr). Medan tågtrafiken beräknas avvika positivt på grund av de försenade leveranserna av de nya X80 tågen.

Upphandling och omförhandling förväntas avvika negativt framför allt på grund av förskjuten trafikstart för ett större trafikavtal (-19 mnkr).

Konsult-/bemanningskostnader avviker negativt främst utifrån bemanning för att ersätta personal för vakanta tjänster och föräldraledigheter (-16 mnkr).

Övrigt består av ett stort antal poster (+39 mnkr).

5.3 Investeringar

Budgetramar utbetalningar

För 2025 har Västtrafik en total budgetram för verksamhetsstyrda investeringar på 329 mnkr och för ägarstyrda investeringar på 928 mnkr.

Utvecklingen för fastighetsinvesteringar redovisas av Västfastigheter och investeringar i spårvagnar redovisas av styrelsen för spårvagnar och tåg.

Prognosen på utbetalningar för verksamhetsstyrda investeringar beräknas till ca 75 mnkr lägre än budget. Prognosen för verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar väntas understiga budgeten med ca 63 mnkr, främst på grund av tidsmässiga förskjutningar av planerade investeringar såsom passagerarinformationssystem.

För verksamhetsstyrda utrustningsinvesteringar bedöms prognosen till 31 mnkr under budgeterad nivå, delvis på grund av att investering i trafikinformation förskjuts framåt i tiden. Däremot visar immateriella investeringar på en prognos som är högre än budget med 18 mnkr, främst kopplat till större investeringsbehov i digitala produkter för försäljning och intäkter.

För ägarstyrda investeringar bedöms prognosen till 336 mnkr lägre än budget. Prognosen för ägarstyrda fordon bedöms understiga budgeten med 361 mnkr, vilket främst beror på förskjutningar i utbetalningar till följd av ändrade leveransplaner för tågleveransprojektet. Däremot överstiger prognostiserade utbetalningar investeringen i ägarstyrd utrustning budgeten med 10 mnkr för framtidens biljettköp.

Tabellen nedan avser investeringar som redovisas i Västtrafik ABs anläggningsregister.

Investeringar, tkr	Prognos 2025	Budget 2025	Utfall 2025-04
Immateriella tillgångar, verks.styrt	53 572	35 260	6 233
Immateriella tillgångar, ägarstyrt	-	-	959
Maskiner, inventarier och utrustning, verksamhetsstyrd	127 388	158 200	34 258
Maskiner, inventarier och utrustning, ägarstyrd	44 720	35 090	19 635
Fordon, ägarstyrt	531 903	893 075	14 020
Fordon, verksamhetsstyrt	72 505	135 095	2 615
Följdutrustning, ägarstyrd	15 198	-	-
Utanför plan	-	-	6 929
S:a investeringar	845 286	1 256 720	84 649

Beslutsramar

Beslutsramar för verksamhetsstyrda investeringar var en förändring i samband med detaljbudgeten för 2025. Västtrafik håller sig inom tilldelade beslutsramar under inledningen av året. För utrustningsinvesteringar är bedömningen i nuläget att besluten blir något lägre än årets beslutsram. För verksamhetsstyrda kollektivtrafikfordon är bedömningen i nuläget att årets beslut håller sig inom ram. Behov av beslut för investeringar i högvärdeskomponenter för spårvagnar som inte varit med i den tidigare planeringen finns under 2025 men årets

omfattning är fortfarande osäker. Verksamhetsstyrd fastighet är en stor del av beslutsramen kopplad till utbyte av våderskydd i Göteborg. Ett beslut behövs under året, men det är i nuläget osäkert hur ett sådant beslut kommer att utformas och omfattningen på beslut.

Tabellen nedan visar utfall av fattade beslut samt budget beslutsramar 2025.

Beslutsram, tkr	Utfall Beslut	Budget 2025
Utrustning	49 113	120 000
Fastighet	15 000	90 000
Kollektivtrafikfordon	0	80 000
	64 113	290 000

5.4 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik hade vid ingången av 2025 obeskattade reserver motsvarande 1 445 mnkr. Prognos 2 skulle medföra ytterligare avsättning motsvarande 180 mnkr. (Samtliga obeskattade reserver avser överavskrivningar).

//