

Styrelsen	2025-09-25
Handling nr	8.2
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2025-09-17
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Ekonomisk rapport per augusti och prognos 3, 2025

Månadskommentarer per augusti 2025 bifogas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att godkänna ekonomisk rapport per augusti och prognos 3, 2025.

Skövde dag som ovan

Lars Backström



Delårsrapport augusti 2025

Västtrafik AB

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
1.1	Viktigaste händelserna under perioden	3
2	Verksamhet	3
2.1	Trafikförsörjningsprogrammet.....	3
2.2	Mål från regionfullmäktiges budget	3
2.2.1	Mål: Västra Götalandsregionen ska verka för en minskad miljö- och klimatpåverkan i Västra Götaland.....	6
2.2.2	Mål: Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet.....	6
2.3	Regiongemensamt	7
2.3.1	Intern kontroll	7
3	Medarbetare	8
3.1	Mål från regionfullmäktiges budget	8
3.1.1	Mål: Västra Götalandsregionen ska vara en ledande och attraktiv arbetsgivare med konkurrenskraftiga löner och ett hälsofrämjande ledarskap som grund	8
3.1.2	Mål: Medarbetares arbetsmiljö ska förbättras genom satsning på återhämtning och avlastning och inflytande över sin arbetsmiljö	8
3.2	Personalvolym och personalstruktur.....	10
3.3	Sjukfrånvaro	10
4	Hållbarhet.....	11
4.1	Mål från regionfullmäktiges budget	11
4.1.1	Mål: Ökad måluppfyllelse för Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål	11
5	Ekonomi.....	13
5.1	Resultat	14
5.1.1	Verksamhetens intäkter	15
5.1.2	Verksamhetens kostnader	15
5.2	Prognos	16
5.3	Investeringar	17

1 Sammanfattning

1.1 Viktigaste händelserna under perioden

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan-augusti 2025 motsvarande -3 980 mnkr, det innebär en positiv avvikelse mot budget med +258 mnkr. Prognos 3 för helår 2025 visar på ett resultat före driftsbidrag på -5 920 mnkr, vilket motsvarar en positiv avvikelse mot budget med +303 mnkr. I enlighet med regionfullmäktiges beslut RS 2025-02182 §132 justeras driftsbidraget ned med -300 mnkr vilket ger en slutlig prognos motsvarande 3 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 augusti 2025 är den siffran 41%. Det andra målet, som gällde kollektivtrafikens andel i trafiken, låg på 32% 2019. Den har sjunkit fyra procentenheter och ligger per augusti 2025 på 28%. (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 ungefär samma nivå under året. I långtidsprognosen, som gjordes under förra hösten, reviderades resandet. Den pekar på att målet uppnås tidigast år 2027. Resandebudgeten för helår 2025 ligger på 334 miljoner resor vilket inte kommer att uppnås. Enligt den prognos som gjordes nu i augusti pekar resandet på att hamna på cirka 323 miljoner resor.

2 Verksamhet

2.1 Trafikförsörjningsprogrammet

2.2 Mål från regionfullmäktiges budget

Uppdrag infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden	Mål 2025	Utfall augusti 2025	Riktning måluppfyllelse	Trafikförsörjningsprogram
Andelen hållbara resor	40%	41%		Övergripande mål

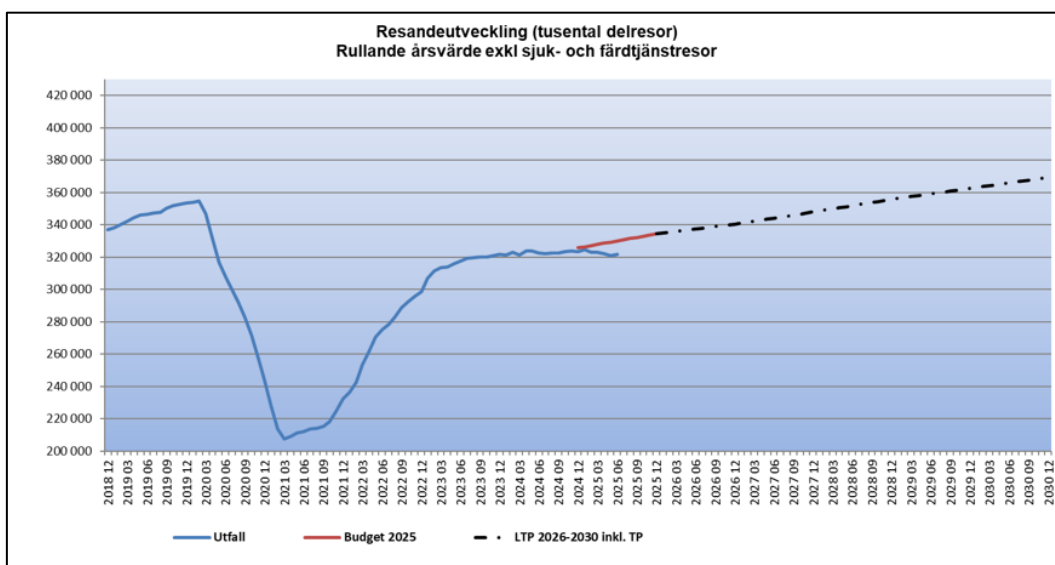
Uppdrag infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden	Mål 2025	Utfall augusti 2025	Riktning måluppfyllelse	Trafikförsörjningsprogram
(kollektivtrafik, cykel och gång) i Västra Götaland ska öka				
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 33% (kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon).	33%	28%		Övergripande mål
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) * måltalet 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%	64%		Delmål 2
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	70%	66%		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%	78%*		Delmål 3

* Uppgift baserat på prognos framräknad utifrån inrapportering av rörliga data för halvår 2025.

** Av 958 hållplatser (på listan) är 637 redovisade helt gröna (alla kriterier minus väderskydd och realtid är uppfyllda) och ytterligare 180 hållplatser är gula (minst kantsten, taktilt stråk och kontrastmarkering), dvs 817 hållplatser är anpassade i den mån att man kan åka till och från dem.

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 augusti 2025 är den siffran 41%. Det andra målet, som gällde kollektivtrafikens andel i trafiken, låg på 32% 2019. Den har sjunkit fyra procentenheter och ligger per augusti 2025 på 28%. (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 ungefär samma nivå under året. I långtidsprognosen, som gjordes under förra hösten, reviderades resandet. Den pekar på att målet uppnås tidigast år 2027. Resandebudgeten för helår 2025 ligger på 334 miljoner resor vilket inte kommer att uppnås. Enligt den prognos som gjordes nu i augusti pekar resandet på att hamna på cirka 323 miljoner resor.



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 2, 2025 så ligger resandet för rullande 12 månader på 322 miljoner resor.

Trafikslag tusen delresor	Utfall Ack	Budget Ack	Rullande årsvärde	Budget helår
1 Buss	107 824	112 221	168 144	173 839
2 Båt	4 651	4 272	6 670	6 463
3 Tåg	14 194	14 128	21 999	21 972
4 Spårvagn	80 842	84 876	124 638	132 000
5 Övrigt	99	90	145	140
Summa	207 610	215 586	321 596	334 413

2.2.1 Mål: Västra Götalandsregionen ska verka för en minskad miljö- och klimatpåverkan i Västra Götaland

◆ Fokusområdet kommer delvis att uppnås/Fokusområdet är delvis uppnått

Västtrafik har uppdaterat miljö- och klimatplanen som innehåller åtgärder för att nå miljö- och klimatmålen. Den övergripande målsättningen att minska koldioxidutsläppen per personkilometer med 90% mellan 2006 och 2035 bedöms vara möjligt att nå under förutsättning att resandet ökar, målår 2025 (-85%) bedöms inte kunna nås (prognos för 2025 visa på -78%) och målår 2030 (-90%) bedöms vara svår att nå. När Västra Götalandsregionens miljö och klimatstrategi aktualiserades tillkom mål om minskade koldioxidutsläpp i totala ton. Att minska de totala koldioxidutsläppen, är viktigaste för en minskad klimatbelastning. Målet är att Västtrafiks totala koldioxidutsläpp inte ska vara högre än 19 000 ton 2035, 24 000 ton 2030 och 37 000 ton 2025. Prognos för 2025 (baserat på underlag för ett halvår) visar på att målet för 2025 kommer att nås, prognosen visar på utsläpp av ca 31 500 ton 2025. Det skulle innebära att Västtrafik minskat de totala utsläppen av koldioxid från drygt 124 000 ton (år 2006) till cirka 31 500 ton (prognos år 2025), vilket är en prognostiserad minskning på nästan 75%. 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.

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

◆ 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 Göteborgs-området. 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 resande-utvecklingen.

Indikator	Utfall aug 2023	Utfall aug 2024	Utfall aug 2025
Andel hållbart resande (kollektivtrafik, gång och cykel) ska öka	40 %	41 %	41%

2.3 Regiongemensamt

2.3.1 Intern kontroll

Uppfyllnadsgraden är grön. Västtrafik fortsätter arbetet med internkontroll i enlighet med det årshjul bolaget arbetat utifrån under ett antal år. Arbetet innefattar bland annat upprättande av riskanalys, internkontrollplan för kommande år samt uppföljning internkontrollplan föregående år. Fokus under 2025 till 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 Mål: Västra Götalandsregionen ska vara en ledande och attraktiv arbetsgivare med konkurrenskraftiga löner och ett hälsofrämjande ledarskap som grund

● 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.

Indikator	Ack utfall augusti 2023	Ack utfall augusti 2024	Ack utfall augusti 2025
Personalomsättning	6,9	4,4	4,6

3.1.2

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

◆ Fokusområdet kommer delvis att uppnås/Fokusområdet är delvis uppnått

Uppfyllnadsgraden är *gul* utifrån den övergripande frågeställningen, men *grön* utifrån den fortsatt låga sjukfrånvaron. Målsättningen med Västtrafiks arbetsmiljöarbete är att skapa en hållbar och utvecklande arbetsmiljö för alla

medarbetare utifrån organisatoriska, sociala, digitala och fysiska aspekter. Arbetsmiljöarbetet är systematiskt och stor vikt läggs vid det förebyggande arbetsmiljöarbete. Vi samverkar med skyddsombuden i ett årshjul där risker undersöks och analyseras och förslag på aktiva åtgärder tas fram.

När det gäller andelen medarbetare som upplever att de har möjlighet att delta i planering av hur deras arbete ska utföras bedömer vi uppfyllnadsgraden som *gul*. Utifrån mätningar i vårt pulsmättningsverktyg ser vi under 2025 en utvecklingspotential när det gäller upplevd arbetssituation och personlig utveckling. Tilläggas ska att upplevd arbetssituation och personlig utveckling ligger över index i pulsmättningsverktyget, vilket i sig är ett bra betyg. Exempel på aktiva åtgärder som vidtas under 2025 är organisatorisk och social arbetsmiljödialog (OSA) samt e-utbildning om arbetsmiljö och diskriminering.

Mål/fokus område	Indikator	Mål 2024	Mål 2025	Mål 2026	Riktn ing målu ppfyll else 2024	
Mål: Medarbetar es arbetsmiljö ska förbättras genom satsning på återhämtni ng och avlastning och inflytande över sin arbetsmiljö	Sjukfrånva ro i procent av ordinarie tid	Minska/bib ehålla	Minska/bib ehålla	Minska/bib ehålla		
	Andel medarbete re som upplever att de har möjlighet att delta i planeringe n av hur deras arbete ska utföras	Öka	Öka	Öka		
Fokusområ de: Ta bort onödiga administrat iva uppgifter för	Följs upp genom kvalitativ analys	-	-	-		

Mål/fokus område	Indikator	Mål 2024	Mål 2025	Mål 2026	Riktn ing målu ppfyll else 2024	
medarbete						

Uppfyllnadsgraden är *gul* utifrån det totala digitaliseringsbehovet, men *grön* utifrån att flertalet insatser är identifierade och flertalet initiativ har påbörjats.

Digitaliseringen, exempelvis i form av upphandling av nytt HR system samt användandet av AI, är en möjliggörare för att effektivisera Västtrafiks administrativa processer, skapa förutsättningar för chefer och att få en trygg arbetsmiljö där det är lätt att göra rätt. Exempel på detta arbete är digitalisering av HR-processer för att ytterligare kunna stötta verksamheten, underlätta kommunikation, samarbete och arbetssätt.

3.2 Personalvolym och personalstruktur

◆ Fokusområdet kommer delvis att uppnås/Fokusområdet är delvis uppnått Uppfyllnadsgraden är *gul* utifrån att marknadsläget delvis har förbättrats vilket möjliggör fortsatt översyn av konsultväxlingar. 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.

Uthyrningslagen som trädde i kraft 1 oktober 2024 har hittills inte inneburit någon större påverkan på företaget men följs löpande.

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 konsult-kompetenser. Talangprogrammet fortsätter 2025 men kommer att pausas 2026 till följd av det förändrade, positiva marknadsläget.

3.3 Sjukfrånvaro

Målsättningen med Västtrafiks arbetsmiljöarbete är att skapa en hållbar och utvecklande arbetsmiljö för alla medarbetare utifrån organisatoriska, sociala, digitala och fysiska aspekter. Arbetsmiljöarbetet ska vara systematiskt och stor vikt läggs vid förebyggande arbetsmiljöarbete vilket sker i nära samarbete mellan chefer, HR, medarbetare, skyddsombud och regionens företagshälsovård.

Genom ett aktivt och förebyggande arbetsmiljöarbete som tar hänsyn till människors olika förutsättningar, förebygger vi också risken för ohälsa och behov av rehabilitering. Som ett stöd för arbetsmiljöarbetet så arbetar vi med Hälsan & Arbetslivet för att kunna anlita sakkunnig hjälp.

Vi har löpande uppföljningsmöten med Hälsan & Arbetslivet för att gemensamt undersöka och bedöma organisatoriska, sociala och fysiska hälsorisker och även för att resonera kring åtgärder och medverkan vid aktiviteter och insatser. Till följd av den låga sjukfrånvaron (ligger på årsbasis mellan 2,5% – 3,5%) är merparten av insatserna av förebyggande karaktär.

Indikator	Utfall 2023	Utfall 2024	Utfall t o m augusti 2025
Andel sjukfrånvaro av ordinarie tid	3,0	3,0	2,9

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

◆ 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.

Anbudsutvärdering pågår för Borås stadstrafik och tilldelning beräknas ske i september i år. I Skaraborg togs 51 elbussar i drift vid avtalsstarten i juni, det nya avtalets biodieselbussar är ännu inte på plats. Etableringen av expressbussar i Göteborgsområdet är klar och 53 elbussar är i trafik. Det nya avtalet för stadstrafiken på Hisingen med ca 85 elbussar startar i mars 2026. Vid slutet av 2026 är målet att Västtrafik ska ha totalt 724 elbussar i drift.

Nytt avtal för båttrafiken i Göta Älv startar i december 2025 med 4 elfartyg, ytterligare ett elfartyg levereras under våren 2026. Västtrafiks älvskytte Älveli ligger nu på varv för konvertering till eldrift och levereras i januari 2026 samtidigt som älvskytteln Älvfrida går till varv för konvertering och levereras till sommaren 2026. Älvtrafiken kommer att drivas med totalt 7 elfartyg när alla är på plats.

Upphandlingen av båttrafiken i Södra skärgården avbröts i mars och har under perioden åter publicerats och sista dag att lämna anbud är 4 september. Västtrafik har kravställt 5 elfartyg och resterande kan elektrifieras eller drivas med biodiesel.

Två förstudier för båttrafik har påbörjats; linje 326 som går till öarna i Kungälv och vidare upp till Tjörn med trafikstart 2028 samt Karingötrafiken med trafikstart 2029. Arbetshypotesen är elektrifierad fartygstrafik för båda avtalen.

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

Västtrafik arbetar för att nå målsättningarna i Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor. Parallellt pågår ett intensivt arbete med att ta fram en ny handlingsplan inför att den reviderade versionen av strategin som 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. Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor kommer att tas upp i styrelsen under december 2025.

Riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken – med fokus är på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har under våren och sommaren implementeras i verksamheten och har förankrats brett internt och via partnergruppen. Riktlinjerna tydliggör rättigheter och skyldigheter när det gäller frågor som bland annat bemötande, tillgänglighet och hjälpmedel, kommunikation och information. Ett prioriterat arbete som pågår är att säkerställa att ramper och liftar liksom ledsagarservice fungerar.

Även ”Riktlinjer för tillgänglighet på hållplats - med fokus på personer med funktionsnedsättning” implementeras internt. Arbete med att dels tillgänglighetsanpassa hållplatslägen och dels skapa en tydlig översikt över de prioriterade hållplatserna, ”800-listan”, fortlöper i samverkan mellan Västtrafik och Västra Götalandsregionen (Fastighet, stöd och service). Det är viktigt att skapa ett system som uppdateras i samband med att tillgänglighetsanpassningar görs, så att uppgifterna hela tiden är uppdaterade. Ett tillgänglighetsnummer finns numera dit resenärer kan ringa med frågor kring hållplats.

Det är idag 958 hållplatser som har mer än 100 påstigande, dvs ”800-listan” består idag av 958 hållplatser. Av dessa är 637 redovisade helt gröna (alla kriterier minus väderskydd och realtid är uppfyllda) och ytterligare 180 är gula (minst kantsten, taktilt stråk och kontrastmarkering), dvs 817 hållplatser är anpassade i den mån att man kan åka till och från dem. De kriterier man tittar på är väderskydd, bänk, resningshandtag, belysning, realtid, 17-sten, ledstråk, kontrastmarkering samt plats för ramp.

VGR håller på att inventera hållplatserna för att få ett korrekt nuläge, både genom att titta på Google och vara ute på plats. Endast i de fall då samtliga hållplatslägen på en hållplats är tillgänglighetsanpassade visas hållplatsen som tillgänglighetsanpassad. Det finns stort behov av att bryta ner informationen till hållplatsläge, eftersom vissa hållplatslägen som har fler än 100 påstigande ska vara anpassade medan andra hållplatslägen (på samma hållplats) kan ha färre påstigande och då inte lika högt prioriterad att tillgänglighetsanpassas. Frågan

med hållplatser är komplex bland annat på grund av att det är väghållarna som står för grundarbetet för hållplatserna.

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

Samverkansforumet Aktiv involvering hade i maj en insiktsutbildning med Göteborgs spårvagnar som målgrupp. Deltog gjorde deras ledningsgrupp och hållbarhetsgrupp samt Västtrafiks affärsledning spårvagn. Därutöver involveras föreningsrepresentanterna i ett antal projekt för att utveckla och förbättra Västtrafiks tjänster och produkter, senast bland annat väderskyddskoncept och tillgängligheten i To Go appen.

Det genomfördes en dialog med ungdomar i Angered under våren. Det var ungdomsrådet som bjöd in Västtrafik till dialog då de ofta har med kollektivtrafikfrågor på sina dagordningar. Förutom Västtrafik deltog både busschaufförer, biljettkontrollanter och politiker. Det var ett givande möte som innebar rundabordssamtal med frågor som ungdomarna hade. Alla närvarande var nöjda och betonade vikten av att ha fler dialoger för att utveckla en ännu bättre kollektivtrafik.

Arbete med sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser fortlöper och har bland annat genomförts i förstudier för trafikupphandling samt i Linjenätsutredning Metrobuss, LiNUM och ett samarbete har inletts med depåstrategerna inom Västtrafik för att belysa sociala perspektiv på depåers placering.

5 Ekonomi

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

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden jan-augusti 2025 motsvarande -3 980 mnkr, det innebär en positiv avvikelse mot budget med +258 mnkr. Prognos 3 för helår 2025 visar på ett resultat före driftsbidrag på -5 920 mnkr, vilket motsvarar en positiv avvikelse mot budget med +303 mnkr. I enlighet med regionfullmäktiges beslut RS 2025-02182 §132 justeras driftsbidraget ned med -300 mnkr vilket ger en slutlig prognos motsvarande 3 mnkr.

5.1 Resultat

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall aug, 2025			
	Ack aug	Budget ack aug	Utfall - Budget	Avvik % B25
Biljettintäkter	2 596	2 538	59	2,3%
Övriga rörelseintäkter	1 184	1 249	-65	-5,2%
Kostnader	-7 760	-8 025	265	-3,3%
Resultat före finansnetto	-3 980	-4 238	258	-6,1%
Finansiellt netto	0	0	0	
Resultat före driftsbidrag	-3 980	-4 238	258	
Driftsbidrag	4 149	4 149	0	
Resultat efter Driftsbidrag	169	-89	258	

Utfall januari-augusti 2025 jämfört budget.

Västrafiks biljettintäkter har utvecklats bättre än budget (+59 mnkr). Resandet fortsätter redovisa svag utveckling, men kompenseras fortfarande av bland annat arbetet med intäktssäkring. Kostnadsmassan avviker positivt (+265 mnkr). Indexavvikelsen fortsätter påverka positivt inklusive skattebefrielse på biogas.

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

Sammanfattning av avvikelser mellan ack utfall aug 2025 jmfr budget 2025 (Belopp i mnkr)	
Biljettintäkter	59
Index	92
Förändrad trafik	30
Tåg	15
Spårvagn	19
Övrigt	44
Summa avvikelser	258

Biljettintäkterna har utvecklats bättre än budget och beskrivs i ett särskilt stycke senare i rapporten (+59 mnkr).

Den allmänna kostnadsutvecklingen (index) avviker positivt. Utvecklingen av index bedöms fortsatt stabil. I slutet av 2024 beslutades om återinförande av skattebefrielse på biogas vilket kommer ge positiva effekter även under 2025 (+92 mnkr).

Förändrad trafik (+30 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).

Tåg avviker positivt försenad leverans av nya fordon samt senare genomfört underhåll (+15 mnkr).

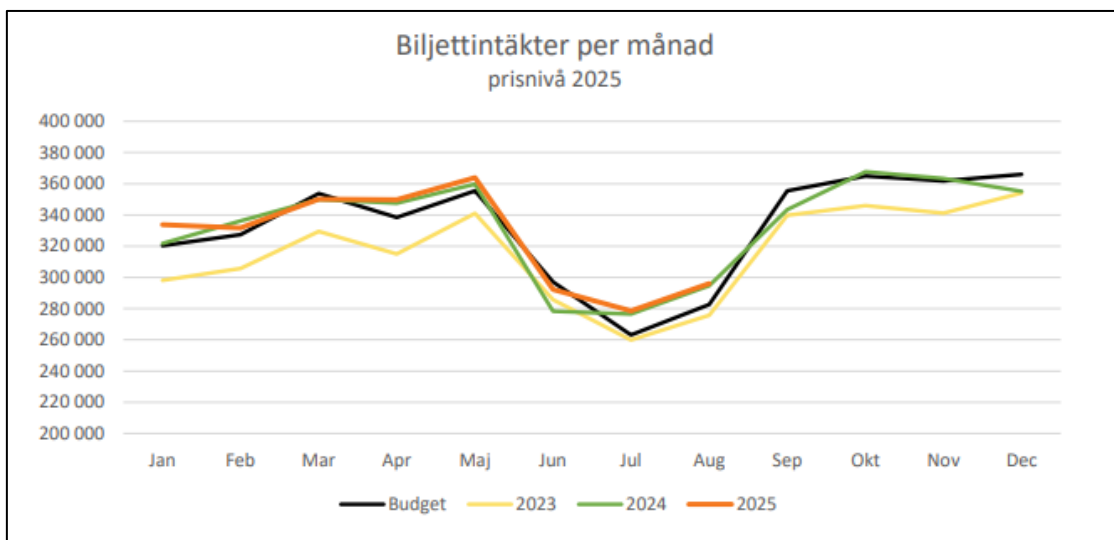
Spårvagn avser positiva avvikelse på grund av ändrade leveransplaner för den nyaste spårvagnen M34 samt lägre kostnader för banan (+19 mnkr).

Övrigt består till exempel av viten (+19 mnkr), lägre utbetalda resandeincitament

(+19 mnkr) och avskrivningar (+15 mnkr) men även ett stort antal andra poster (+44 mnkr).

5.1.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna för perioden jan-augusti avviker positivt mot budget med +59 mnkr. Resandet når inte upp till budgeterad nivå och bedömningen på helåret är sänkt relativt budget. Effekterna från arbetet med intäktssäkring fortsätter däremot att ge positiva avvikelser vilket uppväger. Intäkt per resa fortsätter med andra ord öka. För helåret bedömer Västtrafik fortsatt samma prognos som tidigare. Det är främst sommarmånaderna som bedöms avvika positivt och under hösten förväntas intäkterna i stort, ligga på budgeterad nivå (+64 mnkr).



I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna ökat med +106 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 aug, 2025			
	Ack aug	Budget ack aug	Prognos - Budget	Avvik % B25
Direkta trafik kostnader	-6 594	-6 768	174	2,6%
Övriga driftskostnader	-694	-769	75	9,7%
Personalkostnader*	-296	-298	2	0,6%
Avskrivningar	-178	-191	13	6,8%
Kostnader	-7 762	-8 025	264	3,3%

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 främst av minskade konsultkostnader 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 3, 2025			
	Prognos 3, 2025	Budget 2025	Prognos - Budget	Avvik % B25
Biljettintäkter	4 050	3 986	64	1,6%
Övriga rörelseintäkter	1 806	1 870	-63	-3,4%
Kostnader	-11 777	-12 079	302	-2,5%
Resultat före finansnetto	-5 921	-6 224	303	-4,9%
Finansiellt netto	1	1	0	
Resultat före driftsbidrag	-5 920	-6 223	303	
Driftsbidrag	5 923	6 223	-300	
Resultat efter Driftsbidrag	3	0	3	

Verksamhetsmässigt redovisar Västtrafik en prognos 3 för helår 2025 som utifrån verksamhetens resultat avviker positivt mot budget med +303 mnkr. Intäkts- såväl som kostnadssidan förväntas avvika positivt. I enlighet med regionfullmäktiges beslut RS 2025-02182 §132 justeras driftsbidraget ned med -300 mnkr vilket ger en slutlig prognos motsvarande 3 mnkr.

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen mellan prognos 3, 2025 samt budget 2025 för helåret.

Sammanfattning av avvikelser mellan Prognos 3 - budget 2025 (Belopp i mnkr)	
Biljettintäkter	64
Viten	20
Index	111
Resandeincitament	22
Förändrad trafik	28
Tåg	27
Spårvagn	8
Reducering driftsbidrag	-300
Övrigt	24
Summa avvikelser	3

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 trafikkostnaderna 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 (+111 mnkr).

Resandeincitament bedöms bli lägre då resandet inte motsvarar budgeterad nivå (+22 mnkr).

Förändrad trafik (+28 mnkr) avser, motsvarande utfallet, främst trafik som ej genomförts i enlighet med tidigare planering.

Tågtrafiken beräknas avvika positivt på grund av de försenade leveranserna av de

nya X80 tågen. Spårvagnstrafikens driftkostnader avviker negativt men det uppvägs av lägre bankostnader samt senarelagd leverans av nya spårvagnar (+8 mnkr).

I enlighet med regionfullmäktiges beslut RS 2025-02182 §132 justeras driftsbidraget ned med -300 mnkr.

Övrigt består av ett stort antal poster (+24 mnkr).

5.3 Investeringar

Budgetramar utbetalningar

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

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

Verksamhetsstyrda investeringar

Prognosen för utbetalningar av verksamhetsstyrda investeringar är ca 87 mnkr lägre än budgeterat.

Fordonsinvesteringar förväntas underskrida budgeten med ca 60 mnkr, främst på grund av tidsförskjutningar av planerade investeringar i bland annat passagerar-informationssystem (PIS) på tåg.

För verksamhetsstyrda *utrustningsinvesteringar* bedöms prognosen till 45 mnkr under budgeterad nivå, detta beror främst på att investering i nytt trafikinformationssystem förskjuts framåt i tiden samt även investeringar i elinfrastruktur båt.

Immateriella investeringar förväntas däremot överstiga budget med ca 18 mnkr, främst på grund av ökade investeringsbehov i digitala produkter för försäljning och intäkter samt på grund av ökade utgifter i investeringar avseende elinfrastruktur båt.

Ägarstyrda investeringar

Prognosen för ägarstyrda investeringar är ca 497 mnkr lägre än budget.

Prognosen för *ägarstyrda fordon* bedöms understiga budgeten med 522 mnkr. Detta beror främst på senarelagda utbetalningar till följd av förändrade leveransplaner i tågleveransprojektet. Under hösten planeras tågleveransprojektet flyttas över till styrelsen för regionens tåg och spårvagnar.

Däremot överstiger prognostiserade utbetalningar investeringen i *ägarstyrd utrustning* budgeten med 10 mnkr för framtidens biljettköp.

Tabellen nedan avser investeringar som redovisas i Västtrafik AB:s anläggningsregister.

Investeringar, tkr	Prognos 2025	Budget 2025	Utfall 2025-08
Immateriella tillgångar, verks.styrt	53 572	35 260	10 801
Immateriella tillgångar, ägarstyrt	-	-	6 363
Maskiner, inventarier och utrustning, verksamhetsstyrd	113 226	158 200	54 703
Maskiner, inventarier och utrustning, ägarstyrd	44 720	35 090	20 279
Fordon, ägarstyrt	371 303	893 075	27 019
Fordon, verksamhetsstyrt	75 200	135 095	12 145
Följdutrustning, ägarstyrd	15 198	90	-
Utanför plan	-	-	-
S:a investeringar	673 218	1 256 810	131 310

Beslutsramar

Beslutsramar för verksamhetsstyrda investeringar var en förändring i samband med detaljbudgeten för 2025.

För *verksamhetsstyrda utrustningsinvesteringar* är bedömningen i nuläget att besluten blir något lägre än årets beslutsram.

För *verksamhetsstyrda kollektivtrafikfordon* är bedömningen att vi kommer dra över årets beslutsram. Under 2025 finns behov av beslut kring investeringar i högvärdeskomponenter för spårvagnar som inte ingick i tidigare planering. Bedömningen i nuläget är att verksamhetsstyrda kollektivtrafikfordon och utrustning håller sig inom totala beslutsramar.

För verksamhetsstyrd fastighet är en stor del av beslutsramen kopplad till utbyte av väderskydd 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	64 820	120 000
Fastighet	15 000	90 000
Kollektivtrafikfordon	1 000	80 000
	80 820	290 000