

Styrelsen	2025-09-25
Handling nr	8.3
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2025-09-17
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Budget 2026 – inriktningsbeslut

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att godkänna redovisad inriktning till budget för 2026, samt
- att ge VD i uppdrag att återkomma med detaljbudget för 2026 till extra styrelsesammanträde 18 november.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

Inledning och sammanfattning

Denna sammanfattning av budget 2026 syftar till att utgöra underlag för inriktningsbeslut för detaljbudget 2026. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden beslutar den 17 oktober om Västtrafiks uppdrag samt ram för nästkommande år.

Västtrafiks biljettintäkter fortsätter att visa en positiv utveckling mestadels beroende på att arbetet med intäktssäkring medför positiva effekter på biljettintäkterna, där andelen betalande resenärer ökat.

Budgeten som helhet är i linje med infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens (IKN) förslag till beslut. Med utgångspunkt i regionfullmäktiges budget för 2026 tar IKN i förslaget höjd för upp till 6 285 miljoner kronor i driftsbidrag till Västtrafik för genomförande av uppdraget 2026. På grund av osäkerheter i omvärlden som påverkar kostnadsutvecklingen erhåller Västtrafik initialt inget ökat driftsbidrag för estimerade kostnadsökningar kopplat till index. Västtrafiks prognos för helår 2025 visar på ett överskott bland annat beroende på konjunkturförändringar och försening av nya spårfordon. 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 miljoner kronor.

IKN avsätter därmed initialt 6 030 miljoner kronor till Västtrafik för genomförandet av uppdraget 2026. I samband med Västtrafiks delårsbokslut per augusti och upprättande av prognos för året gör IKN en 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 osäkerheter som anges ovan. Detta resulterar i att Västtrafiks förslag till budget 2026 visar på ett minskat driftsbidrag med 193 mnkr i jämförelse med budget 2025.

Intäkterna beräknas öka med ca 2 %, medan kostnaderna exklusive finansnetto och övriga intäkter förväntas minska med 1 %. Kostnadsnivån är exklusive osäkerhetsposter om ca 255 mnkr som avser det osäkra omvärldsläget som påverkar index och osäkra leveransplaner för nya fordon. Västtrafik ska återrapportera utveckling av dessa poster i samband med prognos i augusti 2026.

Till det extra styrelsesammanträdet den 18 november sammanställer Västtrafik den slutliga detaljbudgeten för beslut av Västtrafiks styrelse. Det är sedan detaljbudgeten som avrapporteras till Västra Götalandsregionen. Inför styrelsesammanträdet sker även slutlig avstämning mot infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens beslut och uppdrag.

Nedanstående är ett urval av de rubriker under ekonomiavsnittet som sedan ingår i den slutliga detaljbudgeten.

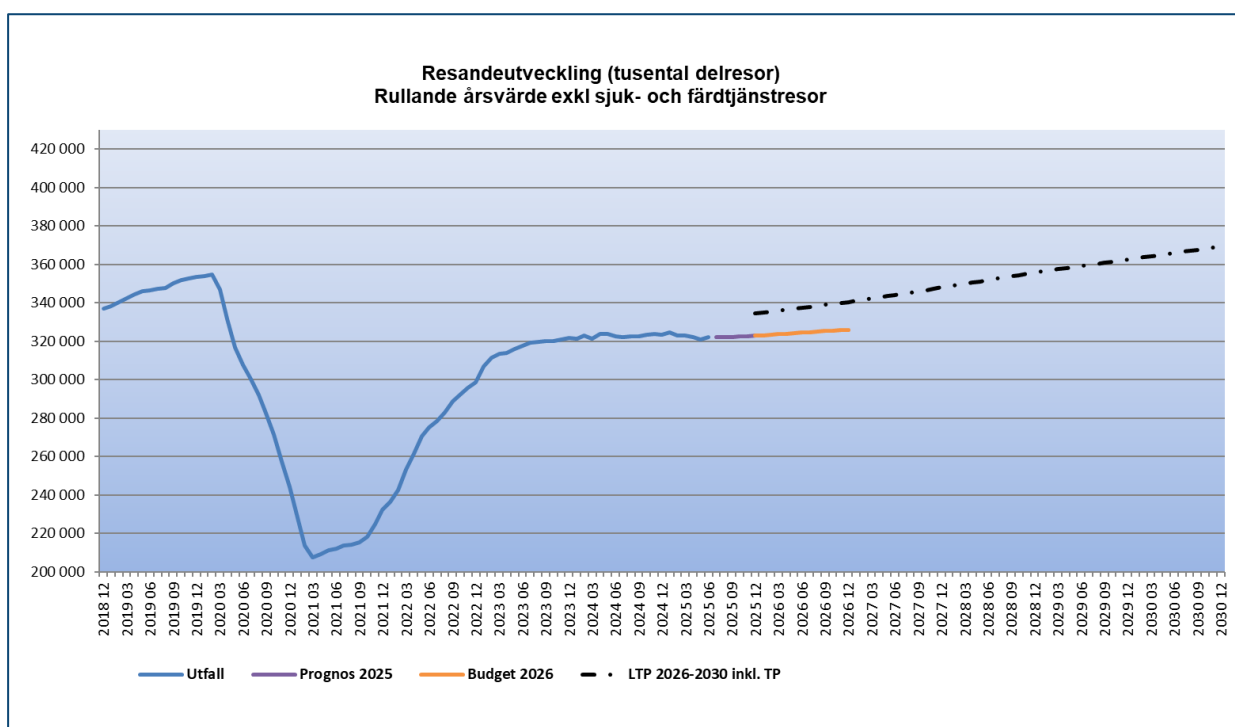
Verksamheten

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 kollektivtrafikförutsättningar. 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 LTP 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.

Ekonomi

Västtrafiks föreslagna ram från IKN visar för 2026 på ett minskat driftsbidrag motsvarande 193 mnkr (-3 %) utifrån IKNs förslag till beslut som beskrivits i inledningen. 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 augusti 2026 med utvecklingen av dessa kostnader. Dessa poster avser osäkerheter för budget 2026, och är inte en nivåsänkning för kommande år.

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 beaktat. 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 återslagning 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	

7.1 Resultat

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen 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 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).

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) 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, HVO. Indexen påverkar inte lika stora andelar som övriga index, men svänger ofta mer under ett år.

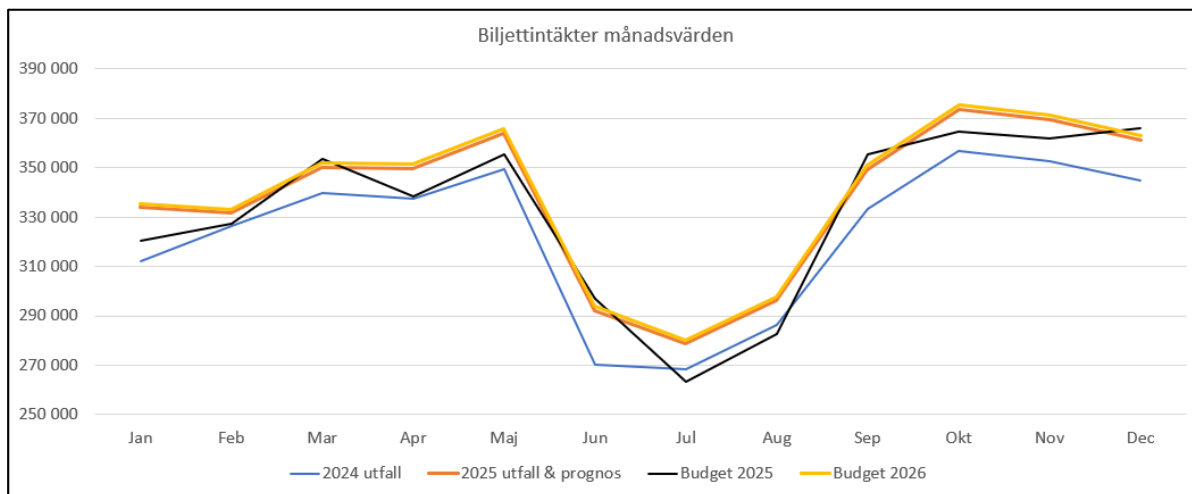
Händelser i omvärlden påverkar utvecklingen och dessa index men detta kommer nu hanteras senare under året.

7.1.1.2 Biljettintäkter

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 (orange linje). Bedömningen är att intäkterna fortsätter ha en positiv utveckling från försäljningsökning, biljettmix och intäktssäkring.

7.1.2 Verksamhetens kostnader

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

	Budget 2026v3 (Belopp i mnkr)	Budget 2025	Avvikelse B26-B25	%
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 netto-redovisning 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).

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.

7.5 Investeringar

Kollektivtrafiken står inför stora investeringar under 2026 och kommande år. Omfattande nyinvesteringar pågår i såväl tåg- som spårvagnsfordon samt i depåer och större hållplatser.

Alla investeringar inom fastighetsområdet hanteras som tidigare av Västfastigheter och innebär en hyreskostnad för Västtrafik när byggnaderna färdigställts.

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.

I investeringsplanen finns utöver nedanstående plan beslut och utbetalningar för investeringar som påbörjas under 2026 men som aktiveras 2027 eller senare. 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 Västtrafik totala investeringsram eller i enlighet med regionens investeringsprocess.

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

7.5.1 Självfinsieringsgrad

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 %.

7.10 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik har vid ingången av 2025 motsvarande 1 445 mnkr avsatta i obeskattade reserver. (Samtliga obeskattade reserver avser överavskrivningar.)

//

Bilaga 1 – Specifikation investeringar, aktivering

Område	Investeringar aktivering tkr - detaljerad	Brutto invest
	Trafiknära utrustning	6 578
Säkerhet och administrativ service		6 578
	Konvertering till eldrift Älveli	52 500
	Konvertering till eldrift Älvfrida	52 500
	Laddkran 2 Strömstad	11 500
	Brandsystem	2 000
Elektrifiering båt		118 500
	Företag & Skola, vidareutveckling 2025	3 450
	DFP vidareutveckling 2025	3 200
	To Go vidareutveckling 2025	3 800
	CRM vidareutveckling 2025	3 300
	Digital skyltning vidareutveckling 2025	1 200
	Reseplanering Vidareutveckling 2025	1 800
Utveckling system		16 750
	Etablering 2026 Trafiknära utrustning	10 713
	Inre skärmar för utbyte vid revision M31, del 1	1 794
	StörningsAPI steg 2	2 000
	Utbyte Hållplatsskyltar	12 500
	Utbyte batteridrivna hållplatsskyltar	5 650
	Utbytesprogram Trafiksäkerhet-/trygghetskamera 23-25 Resecentrum/NET livscykelhantering dator och backningsmonitor	1 500
	Utrustning PCU KRS på spårvagn	2 700
	FBK Ext utv komponenter	16 000
	FBK Hårdvaruköp	89 000
Trafiknära utrustning		141 857
	M31 B generell anskaffning HVK:er	3 000
	Extra HVK:er i samband med M31 revisionen	3 000
	Specialverktyg M31, M32, M33, M34	2 400
	Obsoleta komponenter - M32	4 300
	M31 - M34 obsolta komponenter	5 000
	M31 - Generell anskaffning HVK:er	3 000
	M33 A,B,C Bygga upp float diverse HVK:er (400 000/800 000)	30 000
	M31 förstörda HVK:er	1 200
Utrustning spårvagn		51 900
	Upprustning U2 X61 Proj nr 4211	33 300
	Regina PIS + CCTV (4198) - delaktivering	17 500
	ERTMS Retrofit (RISE), proj 3076 - delaktivering	6 015
	PIS Itino- delaktivering	4 500
Tågunderhåll		61 315
	SAN-switchar	4 000
	Lagring, Netapp och DB-dump	2 500
	Serverar, DevOps/OpenShift	3 200
	LCM Nätverk /Switchar/routrar/brandväggar	1 000
	LCM WLC och WiFi AP	1 400
	Resecentrum/NET livscykelhantering dator och backningsmonitor	1 900
	Mindre investeringar	6 399
Övrigt		20 399
Summa investering, aktiveringar		417 299