Styrelsen	**2026-05-22**
Handling nr	**7.1**
Handläggare	**Sara Frank**
Daterad	**2026-05-13**
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Utfall april samt prognos 2, 2026

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att godkänna ekonomisk rapport per april samt prognos 2, 2026,

att styrelsen fortsätter följa resultatets utveckling kopplat mot den negativa helårsprognosen, samt

att ge VD i uppdrag att föra dialog med infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden och ägaren avseende finansiering av årets prognosticerade avvikelse.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Delårsrapport april 2026

Västtrafik AB

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning 4

1.1 Viktigaste händelserna under perioden 4

2 Verksamhet 5

2.1 Mål från regionfullmäktiges budget 5

2.1.1 Mål: Västra Götalandsregionen ska stärka sin beredskap och motståndskraft för att bättre kunna hantera samhällsstörningar, kriser och ett förändrat säkerhetsläge 7

2.1.2 Mål: Knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet 7

2.1.2.1 Fokusområde: Öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbara resandet 8

2.1.2.2 Fokusområde: Strategiskt påverkansarbete för prioriterade infrastrukturobjekt som främjar ett transporteffektivt Västra Götaland. 13

2.1.2.3 Uppdrag: Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust 13

2.1.2.4 Uppdrag: Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar 15

2.2 Regiongemensamt 16

2.2.1 Intern kontroll 16

3 Medarbetare 17

3.1 Mål från regionfullmäktiges budget 17

3.1.1 Mål: Västra Götalandsregionen ska vara en attraktiv arbetsgivare med konkurrenskraftiga löner och ett hälsofrämjande ledarskap som grund 17

3.1.1.1 Fokusområde: Fortsatt arbete med konkurrenskraftiga löner 17

3.1.1.2 Fokusområde: Insatser för att utveckla hälsofrämjande ledarskap och nå fastställda normtal för antal medarbetare per chef. 18

3.1.1.3 Fokusområde: Minska övertidsarbetet 18

3.1.2 Mål: Medarbetarnas arbetsmiljö ska förbättras 18

3.1.2.1 Fokusområde: Medarbetarnas inflytande över arbetsmiljö och arbetssituation ska stärkas och möjligheterna till kontinuerlig återhämtning ska öka 19

3.2 Personalvolym och personalstruktur 19

4 Hållbarhet 20

4.1 Mål från regionfullmäktiges budget 20

4.1.1 Mål: Ökad måluppfyllelse för Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål 20
4.1.1.1 Fokusområde: Minska Västra Götalandsregionens miljö- och klimatpåverkan enligt miljömål 2030 20
4.1.1.2 Fokusområde: Öka Västra Götalandsregionens positiva påverkan på god hälsa, jämlikhet och delaktighet enligt Mål för social hållbarhet 2030 20
5 Ekonomi 21
5.1 Resultat 22
5.1.1 Verksamhetens intäkter 23
5.1.2 Verksamhetens kostnader 23
5.2 Prognos 24
5.3 Investeringar 25
5.4 Mål från regionfullmäktiges budget 27
5.4.1 Mål: God finansiell flexibilitet och styrning 27
5.4.1.1 Fokusområde: God budgetföljsamhet 27

1 Sammanfattning

1.1 Viktigaste händelserna under perioden

Från slutet av april är Västtrafik/VGR ägare till fyra nya tåg av märket X80. Leveranserna fortsätter under kommande år och omfattar totalt 80 nya tåg. Investeringen syftar till att stärka upp och vidareutveckla tågtrafiken i Västra Götaland.

På grund av osäkerheter i omvärlden kommer infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN) under året göra en ny bedömning och vid behov justera Västtrafiks driftsbidrag för 2026. Ett slutligt budgetbeslut från IKN tas i samband med delårsrapport augusti. Utöver det har Västtrafik obeskattade reserver i form av överavskrivningar motsvarande 1 533 mnkr att tillgå.

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden januari – april 2026 motsvarande -2 047 mnkr, det innebär en negativ avvikelse mot budget med -40 mnkr. Prognos 2 för helår 2026 visar på ett resultat före driftsbidrag på -6 408 mnkr, vilket motsvarar en negativ avvikelse mot budget med -378 mnkr. Korrigerat för en estimering av IKNs tillkommande beslut kvarstår en negativ avvikelse motsvarande drygt -100 mnkr. Ytterligare dialog med IKN och ägaren behövs för att säkerställa efterlevnad gentemot tagna samt kommande beslut.

För Västtrafik totalt är nuvarande bedömning att resandet 2026 kommer motsvara ca 326 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor). Utfallet ackumulerat april ligger ca 3 miljoner resor under estimerad nivå. I utfallet april 2026 ligger resandet för rullande 12 månader på 321 miljoner resor.

I det nya trafikförsörjningsprogrammet har det lagts fram mål för både det hållbara resandet och kollektivtrafikens andel till år 2029. För det hållbara resandet är målet en ökning till 45% och kollektivtrafikens andel till 33%. På nuvarande nivå för april 2026 ligger det hållbara resandet på 43% och kollektivtrafikens andel på 30%.

Läsinstruktion
Rapporten syftar till att besvara status, åtgärder och utveckling mot ägarens mål utifrån riktlinjer/detaljbudget. Under de olika huvudrubrikerna i rapporten finns sedan i svart fetstilad text uppdrag beslutade av IKN. De olika uppdragen har i vissa delar klustrats då utvecklingen och åtgärderna sammanfaller med varandra. Då syftar den underliggande texten till att besvara samtliga klustrade uppdrag.

2 Verksamhet

2.1 Mål från regionfullmäktiges budget

Uppdrag infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden	Mål 2029	Utfall april 2026	Riktning måluppfyllelse	Trafikförsörjnings-program målområde
Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst vara 33%	33%	30%		Kollektivtrafiken ska vara attraktiv
Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till 46% för arbets- och studieresor	46%	45%		Kollektivtrafiken ska vara attraktiv
Andelen invånare som anger att de kan lita på att de kommer fram i tid ska öka till 45%	45%	43%		Kollektivtrafiken ska vara attraktiv
Andelen invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 30 minuter ska minst vara 76%	76%	)**		Kollektivtrafiken ska vara attraktiv
Andelen invånare som upplever att det är prisvärt att resa med kollektivtrafik ska minst vara 33%	33%	34%		Kollektivtrafiken ska vara attraktiv
Alla fordon ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning	100%	94%		Kollektivtrafiken ska bidra med jämlika förutsättningar
Antal prioriterade hållplatser som är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning	800	637*		Kollektivtrafiken ska bidra med jämlika förutsättningar
I minst fem utvalda processer ska sociala analyser systematiskt integreras i syfte att främja en tillgänglig och inkluderande kollektivtrafik	5	2		Kollektivtrafiken ska bidra med jämlika förutsättningar
Andelen hållbara resor ska öka till 45%	45%	43%		Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljöpåverkan
Självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktig ambition till 46,7%	46,7%			Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljöpåverkan
Utsläppen av koldioxid från kollektivtrafiken ska minska med 80% jmf med år 2006	80%	75%		Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljöpåverkan
Utsläppen av koldioxid per personkilometer ska minska med 85% jmf med år 2006	85%	78%*		Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljöpåverkan

*Helår 2025

** Följs upp årligen i samband med uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet. Nytt mått som tas fram första gången i samband med uppföljning av 2026.

Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av regionfullmäktige, pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Ett reviderat

trafikförsörjningsprogram för år 2026–2029 beslutades av IKN i juni 2025 och fastställdes av regionfullmäktige i november 2025. Programmets övergripande mål är att bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland och överensstämmer med den regionala utvecklingsstrategins långsiktiga prioritering om att knyta samman Västra Götaland.

Tre målområden visar riktningen, kollektivtrafiken ska vara:

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

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

I budgeten för 2026 sattes ett resandemål på ca 326 miljoner resor i kollektivtrafiken (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor). Utfallet ackumulerat april ligger ca 3 miljoner resor under budget. I utfallet april 2026 så ligger resandet för rullande 12 månader på 321 miljoner resor.

Trafikslag tusen delresor	Utfall Ack	Budget Ack	Rullande årsvärde	Budget helår
1 Buss	55 953	56 294	165 228	164 053
2 Båt	1 579	1 925	6 464	6 827
3 Tåg	7 585	7 637	22 453	22 332
4 Spårvagn	43 169	45 366	126 221	132 648
5 Övrigt	43	46	144	144
Summa	108 329	111 268	320 510	326 004

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

Fokusområdet kommer att uppnås/Fokusområdet är uppnått

Kartlägga kritisk transportinfrastruktur för kollektivtrafiken och vid behov kapacitetshöjande åtgärder ur ett beredskapsperspektiv.
Samverkan med berörda myndigheter är uppstartat och den regiongemensamma planen för utveckling av säkerhet och civil beredskap 2026 – 2030 är beslutad. Samverkan med andra kollektivtrafikhuvudmän pågår om att sätta en nationell inriktning och nivå på arbetet inför 2027.

Analysera behov av kompetensförsörjning vid kris och utbildning av medarbetare kring totalförsvar och krisberedskap.
Kommer ske löpande från hösten 2026

Samverka med IKN och utpekade nämnder och styrelser i att ta fram process för åtgärdsval, en handlingsplan och plan för uppföljning av mål och delmål när kommande måldokument säkerhet och beredskap har fastställts.
Arbete pågår tillsammans IKN om att sätta detaljmål och styrmodell för arbetet.

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

Fokusområdet kommer att uppnås/Fokusområdet är uppnått

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 och andra åtgärder för förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken adderas behöver framkomligheten öka genom att existerande körfält dedikeras för kollektivtrafik. Förbättrad framkomlighet är centralt för att öka pålitligheten och sänka restidskvoten och därmed stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

Genom att följa resandeutvecklingen och vid behov justera trafikutbudet för att matcha det faktiska resandet säkerställer Västtrafik att trafiken är så ekonomiskt effektiv som möjligt. Utgångspunkten för den årliga trafikplanen är de långsiktiga trafikutvecklingsplanerna. Dessa planer är femåriga och innehåller trafik-förändringar vars syfte är att öka det hållbara resandet kopplat till målbilder och handlingsplaner. Även infrastrukturförändringar samt samhälls- och stadsutveckling inom respektive geografiskt område ingår i framtagna planer. Beslutade grundläggande servicenivåer och samordning av skoltrafik beaktas och ses särskilt över i aktuella förstudier inför upphandling.

Nedan indikator följs upp årsvis.

Indikator	Utfall 2023	Utfall 2024	Utfall 2025
Andel invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmaste pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag	79,7 %	79,7 %	79,4%

2.1.2.1 Fokusområde: Öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbara resandet

Fokusområdet kommer delvis att uppnås/Fokusområdet är delvis uppnått

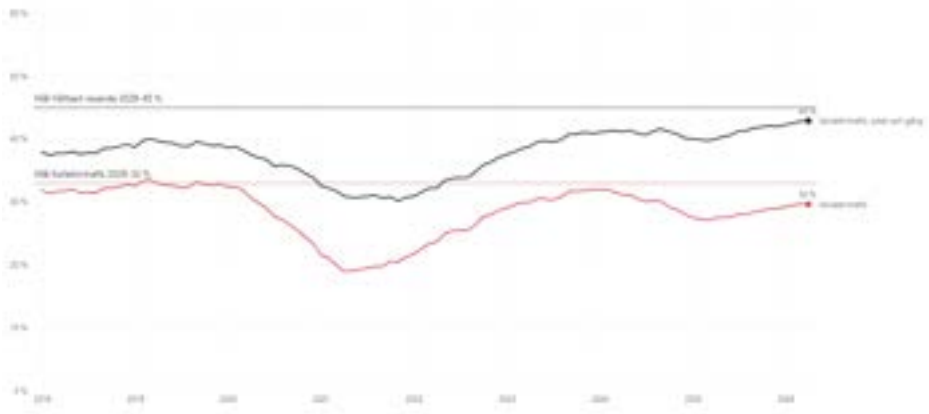
Trafiken i regionen behöver ständigt ses över och utvecklas i takt med att regionen växer och att medborgarnas resvanor förändras. Västtrafiks generella inriktning är att arbeta med att identifiera trafikförändringar som främjar nya resvanor och förbättrar erbjudandet till såväl befintliga som nya kunder.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

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

Förutom trafikplan, finns det visst utrymme i budgeten för 2026 att kunna göra trafikförändringar under pågående år kopplat till infrastrukturprojekt och andra förändrade förutsättningar för kollektivtrafiken. Det är fortsatt viktigt att arbeta med ekonomisk hållbarhet och intäktssäkring för att säkerställa en budget i balans och skapa möjligheter att utveckla verksamheten i syfte att uppnå ökad marknadsandel.

För Västtrafik totalt är nuvarande bedömning att resandet 2026 kommer motsvara ca 326 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor).

I det nya trafikförsörjningsprogrammet har det lagts fram mål för både det hållbara resandet och kollektivtrafikens andel till år 2029. För det hållbara resandet är målet en ökning till 45% och kollektivtrafikens andel till 33%. På nuvarande nivå för april 2026 ligger det hållbara resandet på 43% och kollektivtrafikens andel på 30%.



Prioritera insatser för att öka marknadsandel och hållbart resande.

Samverka med Göteborgs stad för förbättrad framkomlighet.

Fortsatt utveckla kollektivtrafiken enligt beslutade planer program resenären i fokus:

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

Beakta linjenätsutredning Metrobuss.

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

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

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

Trafiksituationen i Göteborg är en starkt bidragande orsak till den stagnerande resandeutveckling och dalande marknadsandelen för kollektivtrafiken. Västtrafik har sen våren 2025 drivit särskilt arbete kring förbättrad framkomlighet i Göteborg. Arbetet genomförs i nära samverkan med Göteborgs Stad. Stadens engagemang och beslutsvilja i att förbättra framkomligheten är avgörande för att nå framgång i arbetet. Arbetet bedrivs i två huvudspår: dels att ta fram åtgärdsförslag för identifierade platser och stråk som kan genomföras inom 1–5 år, dels att föreslå tester av framkomlighetsåtgärder under 2025–2026. Under våren 2026 har flera konkreta förslag tagits fram. Fokus ligger nu på att driva genomförandet samt att fördjupa samverkan – både i utvecklingen av åtgärder och i arbetet med att tydliggöra nyttorna för kollektivtrafikens framkomlighet.

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

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

Arbete med att utveckla kommunikation med resenärer och allmänhet kring större trafikförändringar och förstudier pågår enligt plan. Under våren 2026 genomförs ett antal aktiviteter som t ex dialogmöten och särskilt riktade utskick i områden som berörs av trafikförändringar i Trafikplan 2027. Kommunikation kring trafikförändringar kopplat till öppnande av den nya station centralen har ett särskilt fokus under 2026.

Uppdraget från IKN för 2026–2028 lyfter ett antal kartläggningar, utredningar och handlingsplaner kopplat till utvecklingen av trafiken. En samlad prioritering av vilka delar som är möjliga att genomföra under 2026 har genomförts. I dagsläget är bedömningen att samtliga kan genomföras enligt plan.

Fortsatt dialog med entreprenörer och fackliga organisationer vad gäller god arbetsmiljö för förare.
Samverkan med trafikföretagen sker löpande och i olika konstellationer och det fortsätter under 2026. Västtrafik har forum för dialog med fackliga organisationer som möts 2 gånger per år. Ytterligare dialoger sker utifrån behov.

Kraftsamling sker också på nationell nivå genom samverkan mellan trafikhuvudmän, trafikföretag och branschorganisationer genom initiativet ”Attraktivare kollektivtrafikbransch”. Inom ramen för detta arbete är målsättningen att ta fram en gemensam handlingsplan för att skapa bättre förutsättningar för medarbetarna. Bred samverkan sker även på regional nivå genom projektet ”Kollektivtrafiken växlar upp” som är ett långsiktigt kompetensutvecklingsprojekt där flertalet aktörer kraftsamlar tillsammans.

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

Västtrafik har tillsammans med Sweco under år 2025 tagit fram en lösning för cykel ombord på våra tåg. Lösningen liknar den som används av S-togen i Köpenhamn och har anpassats för att utöka antal cykelplatser från 12 till 14 st per fordon. Anpassningen är smidigare och smartare än dagens lösning för cykel ombord, utan att minska antalet sittplatser i fordonet. Nästa steg i projektet är att sätta en upphandlingsstrategi och därefter utföra en riskanalys kring de olika delarna i projektet. Målsättningen är att ta fram de sista detaljerna under 2026 och att installera ombord på tågen under år 2027.

Möjliggör för kommuner att subventionera periodkort, slutföra översyn av principer för tillköp av färdbevis samt förberedelser inför utvärdering zonstruktur.
Regionfullmäktige beslutade 2018 om införandet av en ny zonindelning i Västra Götaland (”Tre zoner”). I beslutet angavs också att en möjlighet skulle erbjudas att via tillköp subventionera periodbiljetter för sina invånare. Göteborgs Stad kontaktade Västtrafik under våren 2024 för att gå vidare med ett sådant förslag. IKN gav därefter Västtrafik i uppdrag att utveckla en generisk lösning som fler kommuner kan ansluta sig till om de önskar. Ett samverkansprojekt, mellan Stadsledningskontoret, Stadsmiljönämnden i Göteborg och Västtrafik startades med en förväntad leverans av lösning (till Göteborgs kommuninvånare) under våren 2026. Samverkan resulterade i ett tillköpsavtal som skrevs under av båda parter under våren 2025. Sedan avtalstecknandet har Västtrafik utvecklat en generisk lösning som innebär att folkbokförda invånare i en kommun automatiskt får ett erbjudande i To Go-appen att köpa en subventionerad biljett, där mellanskillnaden sedan faktureras kommunen enligt avtal. Göteborgs kommun är först ut med detta erbjudande till sina invånare och erbjudandet

lanserades i april 2026. Uppdraget att utveckla en generisk lösning för kommunal subvention av biljetter är därmed fullgjort.

Dåvarande kollektivtrafiknämnden beslutade i november 2014 om ”Principer för tillköp av färdbevis” (KTN 24–2011). Dokumentet reglerar vilket tillköps-sortiment som erbjuds kommunerna för kategorierna; skolbiljetter, seniorbiljetter och övriga fria resor. Sedan tillköpssortimentet beslutades har en ny zonindelning i Västra Götaland införts (2020). Vidare har Västtrafik på uppdrag av IKN utrett nytt seniorerbjudande. I oktober 2023 beslutade nämnden om nytt seniorerbjudande där bland annat åldersvillkor, tidsmässig och geografisk giltighet samt ny prismodell ingick. Det nya seniorerbjudandet rullades därefter ut under 2024. Såväl zonförändringen som det nya seniorerbjudandet har bäring på dokumentet ”Principer för tillköp” som, med undantag för priser, inte har uppdaterats sedan 2014. Mot den bakgrunden behöver dokumentet justeras med de förändringar som skett sedan tillköps-sortimentet fastställdes. Dokumentet har uppdaterats och därefter fastställts av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden den 12 februari 2026.
Vidare har Västtrafik i uppdrag att särskilt utreda den tidsmässiga (tid på dygnet) och den geografiska giltigheten för tillköp av fritidsbiljetter för kommunerna. Såväl uppdateringen av dokumentet som utredningen av fritidsbiljetter förväntas bli klara under första halvåret 2026. En utredning har genomförts och resulterat i rapporten "Ekonomiska effekter av förändrade giltigheter för skol- och fritidsbiljetter". Rapporten kommer att behandlas på infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens möte den 22 maj.

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

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

En genomgång kommer även genomföras av de undantag och avvikelser från zonstrukturen som idag finns implementerade, till exempel omlottzoner, minizoner, Koster, länsöverskridande biljetter med mera.

Utreda möjligheter avseende beställningscentral anropstyrd trafik i egen regi.
Västtrafik har en upphandlad kund- och resetjänst för den anropstyrda trafiken där nuvarande avtal löper ut 2027. Tjänsten är under upphandling med planerad avtalsstart 2027. Det var konkurrens i upphandlingen med två anbudsgivare. Upphandlingen är under överprövning.

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

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

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

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

Utredning båttrafikens roll och potential.
Under våren 2026 har utvecklat test för buss on demand i Marks kommun avslutats och utvärderats enligt plan. Syftet med testet var att undersöka om det är möjligt att ersätta linjelagd busstrafik med buss on demand. Slutsatsen är att vi når nya resenärer och att konceptet fortsatt tas emot positivt av resenärerna. Dock ses utmaningar med tillgängligheten och kostnaden per resa blir för hög utifrån de högt satta målen om jämförbarhet med linjetrafiken. Ett nästa test planeras genomföras med start hösten 2026.

Under våren har också test inom projektet ”Närtrafik on demand” startats upp i fem kommuner. Projektet utgår från dagens närtrafik och innebär bland annat ett test av digital bokning. I uppdraget för 2026-2028 från IKN lyfts, som ett specifikt uppdrag, att ta fram ”förslag till pilotprojekt om dynamisk trafik i glesa geografier” med återrapport senast till IKNs möte i juni 2026. Dialog pågår om utformning av ett ev pilotprojekt. Västtrafik deltar vid IKN 22 maj för redovisning av pågående arbete kring dynamisk trafik.

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

Under 2026 fortsätter arbetet med att utforska möjligheterna för kollektivtrafik på vatten, med fokus på ny teknik och framtida användningsområden. En förstudie har genomförts för att analysera tekniker såsom autonoma skyttlar och bärplansteknik, med bedömning utifrån teknikens mognadsgrad, marknadsförutsättningar, potentiella koncept, ekonomiska aspekter samt identifierade hinder. Syftet är att utifrån analysen kunna ge rekommendationer för nästa steg i utvecklingen. Förstudien avslutas under våren.

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

Revidering Målbild tåg 2035.

Analysarbete om anslutningsvägar till kollektivtrafiken.

Utvecklingsprojekt ”regionala avtal”.

Revidering av kollektivtrafikplaner för Trollhättan/Vänersborg och Skövde.

Studie och besöksnäring som arbetsplats.
En samlad prioritering av vilka utredningar och målbildsarbeten som är möjliga att genomföra under 2026 har genomförts. I dagsläget är bedömningen att samtliga kan genomföras enligt plan.

Indikator	Utfall april 2024	Utfall april 2025	Utfall april 2026
Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång	42 % (tertial)	41 % (tertial)	42 %(Tertial)

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

Fokusområdet kommer att uppnås/Fokusområdet är uppnått

Sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov och ta fram förslag på prioriteringar i dialog med berörda parter.
Västtrafik har under de senaste åren utvecklat sin roll som samordnare för kollektivtrafikens infrastrukturbehov med kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Under revidering av regional plan för transportinfrastruktur har Västtrafik deltagit aktivt i arbetet.

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

Fokusområdet kommer att uppnås/Fokusområdet är uppnått

Fortsätta ställa krav i trafikupphandlingar på förnybara drivmedel och elektrifiering utifrån miljö- och klimatstrategin.
Arbetet med att utveckla och ställa miljö- och hållbarhetskrav i trafik-upphandlingarna är ett ständigt pågående arbete. Västtrafik följer planen för att nå målen.

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

Verka för lösningar där målpunkter har betydande avstånd från hållplats.

Växla upp och integrera kombinerad mobilitet i ordinarie verksamhet.

Medverka i VGRs arbete med strategiska kollektivtrafikknutpunkter med potential för kombinationsresor med cykel.
Under 2026 fortsätter Västtrafik att utveckla arbetet med att främja kombinationsresor mellan kollektivtrafik och cykel. I Göteborg sker detta bland annat genom samarbete med kommunens hyrcykelsystem Styr & Ställ, där ett biljettsamarbete testas under året. Periodkortskunder hos Västtrafik kommer att erbjudas en förmån från Styr & Ställ, med syfte att stärka kopplingen mellan kollektivtrafik och delad mikromobilitet. Testerna genomförs enligt plan.

I Skövde genomförs ett test i samarbete med kommunen där cykel ombord på två busslinjer i stadstrafiken möjliggörs. Parallellt färdigställs en ny hållplatshandbok

där cykelparkering ingår som en integrerad del. Genom detta etableras ett mer systematiskt arbetssätt för cykelparkering vid hållplats – den lösning som bedöms ha störst potential att främja kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik.

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

Arbeta kontinuerligt med intäktssäkring.
Under åren 2021–2022 intensifierades arbetet med intäktssäkring och hösten 2023 fastställde Västtrafiks styrelse en handlingsplan för minskad fuskåkning. Planens viktigaste delar var; öka valideringsgraden i zon A, effektiv biljettkontroll med nya arbetssätt, fler betalande resenärer på tåg och båt samt beteendepåverkan genom kommunikation. Arbetet har haft effekt där fuskåkningen halverats från 10–12% 2022 till 5–6% 2025 i det öppna systemet. Efter första kvartalet 2026 kan konstateras att fuskåkningen minskat ytterligare i det öppna systemet och nu bedöms vara under 5%. Det minskade fusket ger en *årlig effekt* som 2026 uppgår till ca en halv miljard kronor i ökade intäkter. Samtidigt förändras attityder till fusk när acceptansen för fusk succesivt minskar, vilket påvisas i Västtrafiks återkommande attitydmätningar. Arbetet med intäktssäkring fortsätter enligt handlingsplanen med målet att minska fuskåkningen ytterligare. För att bibehålla den uppnådda lägre nivån på fusk och sänka den ytterligare kommer ett fortsatt intensivt och uthålligt arbete krävas och behöver pågå under många år.

Utveckla fortsatt arbete med införande av civila biljettkontrollanter, särskilt i områden med hög andel resenärer utan giltigt färdbevis.
Under våren 2024 genomförde Västtrafik ett test med civila kontroller som föll mycket väl ut och efter avslutat test gick civil biljettkontroll över till att vara ett permanent arbetssätt hos Västtrafik. Civil biljettkontroll är framför allt ett komplement till uniformerad kontroll i det öppna systemet. Det är väl känt att fuskande resenärer kliver av fordonet (eller avstår från att stiga på), när de ser uniformerade kontrollanter gå ombord på hållplatsen. Med civil kontroll som komplement blir det svårare att fortsätta det beteendet. Västtrafik kommer att utreda hur metoden civil biljettkontroll kan utvecklas. Utredningen kommer att beakta förväntad effekt på fusk, bemanning och arbetsledning, riskanalys avseende arbetsmiljö och säkerhet (dessa aspekter utreds i samverkan med berörda arbetstagarorganisationer) samt kostnader. Biljettkontrollen bedrivs via ett upphandlat avtal. Avtalsmässiga förutsättningar och konsekvenser behöver också utredas. Under 2026 kommer ett stort fokus att riktas på arbete i områden med högt fusk och låg betalningsvilja. Arbetet behöver ske i nära samverkan med flera parter. Förutom den upphandlade biljettkontrollverksamheten berörs trafikföretag och förare som trafikerar i dessa områden liksom andra samhällsaktörer.

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

Arbeta enligt målet i kommande trafikförsörjningsprogram om att självfinansieringsgraden ska öka med kortsiktig ambition att minst bibehålla dagens nivå till 2029.
Västtrafik kommer delta i fortsatta dialoger med IKN om utveckling av rutiner och förhållningssätt till målet om självfinansieringsgrad. Utifrån det kan sedan fortsatt dialog tydliggöra och besluta behovet av åtgärder för att uppnå målet att minst bibehålla dagens nivå till 2029.

2.1.2.4 Uppdrag: Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Fokusområdet kommer att uppnås/Fokusområdet är uppnått

Fortlöpande utveckla brottsförebyggande arbete och trafiksäkerhetsarbete.
Arbete med ledningssystem för säkerhet pågår enligt plan. Lokal samverkan har varit framgångsrik i de pilotprojekt som pågått och kommer gå över i lokal drift hos respektive deltagande kommun. Arbete pågår att identifiera nya utvecklingsplatser i GMP respektive övriga regionen inför 2027. Resor i samverkan är i gång och 8 kommuner har skrivit samverkansavtal.

Ny upphandling för mätningar av trafiksäkerhet är under uppstart, planerade mätningar sker enligt plan.

Systematisera arbetet med sociala analyser i trafikupphandling och i trafikutveckling.
Sociala analyser är infört i arbetet med trafikplan och i förstudier inför trafikupphandling. Arbetet utvärderas och utvecklas kontinuerligt. Västtrafiks verktyg för sociala analyser kommer att utvecklas under året och upphandling av konsult som skall bidra i arbetet pågår.

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

Inventera och ta fram plan för anpassning av de 800 största hållplatserna för personer med funktionsnedsättning.
En uppdaterad inventering för samtliga områden pågår och väntas vara klar under maj/juni 2026. Efter inventeringen genomförs en riktad kommunikation till väghållare med icke-klarmarkerade hållplatser. Hållplatser som saknar korrekt hållplatsutrustning kommer att utrustas omedelbart. I planen för fortsatt arbete pågår också ett arbete med att utveckla systemstöd för förbättrad datalagring kring hållplatser. Förbättrad datalagring möjliggör att ha korrekt uppdaterad tillgänglighetsstatus på hållplatser framöver, men också förbättrad kundinformation.

Förbättra och utveckla resenärsinformation och kommunikation vid planerade och oplanerade trafikförändringar och störningar.
Västtrafik har en prioriterad förflyttning och ett fokus kring förbättrad resenärsinformation där det bedrivits olika utvecklingsaktiviteter under 2025 och fortsätter under 2026. Dessa utvecklingsaktiviteter utgörs av att säkra trafikdatats tillgänglighet, pålitlighet och kvalitet. Några utvecklingsaktiviteter som åstadkommits hittills är att vi nu har vår ersättningstrafik för tåg synlig i våra kanaler ut mot kund, samt att vi förbättrat utformningen av störningsinformationen ut i våra kanaler. Förutsättningarna för att skapa information om trafikförändringar ska förbättras. Andra aktiviteter som arbetas på handlar om att kunna guida under hela resan (proaktiv resenärsledning).

Ta fram metod för att säkerställa att tillgänglighetsanpassningar i fordon fungerar inklusive nuläge andel tillgängliga fordon.
Västtrafik ställer i trafik- och fordonsupphandlingar tillgänglighetskrav anpassade för alla resenärsgrupper. Säkerställande av tillgänglighet är ytterst ett ansvar för våra partners. Vid leverans av nya fordon görs kontroller för att säkerställa att fordonen och dess funktionalitet lever upp till tillgänglighetskraven. Västtrafik följer löpande upp inkomna kundsynpunkter och för dialoger med partners för säkerställande av en god tillgänglighet i vår trafik. Vi har genomfört insiktsutbildningar och workshops tillsammans med partners för ökat fokus i området. Genom vår egen fordonskontroll följer vi upp att funktionalitet och arbetssätt avseende tillgänglighet fungerar som vi önskar ute i vår trafik.

Ta fram handlingsplan för genomförande av strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor.
Ett utvecklingsarbete med att ta fram en handlingsplan som svarar upp mot ny strategisk plan för jämlik kollektivtrafik har pågått under 2025 och har fortsatt under första halvan av 2026. Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor fastställdes vid Västtrafiks styrelsesammanträde 29 april.

Genomför nulägesanalys över Västtrafiks arbete med barn och unga i ordinarie verksamhet.
Under 2026 planeras det för att fler ska genomföra VGRs barnrättsombudsutbildning. Dialog förs med kommunala tjänstepersoner om hur befintliga ungdomsråd ska kunna nyttjas för kontinuerlig dialog om ungdomars behov av kollektivtrafik. Tillsammans med Göteborg Stad och Marks kommun kommer Västtrafik under 2026 att testa olika samverkansformer för att hitta ett mer systematiskt arbetssätt, för både oss och övriga kommuner, att arbeta vidare med för att involvera barn och unga mer i framtidens kollektivtrafik.

2.2 Regiongemensamt

2.2.1 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. Inget framkom för återrapport genomförd på Västtrafiks styrelsemötet i februari. Fokus under 2025–2026 (styrning samt måluppföljning) avser arbete med att förtydliga ledningssystemet samt processen att prioritera från ett helhetsperspektiv.

3 Medarbetare

3.1 Mål från regionfullmäktiges budget

Målen i regionfullmäktiges budget som beskrivs i medarbetaravsnittet är i de flesta fall långsiktiga och kräver ett uthålligt och kontinuerligt arbete för att uppnås. Även när ett mål nås under ett enskilt år behöver området fortsatt utvecklas för att resultaten ska kunna bibehållas över tid. Ett strukturerat planerings- och strategiarbete är därför avgörande. Insatser och aktiviteter för att nå målen, liksom de utmaningar som uppstår, kan variera över tid. Det är därför viktigt att löpande följa upp och utvärdera arbetet för att säkerställa att insatserna ger önskad effekt och bidrar till den långsiktiga inriktningen. Resultaten bör därefter beaktas och vid behov justeras i den årliga budgetprocessen.

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

Fokusområdet kommer att uppnås/Fokusområdet är uppnått

Västtrafik arbetar strategiskt med arbetsgivarvarumärket, med fokus på kompetensförsörjningens fem delar: attrahera, rekrytera, utveckla, behålla och avveckla. Arbetet kräver uthållighet och bygger på engagemang från chefer och medarbetare. För att lyckas med uppdraget behöver Västtrafik vara en attraktiv arbetsgivare med hållbara och inkluderande arbetsplatser. Varumärkesarbetet utgår från en personlighet som är inkluderande, trygg och visionär.

Under året har Västtrafik fortsatt fokus på att skapa en hållbar och inkluderande kultur där medarbetare mår bra, känner mening och vill bidra. Genom att förena våra värderingar med ett flexibelt arbetsliv fortsätter vi att stärka engagemang, utveckling och förmågan att attrahera och behålla medarbetare. Den strategiska kompetensplaneringen har de senaste åren kretsat kring medarbetar- och ledarprofilen, med budskapet "Det börjar med mig". Medarbetare på Västtrafik ska ha en individuell kompetensutvecklingsplan.

3.1.1.1 Fokusområde: Fortsatt arbete med konkurrenskraftiga löner

Fokusområdet kommer att uppnås/Fokusområdet är uppnått

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

På Västtrafik arbetar vi strategiskt och strukturerat med lönebildning, där BAS-systemet utgör grunden och marknadspåverkan beaktas. Vår lönesättning är individuell, differentierad och fri från diskriminering. Den bygger på att chefer tydligt kommunicerar hur ansvarstagande, innovationsförmåga, utvecklingsbidrag och helhetssyn påverkar löneutvecklingen.

Individuell lönesättning är ett viktigt verktyg för att uppmuntra och belöna goda prestationer. Samtidigt är lönen bara en av flera faktorer som bidrar till motivation och arbetsglädje. Medarbetare värdesätter även meningsfulla arbetsuppgifter, möjligheter till kompetensutveckling, flexibilitet, god arbetsmiljö, tydligt ledarskap samt ansvar och självständighet i arbetet.

För att säkerställa rättvisa och jämställdhet genomför Västtrafik årligen en lönekartläggning i samverkan med de fackliga parterna. Osakliga löneskillnader är ovanliga, men om sådana identifieras vid kartläggningen vidtas särskilda åtgärder i samband med den årliga löneöversynen.

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

🟢 Fokusområdet kommer att uppnås/Fokusområdet är uppnått

Västtrafik har inte chefer med fler medarbetare än regionens normtal, därav finns inga handlingsplaner för att genomföra anpassningar. Västtrafik kommer under året att ta ytterligare steg i vidareutvecklingen av medarbetarskapet och ledarskapet.

Upplägget för medarbetaruppföljningen ses över under året, men den tar fortsatt avstamp i affärsplanen och verksamhetsstrategin. Hur vi agerar är avgörande för att vi ska nå våra mål. Nytt systemstöd för medarbetaruppföljningen implementeras före sommaren.

Chefens egen vidareutveckling är en del i att skapa rätt förutsättningar för medarbetarskapet. En chefsutvecklingsgrupp arbetar tillsammans med HR med Västtrafiks chefsutveckling, detta för att tydligare möta upp chefernas behov utifrån vart man befinner sig i sin karriär. Chefsutbildningens moduler samt ledningens introduktion är delar som arbetas med under året.

3.1.1.3 Fokusområde: Minska övertidsarbetet

🟢 Fokusområdet kommer att uppnås/Fokusområdet är uppnått

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

3.1.2 Mål: Medarbetarnas arbetsmiljö ska förbättras

🔶 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 där 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 pulsmätningsverktyg ser vi fortsatt en utvecklings-potential när det gäller upplevd arbetssituation och personlig utveckling. Tilläggas ska att upplevd arbetssituation och personlig utveckling ligger över index i pulsmätningsverktyget, vilket i sig är ett bra betyg.

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

Fokusområdet kommer delvis att uppnås/Fokusområdet är delvis uppnått.

Västtrafik har genom regionens arbetsmiljösatsning fått resurser för att utveckla arbetsmiljöarbetet. Fokus ligger på hur Västtrafik arbetar tvärfunktionellt för att stärka samarbetskulturen. Det handlar om hur det på grupp- och organisationsnivå kan skapas ännu bättre förutsättningar i team, projekt- och arbetsgrupper för att leverera resultat, trivas och samarbeta väl. Både medarbetare, ledare och chefer inom Västtrafik kommer under året att vara engagerade i arbetet. Västtrafik fortsätter även i år uppföljningen av medarbetarnas fysiska och psykosociala hälsa via OSA-dialoger (Organisatorisk och Social Arbetsmiljö). Dessa dialoger kompletteras löpande med pulsmätningar, där vi under året även kommer att byta pulsmätningsverktyg. Friskvårdsaktiviteter fortsätter med oförändrad kraft. För att regelbundet följa upp medarbetares hälsa och välmående har Västtrafik fokus på helheten tillsammans med ett större fokus på de individuella behoven.

Västtrafik har två typer av medarbetarsamtal: en del med fokus på välmående, den fysiska och psykosociala arbetsmiljön och den andra delen har fokus på prestation, resultat och utveckling.

3.2 Personalvolym och personalstruktur

Fokusområdet kommer delvis att uppnås/Fokusområdet är delvis uppnått.

Uppfyllnadsgraden är *gul/grön* utifrån att marknadsläget har förbättrats vilket har möjliggjort fortsatta konsultväxlingar samt ersättningsrekryteringar. Bakom bedömningen ligger även regionens samlade ekonomiska situation som skapar en osäkerhet kring kommande behov av växande verksamhet.

Vi har sedan förra året genomfört kompetensförsörjningsworkshopar, detta som ett led i att kunna planera en mer långsiktig kompetensförsörjning. Andra delar inom kompetensförsörjningsarbetet är bland annat att nyexaminerade tagits in i ett ettårigt talangprogram inom IT med målet att erbjuda anställning och därmed minska behovet av konsultkompetenser. Talangprogrammet har pausats 2026 till följd av det förändrade, positiva rekryteringsläget.

Uthyrningslagen (som trädde i kraft 1 oktober 2024) har hittills inte inneburit någon större påverkan på företaget men följs fortfarande upp löpande. Särskild anställningsprövning gäller fortfarande, vilket innebär att uppkomna vakanser hanteras genom dialog i högsta ledningsgruppen samt genom aktiv omfördelning inom organisationen. Det finns fortsatt inget utrymme för växande verksamhet,

vilket ställer höga krav på effektiv resursanvändning och kontinuerlig kompetensväxling.

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

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

🔶 Fokusområdet kommer delvis att uppnås/Fokusområdet är delvis uppnått

Västtrafik har uppdaterat miljö- och klimatplanen som innehåller åtgärder för att nå miljö- och klimatmålen. Målsättningen att minska koldioxidutsläppen per personkilometer med 89% mellan 2006 och 2029 bedöms vara möjligt att nå under förutsättning att resandet ökar. 2025 nåddes inte målet (-85%) och utsläppen av CO2 per personkilometer minskade med 78% jämfört med 2006.

Att minska de totala koldioxidutsläppen är det viktigaste för en minskad klimatbelastning. Målet är att Västtrafiks totala koldioxidutsläpp ska minska med 85 % mellan 2006 och 2029. 2025 minskade de totala utsläppen med 75 %. Målet bedöms vara möjligt att nå.

4.1.1.2 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

Västtrafiks definition av hållbart resande omfattar färdsätten kollektivtrafik, cykel och gång. Framför allt cykel och gång kan bägge bidra till förbättrad både fysisk och psykisk hälsa och välbefinnande. Projektet *På egna ben* är sedan flera år en utmaning där barn i årkurs 4–6 väljer bort korta bilresor till skolan och i stället cyklar, går eller åker kollektivt. Under 2025 deltog 7 000 skolelever från 18 kommuner runt om i Västra Götaland och Halland. Klasserna tävlar om priser och eleverna lär sig om miljö, hälsa och hållbarhet.

Andra beteendepåverkande och hälsofrämjande projekt Västtrafik driver är *Elcyklist och Vintercyklist*. Vi inkluderar numera cykel i vår Hållplatshandbok, för att tydliggöra och förbättra möjligheten att ta cykeln till hållplats.

Västtrafik arbetar för att nå målsättningarna i strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Under 2025 och början av 2026 har en ny handlingsplan för en kollektivtrafik på jämlika villkor arbetats fram, den följer den nya strategiska planen för en kollektivtrafik på jämlika villkor som Västra Götalandsregionen

(VGR) fastställde i december 2025. Handlingsplanen kompletteras med en åtgärdslista som konkretiserar Västtrafiks åtgärder.

Arbete med att dels tillgänglighetsanpassa hållplatslägen och dels skapa en tydlig översikt över de prioriterade hållplatserna, ”800-listan”, har fortlöpt i samverkan mellan Västtrafik och VGR (Förvaltningen fastighet, stöd och service).

En uppdaterad inventering för samtliga områden pågår och väntas vara klar under maj/juni. Efter inventeringen genomförs en riktad kommunikation till väghållare med icke-klarmarkerade hållplatser. Hållplatser som saknar korrekt hållplatsutrustning kommer att utrustas omedelbart. I planen för fortsatt arbete pågår också ett arbete med att utveckla systemstöd för förbättrad datalagring kring hållplatser. Förbättrad datalagring möjliggör att ha korrekt uppdaterad tillgänglighetsstatus på hållplatser framöver, men också förbättrad kundinformation.

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 början av 2026 reviderats.

Arbete med att ta fram *Riktlinje för att köpa och använda biljett – med fokus är på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning* har tagits fram.

Inom samverkansforumet Aktiv involvering genomfördes under första kvartalet en insiktsutbildning. Ett samverkansmöte har genomförts med tema Anropsstyrd trafik och rörlig reklam.

Ett arbete har påbörjats tillsammans med Anropsstyrd trafik för att uppdatera hållbarhetsplan samt mål i enlighet med nytt trafikförsörjningsprogram.

Arbete med sociala konsekvensanalyser fortlöper. Detta sker bland annat i framtagande av nya förstudier, kollektivtrafikplan Tvåstad, regionens arbete i Utblick 2050 samt Storkoll. Nytt verktyg för trafikutvecklingsanalys har tagits fram och börjat användas.

5 Ekonomi

Uppfyllnadsgraden är *grön*. För att säkerställa detta krävs ytterligare dialog med IKN och ägaren. Bolaget redovisar verksamhetsmässigt en negativ avvikelse jämfört med budget både vad avser perioden såväl som prognosen för helåret. Samtidigt ska ett slutligt budgetbeslut från IKN tas i samband med delårsrapport augusti och bolaget har obeskattade reserver att tillgå.

Västtrafik redovisar ett resultat före driftsbidrag för perioden januari – april 2026 motsvarande -2 047 mnkr, det innebär en negativ avvikelse mot budget med -40 mnkr. Prognos 2 för helår 2026 visar på ett resultat före driftsbidrag på -6 408 mnkr, vilket motsvarar en negativ avvikelse mot budget med -378 mnkr. Korrigerat för IKNs tillkommande budgetbeslut i september efter augustibokslutet kvarstår en negativ avvikelse motsvarande -106 mnkr.

5.1 Resultat

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall april, 2026			
	Utfall ack april	Budget ack april	Utfall - Budget	Avvik % B26
Biljettintäkter	1 389	1 379	10	0,7%
Övriga rörelseintäkter	675	645	30	4,6%
Kostnader	-4 111	-4 031	-80	2,0%
Resultat före finansnetto	**-2 047**	**-2 007**	**-40**	**2,0%**
Finansiellt netto	0	0	0	
Resultat före driftsbidrag	**-2 047**	**-2 007**	**-40**	
Driftsbidrag	1 508	1 508	0	
Resultat efter Driftsbidrag	**-539**	**-499**	**-40**	

Utfall 2026 jämfört budget.

Västtrafiks biljettintäkter har utvecklats bättre än budget (+10 mnkr). Resandet fortsätter visa svag utveckling, men kompenseras fortfarande av bland annat arbetet med intäktssäkring. Kostnadsmassan avviker negativt (-80 mnkr). Indexavvikelsen påverkar per april fortfarande svagt positivt, en utveckling som inte bedöms kvarstå på helåret.

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen mellan ackumulerat utfall 2026 jämfört budget. Tabellen är i år utformad för att beskriva förändringen utifrån att budgetbeslutet tas i två steg.

Sammanfattning av avvikelser mellan utfall ack april jmfr (Belopp i mnkr)		
Index	-31	
Spårvagn nya fordon	-7	
Tåg X80 nya fordon	-14	
Kompletteringsbeslut augusti		-52
Biljettintäkter	10	
Viten	16	
Ersättningstrafik	-16	
Spårvagn	-19	
Reparation och underhåll tåg	-10	
Försäljning & kund	-14	
Övrigt	45	
		12
Summa avvikelser		-40

På grund av osäkerheter i omvärlden tilldelades Västtrafik en ram för 2026 på 6 030 mnkr där IKN under året kommer göra en ny bedömning av eventuellt behov att justera upp driftsbidraget för 2026 till de 6 285 mnkr beslutade i regionfullmäktiges budget. I utfallet ackumulerat april är avvikelsen fortfarande positiv jämfört estimerat värde med +33 mnkr enligt tabell nedan. Det inkluderar den allmänna kostnadsutvecklingen (index). På grund av trafikavtalens konstruktion blir det en eftersläpning motsvarande 3 månader på effekterna av oroligheterna i omvärlden.

Kompletteringsbeslut augusti (Belopp i mnkr)	Budget apr-26	Utfallet apr-26	
Index	-40	-31	
Spårvagn nya fordon	-13	-7	
Tåg X80 nya fordon	-30	-14	
Övrigt	-2	0	
Bedömt behov av kompletteringsram	-85	-52	33

I den andra delen av tabellen beskrivs övrig förändring gentemot budget.

Biljettintäkterna har utvecklats bättre än budget och beskrivs i ett särskilt stycke senare i rapporten (+10 mnkr).

Vitena från trafikavtalen avviker även i år positivt (+16 mnkr).

Ersättningstrafiken avviker beroende på förändringar i banarbeten som påverkar tågtrafiken. Det avser främst ersättningstrafik för Bohusbanan men även förändringar vad avser Västra stambanan (-16 mnkr).

Spårvagn avviker negativt utifrån utförda reparationer där försäkringsersättning väntas samt högre kostnader för drift och underhåll av banan (-19 mnkr).

Reparation och underhåll tåg avviker negativt på grund av en ökad takt på det genomförda underhållet (-10 mnkr).

Försäljning och kund avser olika kostnader inom området och avviker sammantaget negativt. Främst utifrån ökade kostnader för förseningsersättning och kundservice hantering av fler kundsynpunkter (-14 mnkr).

Övrigt består av ett stort antal avvikelser och avser även periodiseringar.

5.1.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna för perioden jan-april avviker positivt mot budget med +10 mnkr. Resandet har en stagnerande utveckling så den positiva avvikelsen fortsätter att vara en effekt från arbetet med intäktssäkring. Intäkt per resa fortsätter med andra ord att öka. I prognosen förväntas motsvarande trend samt effekter av prisjusteringen ge en positiv avvikelse jämfört med budget motsvarande +80 mnkr.

I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna ökat med +24 mnkr, vilket motsvarar ca 1,7%. Per tertial 1 har ingen prisjustering genomförts utan nivån motsvarar den under 2025.

5.1.2 Verksamhetens kostnader

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall april, 2026			
	Utfall ack april	Budget ack april	Utfall - Budget	Avvik % B26
Direkta trafikkostnader	-3 477	-3 396	-81	-2,4%
Övriga driftskostnader	-386	-379	-7	-1,9%
Personalkostnader	-163	-163	1	0,3%
Avskrivningar	-85	-93	8	8,4%
Kostnader	**-4 111**	**-4 031**	**-80**	-2,0%

Trafikkostnaderna står för större delen av den negativa avvikelsen jämfört budget. Kostnaderna avser främst ökat behov av ersättningstrafik. Den allmänna kostnadsutvecklingen (index) har en positiv avvikelse i början av året, men utifrån oroligheten i omvärlden kommer den också påverka negativt i maj.

5.2 Prognos

	Prognos 2, 2026			
Resultaträkning (Belopp i mnkr)	**Prognos 2, 2026**	**Budget 2026**	**Prognos - Budget**	**Avvik % B25**
Biljettintäkter	4 150	4 070	80	2,0%
Övriga rörelseintäkter	1 989	1 913	77	4,0%
Kostnader	-12 547	-12 013	-534	4,4%
Resultat före finansnetto	**-6 408**	**-6 030**	**-377**	**6,3%**
Finansiellt netto	0	0	0	
Resultat före driftsbidrag	**-6 408**	**-6 030**	**-378**	
Driftsbidrag	6 030	6 030	0	
Resultat efter Driftsbidrag	**-378**	**0**	**-378**	

Verksamhetsmässigt redovisar Västtrafik en prognos 2 för helår 2026 som avviker negativt mot budget med -378 mnkr. Korrigerat för IKNs tillkommande budgetbeslut i september, efter augustibokslutet, kvarstår en negativ avvikelse motsvarande -106 mnkr. Västtrafik har obeskattade reserver vid ingången av 2026 motsvarande 1 533 mnkr att tillgå. Dialog om hantering av utfallet behövs med IKN och ägare för att säkerställa ett utfall i linje med budget utifrån följsamhet gentemot tagna och kommande beslut.

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen mellan prognos 2, 2026 samt budget 2026 för helåret. Tabellen är även här utformad för att beskriva förändringen utifrån att budgetbeslutet tas i två steg.

Sammanfattning av avvikelser mellan Prognos 2 jmfr Budget 2026 (Belopp i mnkr)		
Index	-177	
Spårvagn nya fordon	-40	
Tåg X80 nya fordon	-50	
Övrigt	-5	
Kompletteringsbeslut augusti		-272
Biljettintäkter	80	
Viten	16	
Trafikförändringar	-33	
Ersättningstrafik	-82	
Spårvagn	-20	
Reparation och underhåll tåg	-30	
Försäljning & kund	-10	
Övrigt	-28	
		-106
Summa avvikelser		**-378**

På grund av osäkerheter i omvärlden tilldelades Västtrafik en ram för 2026 på 6 030 mnkr där IKN under året kommer göra en ny bedömning av eventuellt behov att justera driftsbidraget för 2026 med höjd upp till de 6 285 mnkr beslutade i regionfullmäktiges budget.

I prognos 2 bedöms avvikelsen gentemot tidigare estimerade värden vara negativ motsvarande -17 mnkr enligt tabellen nedan.

I prognosen finns möjlighet till vissa positiva kostnadsavvikelser utifrån leveransen av nya spårvagnar och tåg. På grund av oroligheterna i omvärlden finns risker kopplat till bedömningen avseende den allmänna kostnads-utvecklingen (index). Bedömningen i prognos 2 utgår, där så är möjligt, från Konjunkturinstitutets och Riksbankens prognoser. Förändringen hittills estimeras främst avse ändrad prisbild vad avser bränsle. Där finns få prognoser att tillgå samtidigt som indexen över tid är volatila.

Kompletteringsbeslut augusti (Belopp i mnkr)	**Budget 2026**	**Prognos 2 2026**	
Index	-120	-177	
Spårvagn nya fordon	-40	-40	
Tåg X80 nya fordon	-90	-50	
Övrigt	-5	-5	
Bedömt behov av kompletteringsram	-255	-272	-17

I den andra delen av tabellen beskrivs övrig förändring gentemot budget.

Biljettintäkterna förväntas avvika positivt i slutet av året vilket främst är hänförligt till prisjusteringen som förväntas genomföras i juni (+50 mnkr). Återstående positiva avvikelser är en bedömning av den fortsatt trenden där resandeutvecklingen fortsätter att vara utmanande, samtidigt som intäktssäkringsarbetet fortsätter påverka positivt (+30 mnkr).

Vitena från trafikavtalen avviker positivt utifrån tertial 1 och den avvikelsen förväntas kvarstår även på helåret (+16 mnkr).

Trafikförändringar består av olika trafikförändringar som sker under året. De större prognosförändringarna avser justeringar och förstärkningar i trafiken i Skaraborg, mer trafik vid förändringar kring linje 16 i Göteborg samt förändring i avtalet avseende trafiken kring Stenungssund (-33 mnkr).

Ersättningstrafiken avviker i prognosen motsvarande tertial 1 beroende på förändringar i banarbeten som påverkar tågtrafiken. Det avser främst ersättningstrafik för Bohusbanan, men även förändringar vad avser Västra stambanan (-82 mnkr).

Spårvagn avviker negativt utifrån utförda reparationer där försäkringsersättning väntas och högre kostnader för drift och underhåll av banan (-20 mnkr).

Reparation och underhåll tåg avviker negativt på grund av en ökad takt på det genomförda underhållet (-30 mnkr).

Försäljning och kund avser olika kostnader inom området och avviker sammantaget negativt. Främst utifrån ökade kostnader för förseningsersättning och kundservice hantering av fler kundsynpunkter på helåret förväntas kostnaderna för biljettkontrollen avvika positivt (-10 mnkr).

Övrigt består av ett stort antal poster (-28 mnkr).

5.3 Investeringar

Budgetramar utbetalningar

För 2026 har Västtrafik en total budgetram på 241 mnkr för verksamhetsstyrda investeringar och 1 243 mnkr för ägarstyrda investeringar (varav 1 203 mnkr avser projektet *Nya tågfordon)*. Investeringen av nya tågfordon är nu överflyttad

till styrelsen för regionens tåg och spårvagnar. Utvecklingen för fastighets-investeringar redovisas av Fastighet, stöd och service och investeringar i spårvagnar och tåg redovisas av styrelsen för regionens tåg och spårvagnar.

Verksamhetsstyrda investeringar

Prognosen för utbetalningar av verksamhetsstyrda investeringar beräknas till ca -108 mnkr över budget.

För *verksamhetsstyrda utrustningsinvesteringar* bedöms prognosen till 39 mnkr över budgeterade nivå på grund av tillkommande investeringar i IT-infrastruktur men även investeringar kopplade till elektrifiering av båttrafiken, vilka inte ingick i budgeten för utbetalningar.

Immateriella investeringar visar en prognos som understiger budget med ca 2,4 mnkr.

Prognosen för *verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar* väntas överstiga budgeten med ca 72 mnkr. Den främsta orsaken är investeringar i bussar som genomförts till följd av konkurs hos trafikföretag för att säkerställa fortsatt trafik.

Ägarstyrda investeringar

Projektet *Nya tågfordon* flyttades före årsskiftet över till styrelsen för regionens tåg och spårvagnar och prognosen för detta projekt redovisas i deras delårsrapport.

Prognosen för *ägarstyrda fordonsinvesteringar* nedan avser projektet för konvertering till eldrift av älvskyttlarna Älveli och Älvfrida.

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

Investeringar, tkr	Prognos 2026	Budget 2026	Utfall 2026-04
Immateriella tillgångar, verksamhetsstyrt	25 712	28 100	6 721
Maskiner, inventarier och utrustning, verksamhetsstyrt	130 248	90 980	35 378
Maskiner, inventarier och utrustning, ägarstyrt	65 800	65 800	4 229
Fordon, ägarstyrt	80 935	1 242 775	29 493
Fordon, verksamhetsstyrt	193 304	121 765	116 858
Följdutrustning, ägarstyrd			
Immateriella tillgångar, ägarstyrt			8 301
S:a investeringar	**495 999**	**1 549 420**	**200 980**

Beslutsramar

Införandet av beslutsramar för verksamhetsstyrda investeringar var en förändring i samband med detaljbudgeten för 2025. Under årets inledning håller sig Västtrafik inom tilldelade ramar.

Enligt prognosen bedöms Västtrafik hålla sig inom samtliga beslutsramar för 2026.

För *utrustningsinvesteringar* är bedömningen i nuläget att beslutsutfallet blir något lägre än årets betslutsram. Exempelvis planerades ett större beslut kopplat till förbättrad trafikinformation under 2026, vilket nu har skjutits fram i tiden.

Även för *verksamhetsstyrda kollektivtrafikfordon* är bedömningen i nuläget att årets beslut blir lägre än budgeterad ram.

För *verksamhetsstyrd fastighet* ser det i nuläget ut som att de kommer hålla sig inom den planerade beslutsramen. Inga beslut har hittills fattats av Västtrafik organisation men flera investeringar avseende bland annat pausbodar är på gång och prognosen indikerar att ramen kommer att hållas.

Tabellen nedan visar utfall av fattade beslut samt budget beslutsramar 2026.

Beslutsram, tkr	Utfall Beslut	Budget 2026
Utrustning	20 779	238 000
Fastighet	0	24 000
Kollektivtrafikfordon	153 375	254 000
	69 904	**516 000**

5.4 Mål från regionfullmäktiges budget

5.4.1 Mål: God finansiell flexibilitet och styrning

Västtrafik har svårt att uppnå mål avseende god flexibilitet kopplat till att 85 % av kostnadsmassan är bundna i långa avtal med trafikföretag för den upphandlade trafiken. Det finns både verksamhetsmässiga och ekonomiska orsaker till det. Det krävs stora investeringar inför etablering av ett nytt trafikavtal och skulle bli kostsamt att fördela ut investeringar och risker över en kort period. Utifrån mål avseende styrning fokuserar Västtrafik kontinuerligt på att se över och utvärdera avtalsupplägg och avtalstider. Det gäller även geografisk omfattning för respektive avtal. Eftersom det är många avtal så upphandlas inte alla samtidigt utan det är hela tiden en variation av utestående löptider för de pågående avtalen.

5.4.1.1 Fokusområde: God budgetföljsamhet

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

Över tid uppstår både positiva avvikelser och negativa avvikelser i bolaget. Västtrafik har de år när avvikelserna varit positiva säkerställt att de avvikelserna redovisats tillbaka till ägaren och inte blir nivåjusterande. Avvikelserna har framför allt berott på händelser i omvärlden som påverkar den allmänna kostnadsutvecklingen (index).

När det uppstår negativa avvikelser gentemot budget strävar Västtrafik efter att tillsammans med IKN samt ägaren omhänderta dessa så att balansen på sikt återtas och bolaget redovisar ett utfall i linje med budget.

//