

Styrelsen	2026-09-24
Handling nr	9.2
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2026-09-17
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Ekonomisk rapport per augusti och prognos 3, 2026

Månadskommentarer per augusti 2026 bifogas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att godkänna ekonomisk rapport per augusti och prognos 3, 2026.

Skövde dag som ovan

Lars Backström



Delårsrapport augusti 2026

Västtrafik AB

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	4
1.1 Viktigaste händelserna under perioden	4
2 Verksamhet	5
2.1 Trafikförsörjningsprogrammet	5
2.2 Mål från regionfullmäktiges budget	5
2.2.1 Mål: Västra Götalandsregionen ska stärka sin beredskap och motståndskraft för att bättre kunna hantera samhällsstörningar, kriser och ett förändrat säkerhetsläge	8
2.2.2 Mål: Knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet.....	8
2.2.2.1 Fokusområde: Öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbara resandet	9
2.2.2.2 Fokusområde: Strategiskt påverkansarbete för prioriterade infrastrukturobjekt som främjar ett transporteffektivt Västra Götaland.....	14
2.2.2.3 Uppdrag: Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust.....	14
2.2.2.4 Uppdrag: Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar	16
2.3 Regiongemensamt	18
2.3.1 Intern kontroll	18
3 Medarbetare	18
3.1 Mål från regionfullmäktiges budget	18
3.1.1 Mål: Västra Götalandsregionen ska vara en attraktiv arbetsgivare med konkurrenskraftiga löner och ett hälsofrämjande ledarskap som grund	19
3.1.1.1 Fokusområde: Fortsatt arbete med konkurrenskraftiga löner.....	19
3.1.1.2 Fokusområde: Insatser för att utveckla hälsofrämjande ledarskap och nå fastställda normtal för antal medarbetare per chef	20
3.1.1.3 Fokusområde: Minska övertidsarbetet	20
3.1.2 Mål: Medarbetarnas arbetsmiljö ska förbättras	20
3.1.2.1 Fokusområde: Medarbetarnas inflytande över arbetsmiljö och arbetssituation ska stärkas och möjligheterna till kontinuerlig återhämtning ska öka.....	21
3.2 Personalvolym och personalstruktur	21
4 Hållbarhet.....	22
4.1 Mål från regionfullmäktiges budget	22
4.1.1 Mål: Ökad måloppfyllelse för Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål	22
4.1.1.1 Fokusområde: Minska Västra Götalandsregionens miljö- och klimatpåverkan enligt miljömål 2030	22
4.1.1.2 Fokusområde: Öka Västra Götalandsregionens positiva påverkan på god hälsa, jämlighet och delaktighet enligt Mål för social hållbarhet 2030	22
5 Ekonomi	23

5.1 Resultat 24

5.1.1 Verksamhetens intäkter 25

5.1.2 Verksamhetens kostnader 26

5.2 Prognos 26

5.3 Investeringar..... 28

5.4 Mål från regionfullmäktiges budget 30

5.4.1 Mål: God finansiell flexibilitet och styrning 30

5.4.1.1 Fokusområde: God budgetföljsamhet 30

5.5 Eget kapital och obeskattade reserver..... 31

1 Sammanfattning

1.1 Viktigaste händelserna under perioden

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

Innan sommaren togs beslut om reducering av biljettpriset för månadskorten med 50%. Regeringen kommer kompensera prisreduceringen med statsbidrag. Detta är en väsentlig ekonomisk förändring som påverkar Västtrafiks utfall och prognos positivt. Utöver det har Göteborgs kommun för sina medborgare tidigare infört en subvention för månadskort i zon A som också bidrar till ett sänkt pris ut mot kund.

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 – augusti 2026 motsvarande -4 087 mnkr, det innebär en negativ avvikelse mot budget med -24 mnkr. Prognos 3 för helår 2026 visar på ett resultat före driftsbidrag motsvarande -6 140 mnkr, vilket motsvarar en negativ avvikelse mot budget med -110 mnkr. Korrigerat för IKNs tillkommande budgetbeslut i september efter augustibokslutet kvarstår ingen negativ avvikelse.

I budgeten för 2026 sattes ett resandemål på ca 326 miljoner resor i kollektivtrafiken (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor). Utfallet ackumulerat augusti visar att resorna ligger på budget. I utfallet augusti 2026 så ligger resandet för rullande 12 månader på 325 miljoner resor. I jämförelse med föregående år utvecklades resandet positivt under augusti (+8,4 procent). Ökningar syns inom samtliga geografiska områden och trafikslag. Orsaken till resandeökningen bedöms främst bero på det halverade biljettpriset. Bör noteras att augusti månad fortfarande innehåller semesterresande och en gradvis återgång till arbets- och skolpendling. I den senaste resandeprognosen som är framtagen efter sommarmånaderna så bedöms resandet fortsatt positivt under hösten och bedöms nå en resandenivå på 330 miljoner resande på helåret.

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 augusti 2026 ligger det hållbara resandet på 41% och kollektivtrafikens andel på 29%.

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 slagits samman då utvecklingen och åtgärderna sammanfaller med

varandra. Då syftar den underliggande texten till att besvara samtliga sammanslagna uppdrag.

2 Verksamhet

2.1 Trafikförsörjningsprogrammet

2.2 Mål från regionfullmäktiges budget

Uppdrag infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden	Mål 2029	Utfall augusti 2026	Riktning målupp- fyllelse	Trafikförsörjnings- program målområde
Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst vara 33%	33%	29%		Kollektivtrafiken ska vara attraktiv
Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till 46% för arbets- och studieresor	46%	44%		Kollektivtrafiken ska vara attraktiv
Andelen invånare som anger att de kan lita på att de kommer fram i tid ska öka till 45%	45%	42%		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%	35%		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	652		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%	41%		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

Uppdrag infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden	Mål 2029	Utfall augusti 2026	Riktning måluppfyllelse	Trafikförsörjningsprogram målområde
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.*

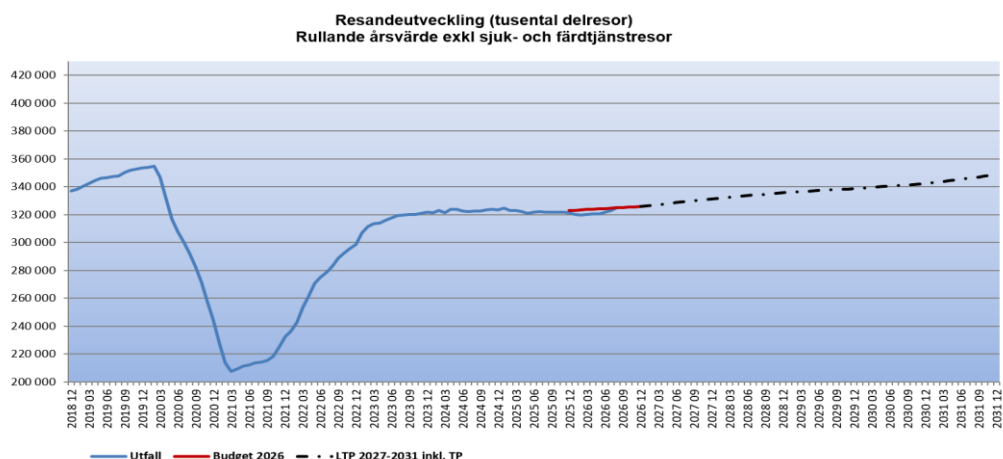
*** *Redovisas helårsvis*

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 augusti visar att resorna ligger på budget. I utfallet augusti 2026 så ligger resandet för rullande 12 månader på 325 miljoner resor. Fram till juni låg resandet på ungefär samma nivå som föregående år, men under sommarmånaderna så har det varit en positiv resandeutveckling. I jämförelse med föregående år utvecklades resandet positivt under juli (4,8%) och augusti (8,4%). I den nya resandeprognosen som gjorts där sommarens resandeökning beaktats så bör resandet hamna på cirka 330 miljoner resor vilket gör att årets mål uppnås.

Orsaken till resandeökningen bedöms främst bero på det halverade biljettpriset för månadskort. Ökningar syns inom samtliga geografiska områden och för samtliga trafikslag när man jämför augusti 2026 med samma period föregående år.

Även om sommaren har varit präglad av en del spårarbeten för både tåg och spårvagn har resandet varit positivt. Sommaren har också haft ett fint väder vilket brukar påverka resandet med båt och till den typen av upplevelsedestinationer. För buss så ser man ökningarna inom hela Västra Götalands område både för stadstrafiken och landsbygdstrafiken.

Notera att augusti månad fortfarande innehåller semesterresande och en gradvis återgång till arbets- och skolpendling.

Trafikslag tusent delresor	Utfall Ack	Budget Ack	Rullande årsvärde	Budget helår
1 Buss	108 426	106 172	167 664	164 053
2 Båt	4 518	4 843	6 541	6 827
3 Tåg	14 813	14 426	22 962	22 332
4 Spårvagn	83 276	85 691	127 593	132 648
5 Övrigt	97	97	144	144
Summa	211 130	211 229	324 904	326 004

2.2.1 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. Regional funktionsgrupp är uppstartad. Samverkan med andra kollektivtrafik-huvudmän pågår om att sätta en nationell inriktning och nivå på arbetet inför 2027. Uppstartsmöte genomfördes i augusti.

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

Ett arbete har initierats i samband med förändring av Västtrafiks organisation avseende tjänsteman i beredskap (TIB).

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.

2.2.2 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 trafikförändringar 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%

2.2.2.1 Fokusområde: Öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbara resandet

◆ Fokusområdet kommer delvis att uppnås/Fokusområdet är delvis uppnått

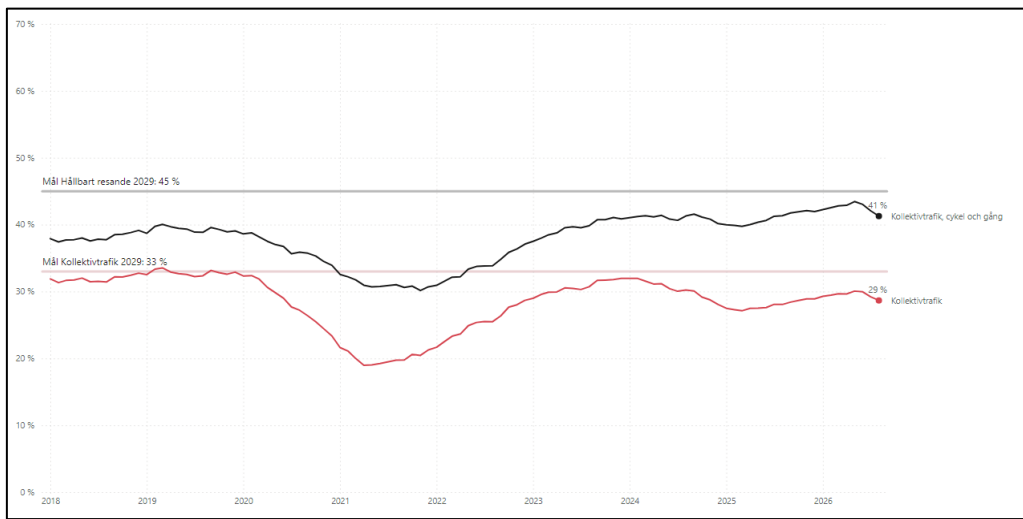
Trafiken i regionen behöver ständigt ses över och utvecklas i takt med att regionen växer och att medborgarnas resvanor förändras. Västtrafiks generella inriktning är att arbeta med att identifiera trafikförändringar som främjar nya resvanor och förbättrar erbjudandet till såväl befintliga som nya kunder. Västtrafik arbetar kontinuerligt med att analysera det befintliga erbjudandet för att säkerställa att detta har rätt utbud kopplat till regionalt trafikförsörjningsprogram, målbilder, strategier och riktlinjer. Genom att följa resandeutvecklingen, 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 trafikförändringar vars syfte är att öka det hållbara resandet kopplat till målbilder och handlingsplaner, infrastrukturförändringar samt samhälls- och stadsutveckling.

Förutom trafikplan, finns 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 330 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor). Resandet har under juli och augusti påverkats positivt av halveringen av priset på 30-dagars periodkort. Resandet jämfört med samma period föregående år var i juli +4,8% och i augusti +8,4%. Ökningen syns i alla geografiska områden samt trafikslag.

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 augusti 2026 ligger det hållbara resandet på 41% och kollektivtrafikens andel på 29%.



Prioritera insatser för att öka marknadsandel och hållbart resande.

Samverka med Göteborgs Stad för förbättrad framkomlighet.

Fortsatt utveckla kollektivtrafiken enligt beslutade planer program resenären i fokus:

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

Beakta linjenätsutredning Metrobuss.

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

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

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

Trafiksituationen i Göteborg är en starkt bidragande orsak till den stagnerande resandeutveckling och dalande marknadsandelen för kollektivtrafiken som varit de senaste åren. Det särskilda arbetet kring förbättrad framkomlighet i Göteborg, som drivs i samverkan med Göteborgs Stad, är prioriterat under året. 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 har 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 stationen Göteborg central 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.

Kraftsamling sker på nationell nivå genom initiativet ”Attraktivare kollektivtrafikbransch”. Initiativet har utvecklats och gått in i nästa fas och ses idag som en tankesmedja. Intresset att medverka är stort i branschen och samverkan sker i arbetsgrupper med trafikföretag från alla trafikslag, trafikhuvudmän, branschorganisationer samt K2 för forskningsinsatser. Ett embryo till en nationell handlingsplan är under framtagande.

Bred samverkan sker även på regional nivå genom projektet ”Kollektivtrafiken växlar upp”. Stora kliv har tagits i arbetet med att skapa bättre förutsättningar för våra kundnära medarbetare inom kollektivtrafiken samt höja attraktiviteten för branschen. Ett långsiktigt koncept för språkombud är under framtagande och ett antal språkombudsutbildningar har genomförts för trafikföretagen samt biljettkontrollen. Ett annat delprojekt inom ”Kollektivtrafiken växlar upp” har resulterat i en kompetenshöjande utbildning för kundnära medarbetare med fokus på konflikthantering, stress och arbetsmiljö. Utbildningen har tagits fram i samverkan med partnerföretagen och lanseras under september.

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.

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

Västtrafik har under 2026 arbetat vidare med det IKN-finansierade projektet för "Uppkoppling på tåg" i en fördjupad förstudie och identifierat möjligheter med att kombinera Wifi med Radiotransparenta fönster för en bättre uppkoppling ombord. Västtrafik har lämnat en hemställan till IKN om utökad finansiering för radiotransparenta fönster, projektledare och mätningar längs Västtrafiks tågnät. Efter beslut kan projektet gå vidare mot upphandling.

Västtrafik har genomfört en förstudie som kartlagt förutsättningarna för installation av en ny cykellösning i X61-fordonen, med utgångspunkt i den konceptlösning som togs fram 2025. Förstudien bekräftar att lösningen är genomförbar och nästa steg är att publicera upphandling och teckna avtal med en totalentreprenör. Genomförande planeras till 2027.

Västtrafik har i uppdrag att särskilt utreda den tidsmässiga (tid på dygnet) och den geografiska giltigheten för tillköp av fritidsbiljetter för kommunerna. En utredning har genomförts och resulterat i rapporten "Ekonomiska effekter av förändrade giltigheter för skol- och fritidsbiljetter". Rapporten redovisades på infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens möte den 22 maj 2026 och nämnden beslutade då att uppdra åt Västtrafik att utöka sortimentet med fritidsbiljetter inför läsåret 2027/28 till att även omfatta zongiltighet i en zon (A, B, eller C) samt arbeta in det prognosticerade intäktsbortfallet i kommande långtidsprognoser.

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 hittills är identifierade 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, Ny prissättning för resor till Kosteröarna, 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. 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 test av 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. Innan årsskiftet startar ett nytt test av Buss on demand i Mölnlycke i Härryda kommun. Testet pågår i minst ett år. IKN tog i juni beslut om särskild finansiering för projektet.

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 lyfts förslag till pilotprojekt om dynamisk trafik i glesa geografier fram. IKN beslutade i juni om ett förtydligande av uppdraget. Västtrafik ska enligt beslutet återkomma med förslag till pilotprojekt under hösten 2026.

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. Efter en kollision mellan den självkörande bussen och en spårvagn har tillståndet att bedriva testet dragits in av Transportstyrelsen och beslut har nu tagits att avsluta projektet.

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. Arbete pågår med ett möjligt nästa steg. Västtrafik deltar också i VGR:s arbete med kollektivtrafik på vatten som fokuserar på tillgänglighet i skärgården.

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.

Västtrafik deltar i det utredningsarbete som VGR driver inom ovan utpekade utredningar. En samlad prioritering av vilka utredningar och målbildsarbeten som är möjliga att genomföra under 2026 genomförs löpande. I dagsläget är bedömningen att samtliga kan genomföras enligt plan.

Indikator	Utfall augusti 2024	Utfall augusti 2025	Utfall augusti 2026
Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång	40 % (tertiäl)	44 % (tertiäl)	39 % (Tertiäl)

2.2.2.2 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 en samordnande roll som samordnare för kollektivtrafikens infrastrukturbehov och har en löpande process för samverkan med kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Under revidering av regional plan för transportinfrastruktur har Västtrafik deltagit aktivt i arbetet.

2.2.2.3 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 trafikupphandlingarna är ett ständigt pågående arbete. Västtrafik följer planen för att nå målen.

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

Verka för lösningar där målpunkter har betydande avstånd från hållplats.

Växla upp och integrera kombinerad mobilitet i ordinarie verksamhet.

Medverka i 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.

En uppdaterad hållplatshandbok där cykelparkering ingår som en integrerad del är framme och arbete pågår i löpande arbete med trafikutveckling med att införa. 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 andra kvartalet 2026 bedöms fuskåkningen till ca 5%. Det minskade fusket ger en årlig effekt som 2026 uppgår till ca en halv miljard kronor i ökade intäkter. 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 2023 års nivå till 2029.

2.2.2.4 Uppdrag: Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

● Fokusområdet kommer att uppnås/Fokusområdet är uppnått

Fortlöpande utveckla brottsförebyggande arbete och trafiksäkerhetsarbete.

Arbetet med styrning, stöd och uppföljning inom området säkerhet och beredskap fortlöper enligt plan.

Under perioden har det nya arbetssättet för styrning och stöd tillämpats inom ett avtalsområde i Göteborg med syfte att öka valideringsgraden och minska förekomsten av brotten ringa bedrägerier samt hot mot tjänsteman, som identifierats som en prioriterad risk.

Verksamheten har arbetat systematiskt och kunskapsbaserat genom hela processen med stöd av den riskorienterade instruktionen. Arbetet har resulterat i en lägesrapport samt en åtgärdsplan med föreslagna insatser för att hantera de identifierade riskerna.

Beslut om fortsatt inriktning och genomförande av föreslagna åtgärder fattades av aktuell områdesledning den 9 september.

Den lokala samverkan som har bedrivits i pilotform har varit framgångsrik och övergår nu till ordinarie verksamhet hos de deltagande kommunerna. Under perioden etableras två nya platssamverkanslokaler i Göteborg genom samverkan mellan kommunen och berörda fastighetsägare. Fastighet, stöd och service är en av de medverkande parterna.

Initiativet *Resor i samverkan* är nu i drift. Tio kommuner har tecknat samverkansavtal, vilket innebär en ökning med två kommuner jämfört med föregående uppföljning.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsutvecklingen under tertial 2 visar en fortsatt positiv trend. Antalet rapporterade incidenter har minskat jämfört med motsvarande period föregående år samtidigt som andelen personskador, allvarliga skador och inställda turer har reducerats. Resultatet indikerar att det systematiska trafiksäkerhetsarbetet bidrar till att minska både risker och konsekvenser i kollektivtrafiken.

Systematisera arbetet med sociala analyser i trafikupphandling och i trafikutveckling.

Sociala analyser är infört i arbetet med kollektivtrafikplaner och förstudier inför trafikupphandling. Västtrafiks verktyg för sociala analyser håller på att utvecklas och ska bland annat implementeras i trafikutvecklingsprocessen.

Utveckla systematiskt arbetssätt för dialog med invånare.

Det har tagits fram en guide för resenärsdialoger som kommer att användas som stöd t ex i förstudier. En pilotstudie har genomförts i Boråsregionen för dialog med ungdomar. Tanken är att utifrån denna kunna arbeta vidare med ett systematiskt sätt för dialog med målgruppen.

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

I dagsläget är en inventering genomförd och antalet tillgänglighetsanpassade hållplatser uppgår idag till 652. En förstudie inför upphandling av ett system som utvecklar datalagringen är uppstartad. I höst genomförs en satsning på ökad samverkan med kommuner och andra parter som delar ansvar.

Det är alltid väghållaren som bygger en tillgänglighetsanpassad hållplats, i de flesta fall är kommunen väghållare. Västtrafik ansvarar för att därefter utrusta hållplatsen med de delar som Västtrafik tillhandahåller så som bänk och information på hållplats. De hållplatser som inte har varit klarmarkerade bedöms till stor del bero på kommuners önskan om att samordna tillgänglighetsanpassning med andra planerade markåtgärder.

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

Västtrafik har en prioriterad förflyttning med fokus på att stärka och vidareutveckla resenärsinformationen under 2026. Arbetet omfattar ett flertal utvecklingsinsatser som syftar till att säkerställa hög tillgänglighet, tillförlitlighet och kvalitet i trafikdata, vilket är en grundförutsättning för att kunna erbjuda relevant, korrekt och aktuell information till resenärerna. Flera förbättringar har redan genomförts. Bland annat är ersättningstrafik för tåg nu synlig i våra kundkanaler, och utformningen av störningsinformationen har utvecklats för att bli tydligare och mer användarvänlig. Samtidigt pågår arbete med att förbättra förutsättningarna för att skapa och kommunicera information om trafikförändringar på ett mer effektivt och kvalitetssäkrat sätt.

Utvecklingen fortsätter under 2026 med fokus på att stärka resenärens upplevelse genom hela resan. En viktig del i detta är att utveckla förmågan till proaktiv resenärsledning, där resenärer får relevant och situationsanpassad information före, under och efter sin resa, särskilt vid trafikstörningar och andra avvikelser.

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 resenärsgrepp. 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. Västtrafiks kundservice har tagit fram en ny metod med hjälp av AI för att generera bättre underlag för analys av kundsynpunkter gällande tillgänglighet. Under våren har det genomförts insiktsutbildningar och workshops tillsammans med partners för ökat fokus i området. Under året har uppföljningen utökats med riktade särskilda fordonskontroller för ökat fokus på säkerställande av funktionalitet och arbetssätt för en god tillgänglighet.

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

Arbetet pågår och slutredovisas innan årsskiftet.

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 sedan tidigare upprättande av riskanalys, internkontrollplan för kommande år samt uppföljning internkontrollplan föregående år. Under 2026 kommer processen kompletteras med beslut om kontrollmiljö. Inget framkom för återrapport genomförd på Västtrafiks styrelsemötet i februari 2026. 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. 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 har implementerats.

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 flera års 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. Under hösten 2026 har ett byte av pulsmätningsverktyg genomförts.

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 fortsatta 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 pulsmätningar ser vi fortsatt en utvecklingspotential när det gäller upplevd arbetssituation. En pågående arbetsmiljösatsning sker i samarbete med VGR vilken har fokus på vår tvärfunktionella arbetsmiljö.

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. Under hösten sker även ett byte av 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 ett-årigt 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 arbetar kontinuerligt med att nå miljö och klimatmålen, detta sker fram för allt genom kravställning i trafikavtal. 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 färdssätten 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. Med ett växande intresse från skolor och kommuner väntas 2026 års upplaga bli den största hittills.

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. Västtrafiks handlingsplan för en kollektivtrafik på jämlika villkor har fastställts. Handlingsplanen konkretiseras 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).

I dagsläget är en inventering genomförd och antalet tillgänglighetsanpassade hållplatser uppgår idag till 652. En förstudie inför upphandling av ett system som utvecklar datalagringen är uppstartad. I höst genomförs en satsning på ökad samverkan med kommuner och andra parter som delar ansvar.

Det är alltid väghållaren som bygger en tillgänglighetsanpassad hållplats, i de flesta fall är kommunen väghållare. Västtrafik ansvarar för att därefter utrusta hållplatsen med de delar som Västtrafik tillhandahåller så som bänk och information på hållplats. De hållplatser som inte har varit klarmarkerade bedöms till stor del bero på kommuners önskan om att samordna tillgänglighetsanpassning med andra planerade markåtgärder.

Aktiv involvering har haft ett samverkansmöte den 26 maj. Tema för träffen var information på avgångstavlor samt information om kommande spårvagnar M35.

Ett arbete pågår 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, kollektivtrafikplaner, regionens arbete i Utblick 2050 samt Storkoll.

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 året. 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 – augusti 2026 motsvarande -4 087 mnkr, det innebär en negativ avvikelse mot budget med -24 mnkr. Prognos 3 för helår 2026 visar på ett resultat före driftsbidrag motsvarande -6 140 mnkr, vilket motsvarar en negativ avvikelse mot budget med -110 mnkr. Korrigerat för IKNs tillkommande budgetbeslut i september efter augustibokslutet kvarstår ingen negativ avvikelse.

Regeringen beslutade före sommaren att de trafikhuvudmän, som från 1 juli till 2 december reducerade priset på månadskort med 50%, skulle erhålla statsbidrag för mellanskillnaden. Regionfullmäktige beslutade att Västtrafik skulle genomföra sänkningen från 1 juli i enlighet med Regeringens förordning. Detta är

en väsentlig förändring för Västtrafiks biljettintäkter. Notera särskilt att i kommande tabeller redovisas statsbidraget från regeringen som biljettintäkter.

5.1 Resultat

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall aug, 2026			
	Utfall ack aug	Budget ack aug	Utfall - Budget	Avvik % B26
Biljettintäkter*	2 789	2 613	176	6,7%
Övriga rörelseintäkter	1 296	1 283	14	1,1%
Kostnader	-8 173	-7 959	-214	2,7%
Resultat före finansnetto	-4 087	-4 063	-24	0,6%
Finansiellt netto	0	0	0	
Resultat före driftsbidrag	-4 087	-4 063	-24	
Driftsbidrag	4 020	4 020	0	
Resultat efter Driftsbidrag	-67	-43	-24	

*) inkluderar uppskattat statsbidrag för biljettintäkter motsvarande utfall aug ca +170 mnkr

Utfall ack augusti 2026 jämfört budget.

Västtrafiks biljettintäkter har utifrån de förändrade förutsättningarna utvecklats bättre än budget (+176 mnkr). I biljettintäkter ingår förväntat statsbidrag från regeringen med ca 170 mnkr ackumulerat augusti. Kostnadsmassan avviker negativt (-214 mnkr). Indexavvikelsen som var positiv i början av året har nu vänt och per augusti påverkar den negativt.

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 aug jmfr Budget 2026 (Belopp i mnkr)		
Index	-113	
Spårvagn nya fordon	-19	
Tåg X80 nya fordon	-26	
Kompletteringsbeslut augusti		-158
Biljettintäkter inkl statsbidrag	176	
Viten	25	
Trafikförändringar	7	
Ersättningstrafik	-72	
Spårvagn	-7	
Reparation och underhåll tåg	-19	
Försäljning & kund	-9	
Övrigt	40	
		134
Summa avvikelser		-24

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 till de 6 285 mnkr beslutade i regionfullmäktiges budget. I utfallet ackumulerat april är avvikelsen fortfarande positiv jämfört estimerat värde med +8 mnkr enligt tabell nedan. Västtrafiks index har utvecklats negativt utifrån oroligheterna i omvärlden. Det avser främst bränsleindexen men även en kostnadsökning avseende arbetskraftsindex.

Det kvarstår förseningar i fordonsleveranserna vilket ekonomiskt, till viss del, kompenserar positivt.

Kompletteringsbeslut augusti (Belopp i mnkr)	Budget aug-26	Utfallet aug-26	
Index	-80	-113	
Spårvagn nya fordon	-26	-19	
Tåg X80 nya fordon	-60	-26	
Bedömt behov av kompletteringsram	-166	-158	8

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

Västtrafiks biljettintäkter (inklusive statsbidrag) har utifrån de förändrade förutsättningarna utvecklats bättre än budget (+176 mnkr).

Viten från trafikavtalen avviker även i år positivt (+25 mnkr). Trafikförändringar avser förändrade förutsättningar jämfört det som initialt budgeterats (+7 mnkr)

Ersättningstrafiken avviker beroende på förändringar i banarbeten som påverkar tågtrafiken. Det avser främst ersättningstrafik för Bohusbanan men även förändringar vad avser Västra stambanan (-72 mnkr).

Spårvagn avviker negativt utifrån utförda reparationer där försäkringsersättning väntas samt högre kostnader för drift och underhåll av banan (-7 mnkr).

Reparation och underhåll tåg avviker negativt på grund av en ökad takt på det genomförda underhållet (-19 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 (-9 mnkr).

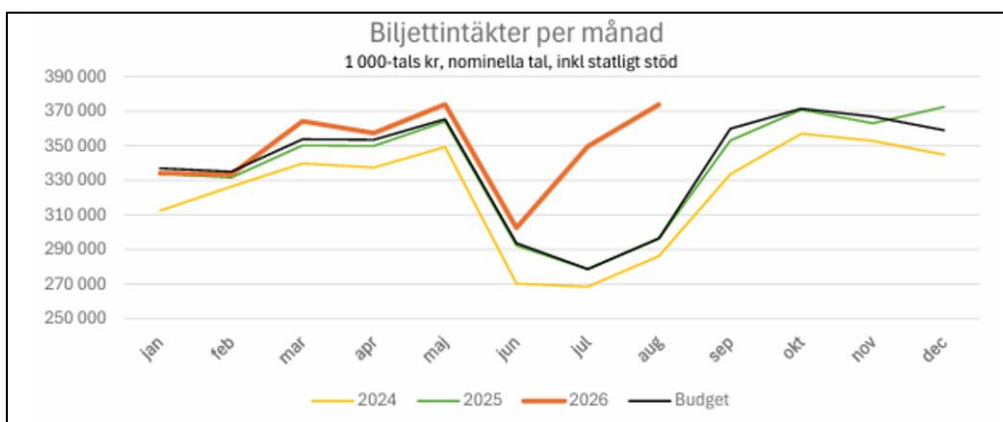
Övrigt består av ett stort antal avvikelser och avser även periodiseringar (40 mnkr).

5.1.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkterna för perioden jan-augusti avviker positivt mot budget med +176 mnkr (6,7%). I biljettintäkter ingår förväntat statsbidrag från regeringen med ca 170 mnkr ackumulerat augusti. Utvecklingen av biljettintäkter inklusive statsbidrag ökade markant i samband med reduceringen av priset ut mot kund den 1 juli. Göteborgs kommun har tidigare även infört en subvention av månadskorten för sina medborgare inom zon A vilket ytterligare sänker priset.

Resandet har också utvecklats positivt om än inte i samma omfattning. Ökningen syns inom alla trafikslag och alla geografiska områden. Ökningen drivs framför allt av periodbiljetterna, där intäkterna fortsatt ligger på en hög nivå till följd av det halverade priset på månadsbiljetter. Samtidigt minskar enkelbiljetter och kontoladdning, vilket indikerar att fler kunder väljer periodbiljett när månadsbiljetten blir mer prisvärd. Brytpunkten för när det lönar sig för resenärerna att köpa en periodbiljett har förflyttats. Därför ökar intäkterna betydligt mer än resandet; intäkterna förstärks av det statliga stödet, medan resandeökningen speglar den faktiska ökningen av antal genomförda resor. Intäkt per resa fortsätter med andra ord att öka.

I prognosen förväntas motsvarande positiva trend och en positiv avvikelse jämfört med budget motsvarande +380 mnkr inkluderat ett statligt stöd motsvarande 600 mnkr.



I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna ökat med +192 mnkr, vilket motsvarar ca 7,4%. (Exklusive statsbidrag är ökningen ca +1%). Helårsprognosen visar, utifrån försäljningsstopp den 2/12 2026, en förväntad ökning av biljettintäkterna inklusive statligt stöd med ca 10%.

5.1.2 Verksamhetens kostnader

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall aug, 2026			
	Utfall ack aug	Budget ack aug	Utfall - Budget	Avvik % B26
Direkta trafikknstnader	-6 934	-6 702	-232	-3,5%
Övriga driftskostnader	-752	-757	5	0,7%
Personalkostnader	-310	-314	4	1,2%
Avskrivningar	-176	-186	10	5,4%
Kostnader	-8 173	-7 959	-213	-2,7%

Trafikkostnaderna står för den negativa avvikelsen jämfört budget. Kostnaderna avser främst negativa indexavvikelser samt ökat behov av ersättningstrafik. Den allmänna kostnadsutvecklingen (index) hade en positiv avvikelse i början av året, men utifrån oroligheten i omvärlden påverkar den nu negativt och det förväntas bestå året ut.

5.2 Prognos

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Prognos 3, 2026			
	Prognos 3, 2026	Budget 2026	Prognos - Budget	Avvik % B25
Biljettintäkter*	4 450	4 070	380	9,3%
Övriga rörelseintäkter	2 018	1 913	105	5,5%
Kostnader	-12 609	-12 013	-596	5,0%
Resultat före finansnetto	-6 140	-6 030	-110	1,8%
Finansiellt netto	0	0	0	
Resultat före driftsbidrag	-6 140	-6 030	-110	
Driftsbidrag	6 030	6 030	0	
Resultat efter Driftsbidrag	-110	0	-110	

*) inkluderar uppskattat statsbidrag för biljettintäkter motsvarande prognos 600 mnkr.

Verksamhetsmässigt redovisar Västtrafik en prognos 3 för helår 2026 som avviker negativt mot budget med -110 mnkr. Korrigerat för IKNs tillkommande budgetbeslut i september, efter augustibokslutet, kvarstår ingen negativ avvikelse.

Västtrafik har obeskattade reserver vid ingången av 2026 motsvarande 1 533 mnkr att tillgå. Beslut om hanteringen av utfallet kommer tas under hösten för att säkerställa ett utfall i linje med budget.

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen mellan prognos 3, 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 3 jmfr Budget 2026 (Belopp i mnkr)		
Index	-223	
Spårvagn nya fordon	-33	
Tåg X80 nya fordon	-43	
Övrigt	-5	
Kompletteringsbeslut augusti		-304
Biljettintäkter (inkl.statsbidrag)	380	
Viten	22	
Trafikförändringar	-53	
Ersättningstrafik	-92	
Spårvagn	-11	
Reparation och underhåll tåg	-44	
Försäljning & kund	-12	
Övrigt	4	
		194
Summa avvikelser		-110

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 3 bedöms avvikelsen gentemot tidigare estimerade värden vara negativ motsvarande -49 mnkr enligt tabellen nedan.

På grund av oroligheterna i omvärlden finns risker kopplat till bedömningen avseende den allmänna kostnadsutvecklingen (index). Bedömningen i prognos 3 utgår, där så är möjligt, från Konjunkturinstitutets och Riksbankens prognoser. De negativa effekterna estimeras främst avse ändrad prisbild vad avser bränsle men även arbetskraftsindex. Den negativa avvikelsen mildras av att leveranserna av fordon har förskjutits.

Kompletteringsbeslut augusti (Belopp i mnkr)	Budget 2026	Prognos 3 2026	
Index	-120	-223	
Spårvagn nya fordon	-40	-33	
Tåg X80 nya fordon	-90	-43	
Övrigt	-5	-5	
Bedömt behov av kompletteringsram	-255	-304	-49

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

Biljettintäkterna tillsammans med statsbidrag förväntas avvika positivt i slutet av året vilket främst är hänförligt till prisreduceringen ut mot kund med kompenserande statsbidrag från 1 juli (+380 mnkr).

Viten från trafikavtalen avviker positivt utifrån tertial 1 och den avvikelsen förväntas kvarstå även på helåret (+22 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 (-53 mnkr).

Ersättningstrafiken visar på fortsatt samt ökad negativ avvikelse beroende på förändringar i banarbeten som påverkar tågtrafiken. Det avser främst ersättningstrafik för Bohusbanan, men även förändringar vad avser Västra stambanan (-92 mnkr).

Spårvagn avviker negativt utifrån utförda reparationer där försäkringsersättning väntas och högre kostnader för drift och underhåll av banan. Den negativa avvikelsen mildras av att GS estimerar att driften kommer avvika positivt under året. (-11 mnkr).

Reparation och underhåll tåg avviker negativt på grund av en ökad takt på det genomförda underhållet (-44 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 (-12 mnkr).

Övrigt består av ett stort antal poster (4 mnkr).

5.3 Investeringar

Budget utbetalningar

För 2026 har Västtrafik en total budget 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 fastighetsinvesteringar 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 66 mnkr över budget.

För *verksamhetsstyrda utrustningsinvesteringar* bedöms prognosen till 13 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 8,5 mnkr.

Prognosen för *verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar* väntas överstiga budgeten med ca 61 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 främst konvertering till eldrift av älvskytllarna Älveli och Älvfrida.

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

Investeringar, tkr	Prognos 2026	Budget 2026	Utfall 2026-08
Immateriella tillgångar, verksamhetsstyrt	19 612	28 100	13 438
Maskiner, inventarier och utrustning, verksamhetsstyrt	103 888	90 980	68 170
Maskiner, inventarier och utrustning, ägarstyrt	65 800	65 800	12 682
Fordon, ägarstyrt	70 935	1 242 775	47 489
Fordon, verksamhetsstyrt	182 884	121 765	135 257
Följdustrustning, ägarstyrd			
Immateriella tillgångar, ägarstyrt			15 256
S:a investeringar	443 119	1 549 420	292 292

Beslutsramar

Enligt prognosen bedöms Västtrafik sammantaget hålla sig inom tilldelade beslutsramar för 2026. Flytt av utrymme från utrustningsramen till fordonsramen kan bli aktuell, detta till följd av att en större tillkommande investering på fordon förväntas beslutas under året.

För *utrustningsinvesteringar* visar prognosen att beslutsutfallet blir lägre än årets beslutsram. Exempelvis planerades ett större beslut kopplat till förbättrad trafikinformation under 2026, vilket nu har skjutits fram i tiden.

För *verksamhetsstyrda kollektivtrafikfordon* bedöms årets beslutsutfall bli högre än budgeterad ram på grund av tillkommande investering som förväntas beslutas under året.

För *verksamhetsstyrd fastighet* ser det i nuläget ut som att besluten kommer hålla sig inom den planerade beslutsramen. Flera investeringar, som exempelvis

pausbodar och hållplatsutrustning, är på gång för beslut 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	39 579	238 000
Fastighet	2 500	24 000
Kollektivtrafikfordon	155 125	254 000
	197 204	516 000

5.4 Mål från regionfullmäktiges budget

5.4.1 Mål: God finansiell flexibilitet och styrning

◆ Fokusområdet kommer delvis att uppnås/Fokusområdet är delvis uppnått

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

● Fokusområdet kommer att uppnås/Fokusområdet är uppnått

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. Avvikelse 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.

5.5 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik hade vid ingången av 2026 obeskattade reserver motsvarande 1 533 mnkr. (Samtliga obeskattade reserver avser överavskrivningar.)

//