

Styrelsen	2026-04-29
Handling nr	8.4
Handläggare	Jimmy Eklund
Daterad	2026-04-01
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Analys nyckeltalsrapport

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att notera den lämnade informationen till protokollet.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

Nyckeltalsrapport i urval

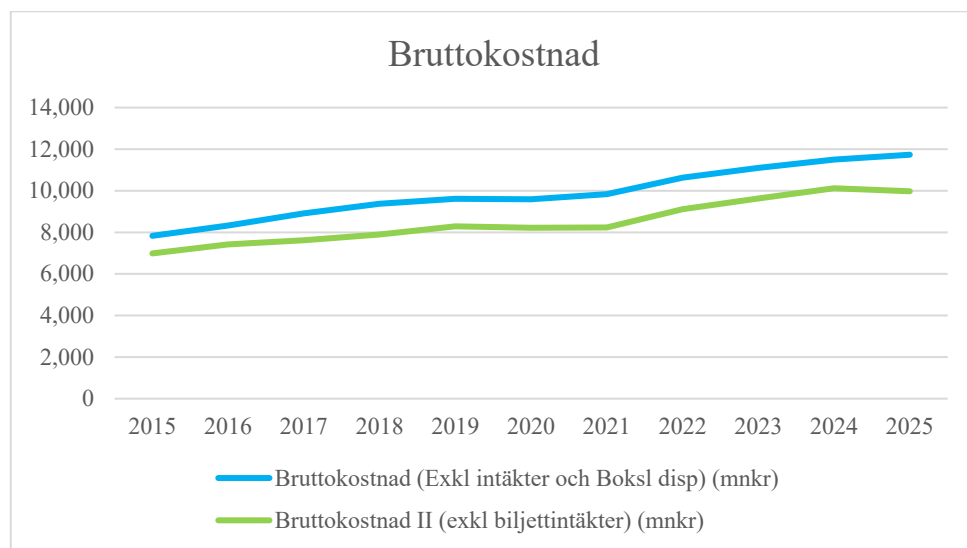
Sammanställning 2015–2025

2026-04-29

Nyckeltalsrapport i urval, sammanställning 2015–2025

Nedan följer ett urval av nyckeltal från den årliga nyckeltasrapporten. En sammanställning för perioden 2015–2025 i nominella värden. Nyckeltalsrapporten tar fram utvalda tal på ett övergripande sätt i ett försök att beskriva Västtrafiks verksamhet och utvecklingen av kostnader.

Bruttokostnad och fördelning Västtrafik total

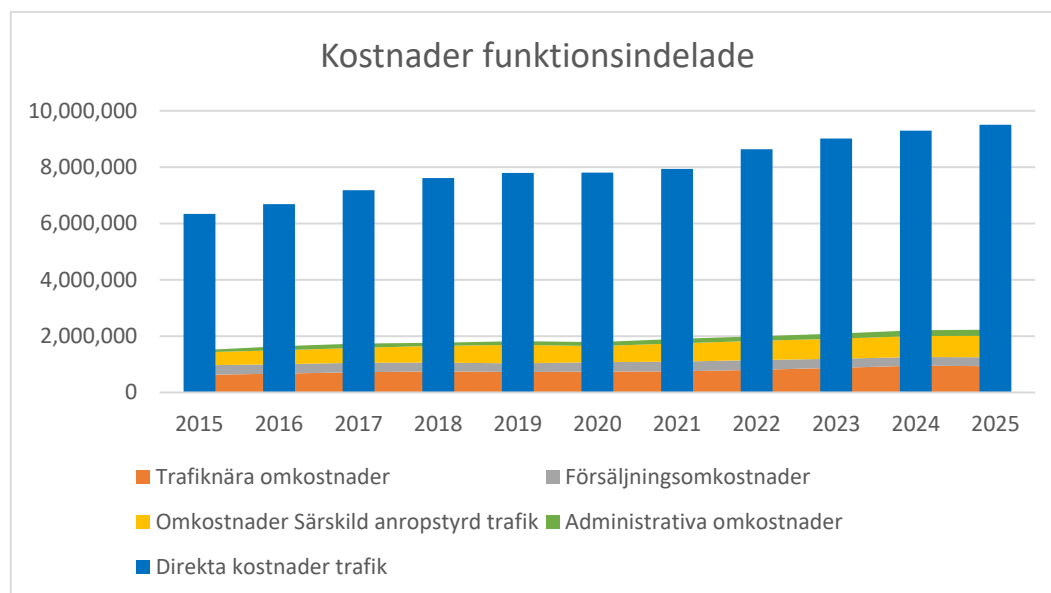


Västtrafiks totala bruttokostnad (exkl. intäkter och bokslutsdisposition) har under perioden gått från 7 832 mnkr till 11 733 mnkr. En total ökning med 50 % och en årlig genomsnittlig ökning med 5,0 %.

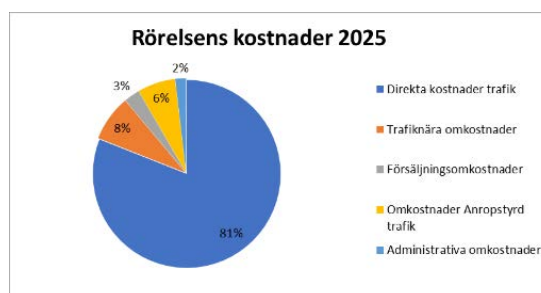
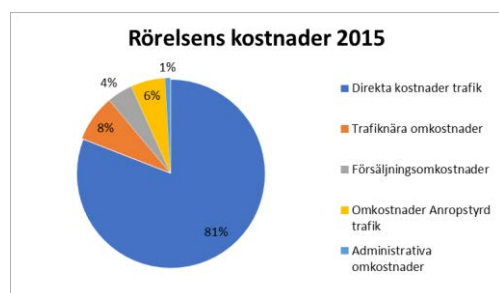
Bruttokostnad II (exkl biljettintäkter) har under samma period gått från 6 987 mnkr till 9 978 mnkr. En ökning med 43%, och en årlig genomsnittlig ökning på 4,3 %. Bruttokostnad II tar inte med riktade stadsbidrag för intäktsbortfall under pandemiåren då de ses som biljettintäktsliknande.

Index för trafikavtal med höga bränsle och elkostnader, men även KPI (konsumtprisindex) AKI arbetskraftsindex (AKI), har påverkat kostnaderna under perioden. Efter stora ökningar 2021–2023 har läget stabiliserats de senaste åren men på en fortsatt hög nivå. Bränsleindex har gått tillbaka något, medan KPI och AKI ökat. Det har varit en period med stora investeringar i fordon och depåer vilket bidrar till kostnadsutvecklingen. Positiva upphandlingseffekter för trafikavtal har vägt upp delar av kostnadsutvecklingen. Bruttokostnad II ser en liten nedgång 2024 till 2025. Framför allt är det nivån på obeskattade reserver som slår igenom på Västtrafiks nivå, medan kostnadsnivån i övrigt är något högre.

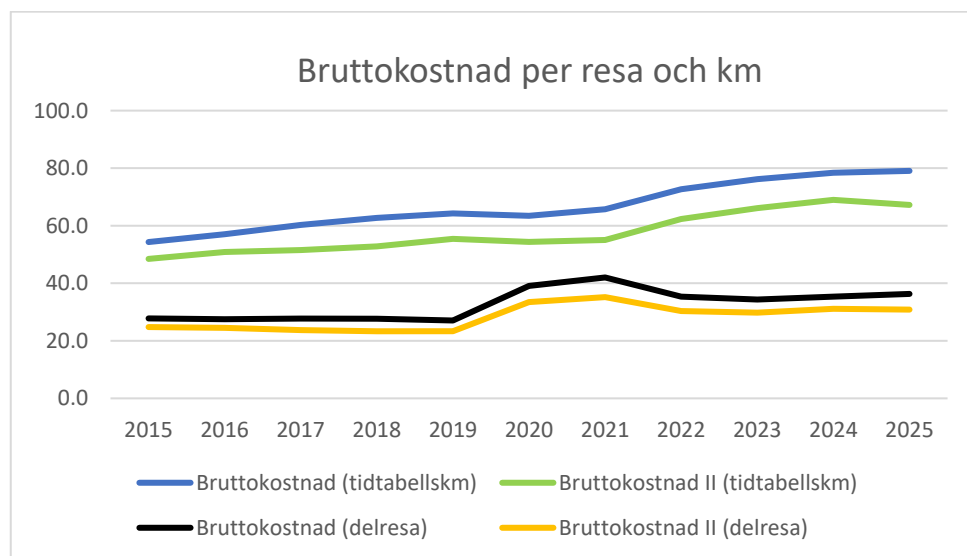
Diagrammet nedan visar en funktionsindelad bild av bruttokostnaden och kostnadsutveckling över perioden.



Direkta kostnader trafik står för den största delen av kostnadsmassan och fördelningen utifrån kategorierna i den funktionsindelade uppställningen har varit relativt stabila över åren. Direkta kostnader trafik är runt 80–81% av kostnadsmassan (se diagram nedan med nedslag exempel år), och ytterligare något större del sett till den andel som finansieras genom driftsbidraget, dvs exklusive kostnader för särskild anropsstyrd trafik.



För att sätta bruttokostnaderna i relation till den leverans som Västtrafik utför används mätetalen kostnad per tidtabellskilometer och antal delresor för att följa utvecklingen.



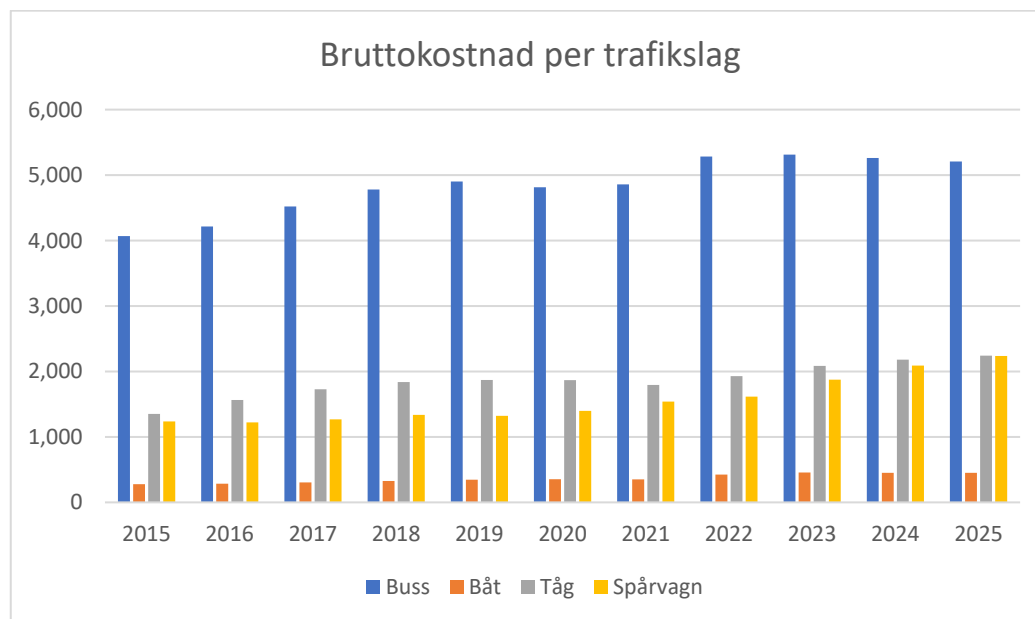
Bruttokostnad per tidtabellskilometer har stigit med 46% under perioden 2015–2025 för Västtrafik totalt. Det är en årlig genomsnittlig ökning med 4,6%. Mellan 2019 och 2020 syns en minskad kostnad, dels från effekter av pandemin (som lägre index och incitament), dels från upphandlingar och åtgärder och återhållsamhet i verksamheten. Efter det har en osäker omvärld påverkat bl a index, vilket medfört största nominella kostnadsökningen under perioden mellan åren 2021 och 2022. Efter det har utvecklingen stabiliserats men på en hög nivå.

Bruttokostnad II per tidtabellskilometer, som även inkluderar övriga intäkter och bokslutsdispositioner, har under perioden ökat med 39%. En årlig genomsnittlig ökning på 3,9%. Lägre avsättning till obeskattade reserver 2025 påverkar bruttokostnad II.

Bruttokostnad per delresa har stigit med 31% från 2015–2025, vilket ger 3,1% årlig genomsnittlig ökning. Som grafen visar har kostnaden legat relativt stabil fram till pandemiåren 2020 och 2021, och vänder nedåt igen i samband med positiv resandeutveckling under 2022, dock på en högre nivå än innan pandemin. Kostnadsutvecklingen har fortsatt efter det, men resandet har varit i stort sett oförändrat under 2023 till 2025.

Bruttokostnad per trafikslag och tidtabellskilometer, tidtabellstimma och delresa

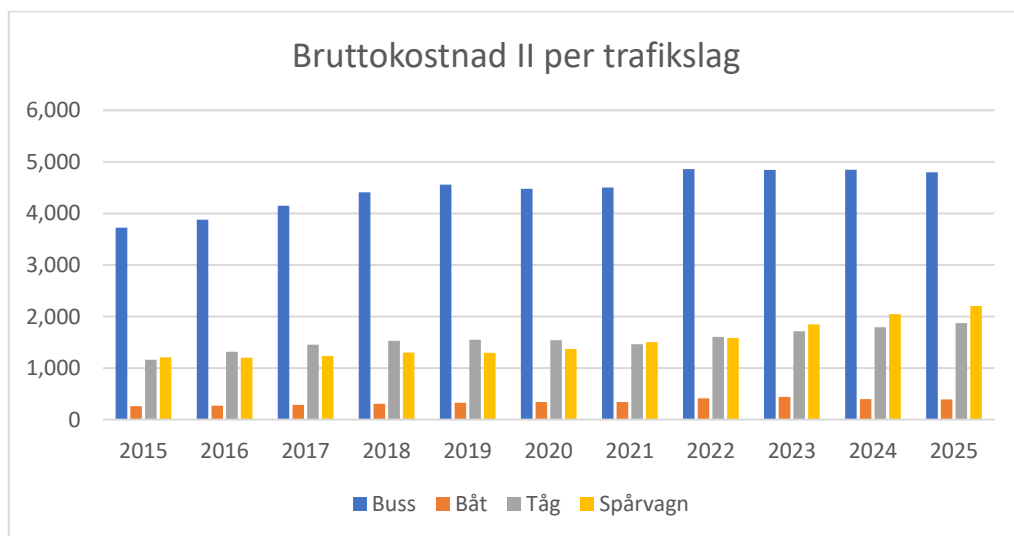
Bruttokostnad per trafikslag visar direkta kostnader trafik och fördelad andel av trafiknära omkostnader för buss, båt, tåg och spårvagnstrafiken.



Trafikkostnaderna är den största andelen av Västtrafiks kostnadsmassa och trenderna i bruttokostnad per trafikslag är en stor del i trenden för Västtrafiks bruttokostnadsutveckling beskriven tidigare. Busstrafiken har haft en genomsnittlig kostnadsutveckling på 2,8% under perioden, följt av båt 6,3% tåg 6,6% och spårvagn 8,1%,

Busstrafikens genomsnittliga kostnadsutveckling visar inte riktigt hela bilden. Bruttokostnaden för 2025 är på en lägre nivå än 2022 och har varit stabil de senaste fyra åren runt 5,2–5,3 mdkr. Positiva upphandlingseffekter och effektiviseringar i samband med trafikupplägg vid nya avtalsupphandlingar har motverkat kostnadsökningar från index och utveckling av trafik under perioden. Den begränsade resandeutvecklingen under senaste åren påverkar också rörliga kostnader i trafikavtalen.

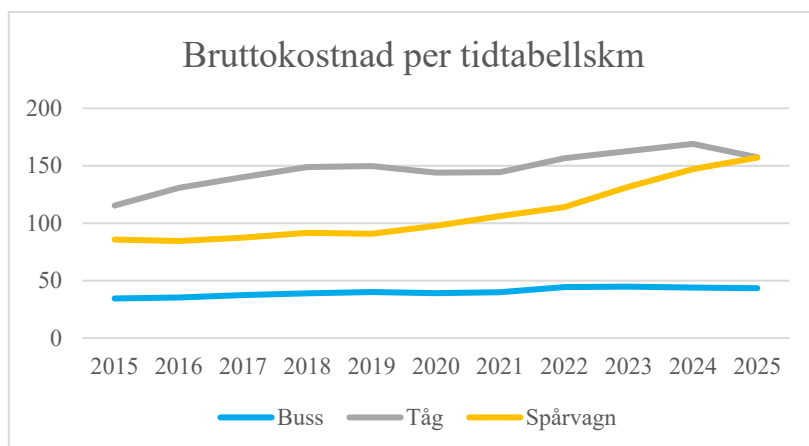
Spårvagnstrafiken har den högsta kostnadsutvecklingen under perioden vilket också syns i de nyckeltal som visas i senare avsnitt. Bruttokostnaden för spårvagnstrafiken är nu i nivå med tågtrafiken vilket den inte varit tidigare. Hyreskostnader för nya fordon är en förklaring de senaste åren, men störst påverkan har kostnadsökningar för trafikavtalet med Göteborgs Spårvägar och avtalet med Göteborgs Stad för bankostnader.



Bruttokostnad II per trafikslag har haft en liknande utveckling över åren där kostnadsutveckling för buss ökat med 29% (2,9% i genomsnitt), båt 51% (5,1 % i genomsnitt), tåg 61% (6,1% i genomsnitt) och spårvagn 82% (8,2 % i genomsnitt).

Kostnadsutveckling beskrivs nedan i relation till tidtabellskilometer, tidtabellstimmar och resor för att se förändring av kostnader i relation till utförd leverans. Bruttokostnaden påverkas av utveckling av trafik, upphandlingar, fordon och infrastruktur men även indexutvecklingen för bränsle och el samt förändring av KPI och AKI. För tågtrafiken startade nya Västtågsavtalet 2016 och Kinnekulle 2017 och en utökning av antalet fordon följde med det. I samband med nya avtalet infördes också ny hantering av ersättningstrafik, vilket är en del i förklaring av att det syns en brantare kurva för nyckeltalen.

Diagrammet nedan visar utvecklingen av bruttokostnad per trafikslag och tidtabellskilometer för buss, tåg och spårvagn. För båt är inte tidtabellskilometer ett jämförbart mått över perioden.



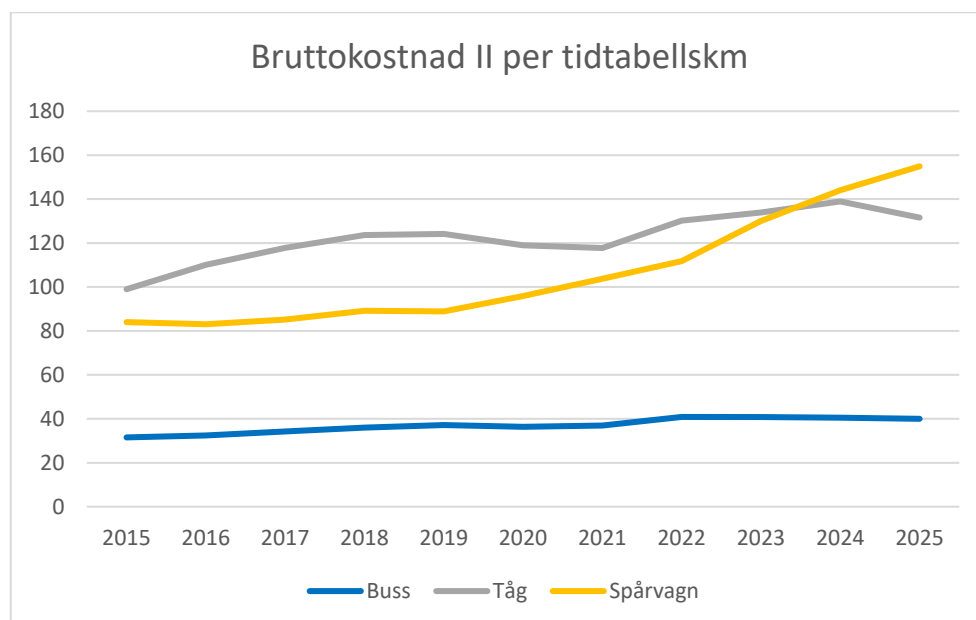
Bruttokostnad per trafikslag och tidtabellskilometer visar att spårvagnstrafiken är det trafikslag som haft den högsta kostnadsutvecklingen per km för perioden 2015–2025 med en kostnadsökning på 83%, och en årlig genomsnittlig ökning på 8,3 %.

Tidtabellskilometrarna för spårvagnstrafiken har varit relativt konstanta under perioden, vilket innebär att den fortsatta kostnadsutvecklingen slår igenom direkt i kostnad per kilometer.

För tågtrafiken har bruttokostnaden per tidtabellskilometer ökat med totalt cirka 36%, motsvarande i genomsnitt 3,6% per år. Under samma period har antalet tidtabellskilometrar ökat med cirka 21,4%, i genomsnitt 2,1% per år. En tillfällig nedgång i kostnad per kilometer noteras under 2025, vilket bedöms hänga samman med införandet av en ny metod för statistisk hantering av ersättningstrafik i samband med omfattande banarbeten. Fler års data krävs för att kunna dra säkra slutsatser om den långsiktiga kostnadsutvecklingen.

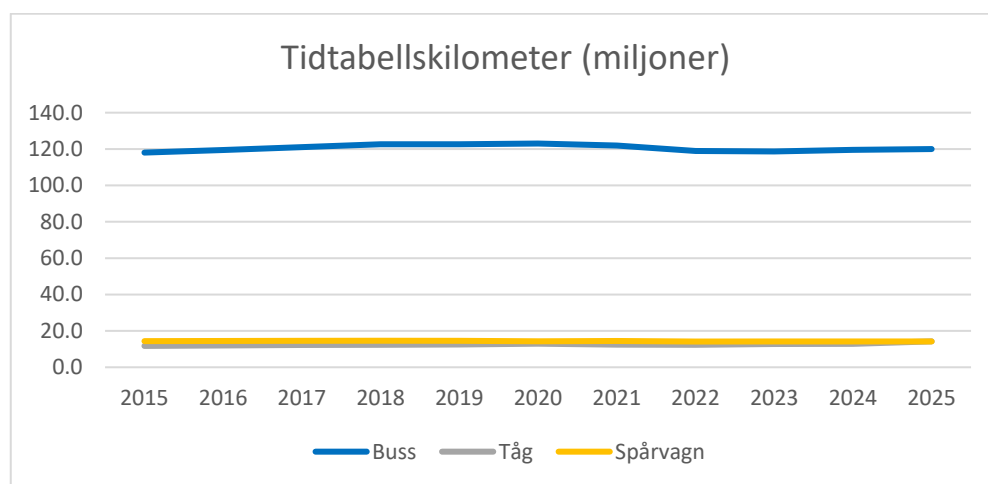
För busstrafiken har bruttokostnaden per tidtabellskilometer ökat med cirka 26% under perioden, motsvarande 2,6% per år. Antalet tidtabellskilometrar har under samma period ökat med cirka 1,6%.

Bruttokostnad II per tidtabellskilometer, som även inkluderar intäkter från tillköp och annan avtalstrafik, uppvisar liknande utvecklingsmönster som bruttokostnaden, men på en lägre nivå, särskilt för tåg- och busstrafiken. För tågtrafiken syns även här en nedgång under 2025, kopplad till ökade tidtabellskilometrar till följd av den förändrade hanteringen av ersättningstrafik.

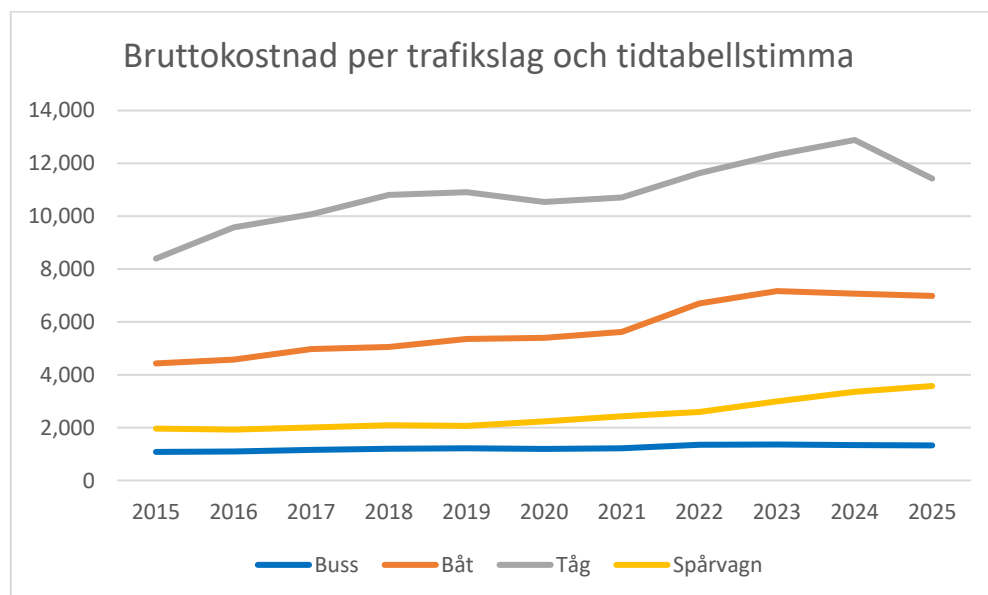


År 2020 är det år under perioden med flest tidtabellskilometrar för både buss- och tågtrafik. Därefter har volymerna minskat något, vilket framgår av diagrammet nedan. Minskningen kan delvis förklaras av flera större upphandlingar med nya trafikupplägg samt genomförda effektiviseringar inom busstrafiken.

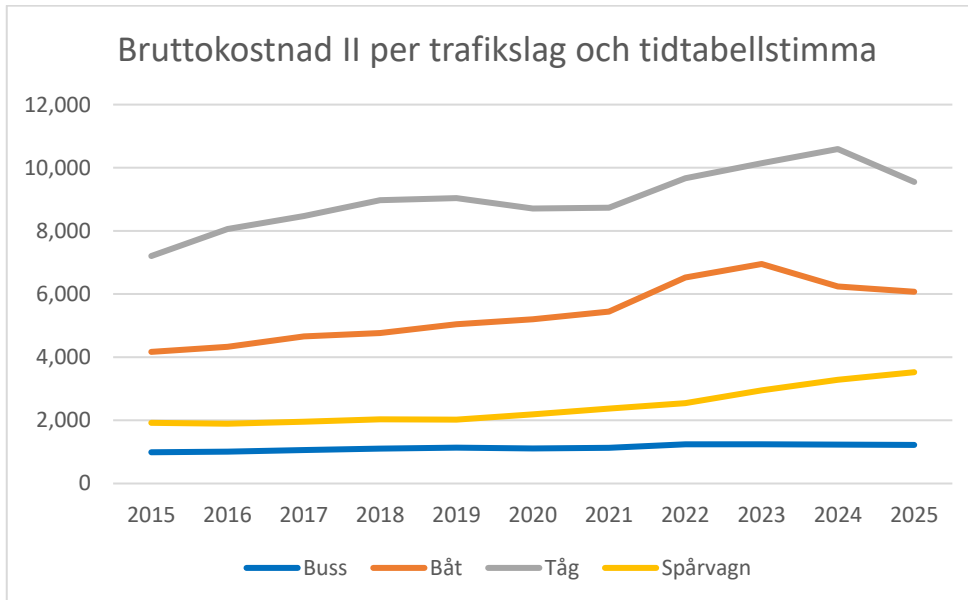
För tågtrafiken har tidigare års banarbeten påverkat utfallet, medan en ny hantering av ersättningstrafik medför en mindre ökning av tidtabellskilometrarna under 2025. Vid periodens slut ligger tåg- och spårvagnstrafiken på en jämförbar nivå avseende tidtabellskilometrar.



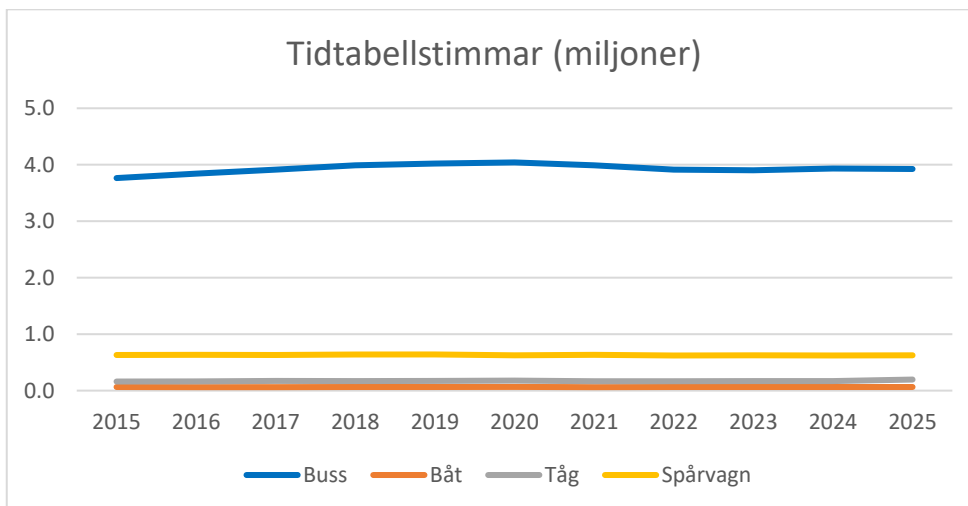
Bruttokostnad per tidtabellstimma visar utvecklingen för buss, båt, tåg och spårvagn över perioden.



Bruttokostnad per trafikslag och tidtabellstimma visar att spårvagnstrafiken är det trafikslag som haft den högsta kostnadsutvecklingen per tidtabellstimma under perioden med 82 % och 8 % genomsnittligen per år, följt av båt (58 %, 5,8 %), tåg (36 %, 3,6 %) och buss (23 %, 2,3 %).



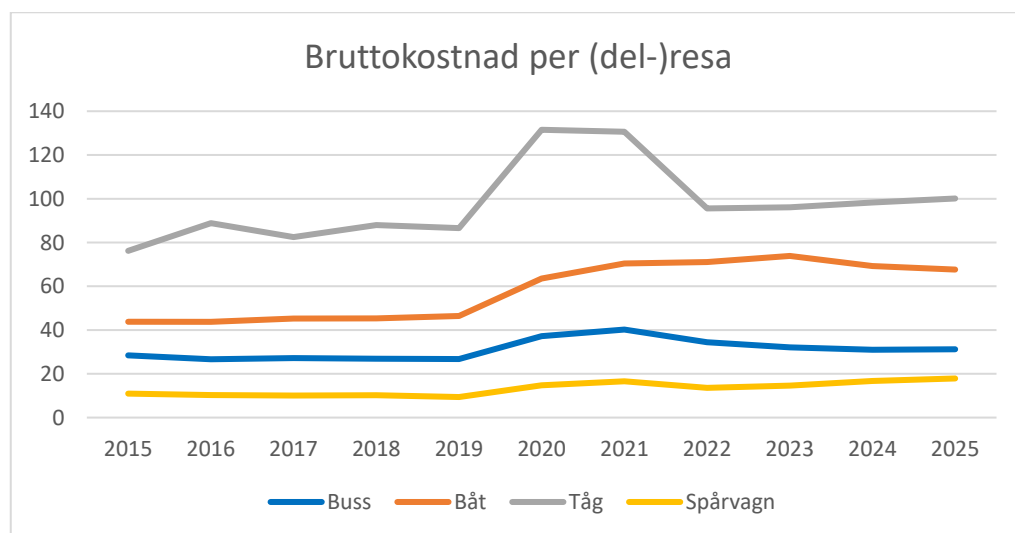
Bruttokostnad II per tidtabellstimma har liknande utveckling på kurvorna som för bruttokostnaden men på en nivå utifrån intäkter per trafikslag.



Tidtabellstimmarerna för buss har ökat ca 4,3 % över perioden, 0,4 % i genomsnitt. Där har ökningen av timmar varit större än ökningen av tidtabellskilometer för perioden vilket påverkas av trafikupplägg, men även faktorer som hastighetsbegränsningar eller anpassningar för trängselsituationer vilket ger en långsammare trafik. Tåg har ökat med ca 21,8 %, 2,2 % genomsnittligen, vilket är i linje med

förändring i antal kilometer. Samma effekt från bland annat hantering av statistik för ersättningstrafik som beskrivs under delen om kilometer påverkar även antalet timmar för tåg. För båt har tidtabellstimmarna ökat med 2,6 % vilket är 0,3 % genomsnittligen. För spårvagn är timmar ganska oförändrade eller till och med något lägre under perioden, men i linje med antal tidtabellskilometer.

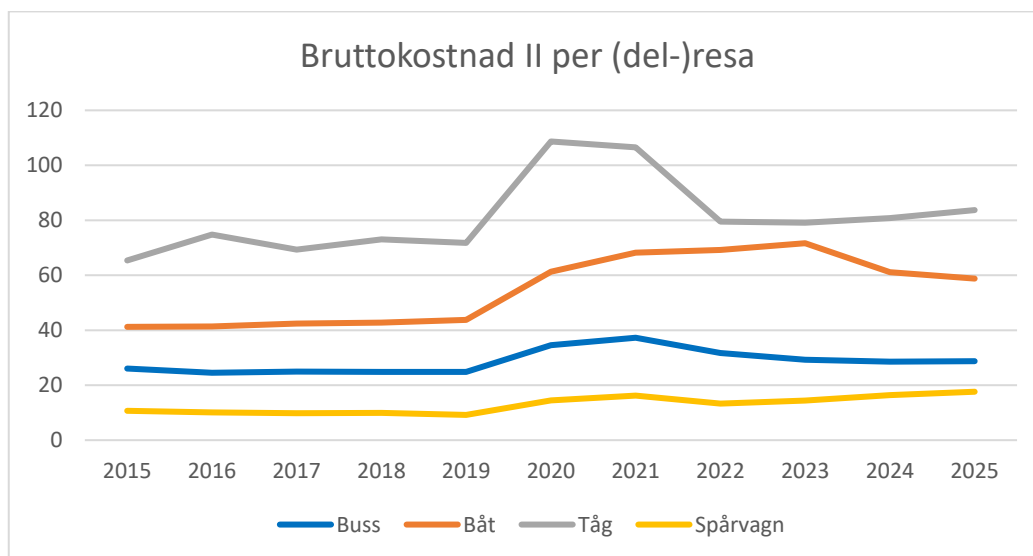
Bruttokostnad per delresa visar kostnadsutvecklingen ställt mot resande.



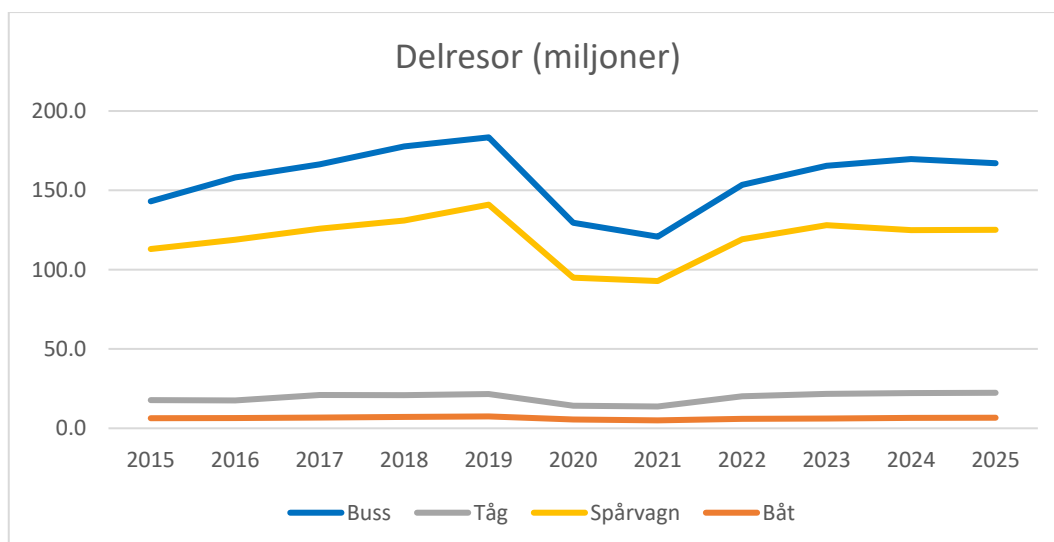
Bruttokostnaden per delresa för perioden är klart påverkad av den negativa resandeutvecklingen under pandemiåren. Återhämtning under 2022–2023 i resandet vänder kurvan tydligt för tåg och buss, medan det inte syns lika tydligt för båt och spårvagn.

För busstrafiken har bruttokostnad per delresa ökat med 10% under perioden, 1,0 % genomsnitt. Ser man till hela perioden har spårvagn ökat sin kostnad med 63% per delresa och 6,3% genomsnittligen. För tåg har bruttokostnaden per delresa för perioden ökat med 31%, 3,1% genomsnittligen. För båttrafiken har bruttokostnad per delresa ökat med 54% under perioden, eller 5,4 % i genomsnitt.

Ser man till de senaste tre åren med oförändrad resandeutveckling totalt sett så slår kostnadsförändringar igenom direkt i stor utsträckning. Båt har haft ett något ökat resande med stabil kostnadsnivå vilket ger en positiv utveckling på kurvan. För buss är nivån stabil utifrån att ett relativt oförändrat resande vägs upp av lägre kostnadsnivå. För tåg och spårvagn påverkas kurvorna av en högre kostnadsnivå och ett i stort sett oförändrat resande.



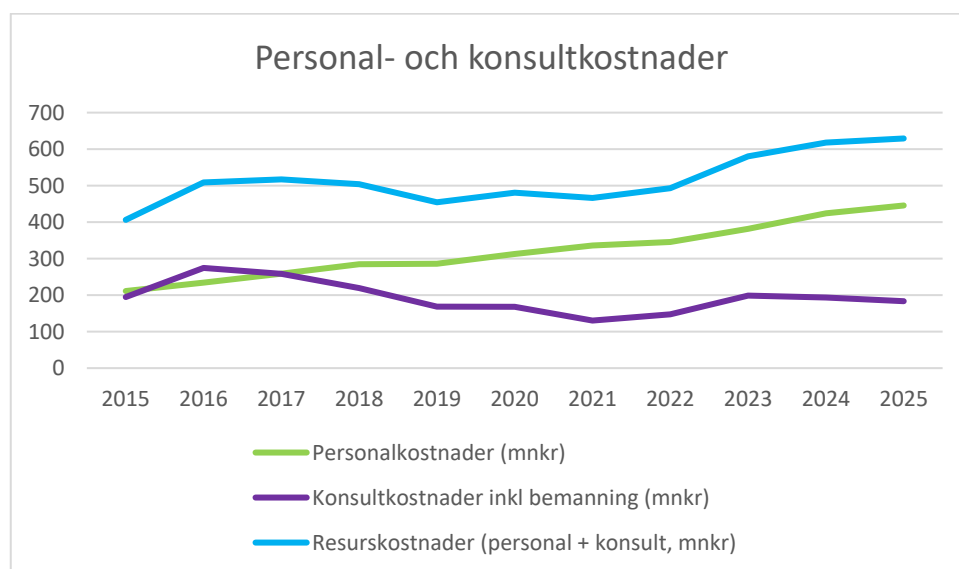
Bruttokostnad II per delresa visar samma trender som för bruttokostnaden, men på nivåer som tar hänsyn till intäkter kopplade till respektive trafikslag.



Resandet hade en positiv utveckling fram till 2019, innan pandemin fick genomslag under 2020–2021. Från 2022 och 2023 sågs sedan en uppgång i resandet som planat ut under 2024 och 2025. För hela perioden har resandet totalt ökat med 14,7%. Tåg är det trafikslag som haft störst ökning (26,1%) och resandet ligger de sista åren på högsta resandenivåerna under perioden. Buss har ökat resandet med 16,8%, spårvagn med 10,8 % och båt med 5,6% från 2015.

Resurskostnader

Personal och konsultkostnader, inklusive bemanning, utgör den totala resurskostnaden för Västtrafik som avspeglas i diagrammet nedan.

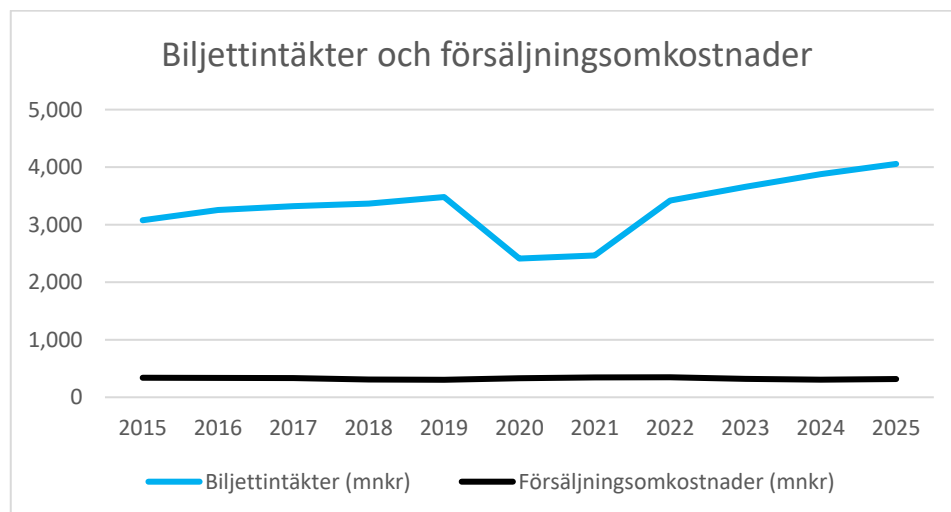


Personalkostnaderna för perioden 2015–2025 har gått från 211 mnkr till 446 mnkr, en ökning med 111 %, eller 11 % i årlig genomsnittlig ökning. Konsultkostnaderna, inkl. bemanning, har gått från 195 till 184 mnkr. En minskning med -6 %. Dessa kostnader har under perioder varit högre och sedan sjunkit igen. Under 2016 och 2017 var konsultkostnaderna som högst. Dels avslutades ett större projekt, dels pågick omfattande utredningar inom Västtrafiks fastighetsavdelning (Infra). I övrigt under åren 2016–2018 pågick ett antal stora initiativ. Efter 2018 övergick Västra Götalandsregionen till Västra Götalandsregionen vilket gav en effekt på ca 18 mnkr mellan åren, dessutom påbörjades ett nytt systematiskt arbete med konsulthanteringen.

Personal och konsult, inklusive bemanning, utgör tillsammans den sammanlagda resurskostnaden för Västtrafik vilken totalt sett har gått från 406 mnkr till 629 mnkr. En ökning med 55%, eller 5% årlig genomsnittlig ökning. Resurskostnaden var 5,2% av totala kostnadsmassan 2015 och den är 5,4 % för 2025.

Försäljningsomkostnader

Försäljningsomkostnaderna beräknade på ett översiktligt sätt jämförs med biljettintäkterna.



Försäljningsomkostnaderna i relation till biljettintäkterna har under perioden gått från ca 11% till ca 8 % för 2025. Under senare år har en förskjutning från fysiska försäljningskanaler till digitala kanaler bidraget till en kostnadssänkning av försäljningsomkostnaderna. Uppstart av ny biljettkontroll har påverkat kostnader under 2023–2024 vilket växlar upp 2025.

//