

<b>Styrelsen</b>	<b>2024-10-17</b>
<b>Handling nr</b>	<b>8.4</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Jimmy Eklund</b>
<b>Daterad</b>	<b>2024-10-02</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Detaljbudget 2025 (exkl. utblick 2026–2027)**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att godkänna redovisad detaljbudget för 2025 under förutsättning
- att infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden beslutar i linje med föreslaget uppdrag och ram för 2025, samt
- att Västra Götalandsregionens beslut om Västtrafiks investeringsramar är i linje med nuvarande förslag.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank



# **Detaljbudget 2025**

## **Västtrafik AB**

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Verksamhet .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>Utblick 2026-2027 .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Trafikförsörjningsprogrammet.....</b>	<b>4</b>
<b>2.3</b>	<b>Mål från regionfullmäktiges budget .....</b>	<b>5</b>
2.3.1	Mål: Västra Götalandsregionen ska verka för en minskad miljö- och klimatpåverkan i Västra Götaland.....	5
2.3.2	Mål: Knyta samman Västra Götaland - med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet .....	6
<b>2.4</b>	<b>Regiongemensamt .....</b>	<b>11</b>
2.4.1	Säkerhet och beredskap.....	11
2.4.2	Intern kontroll .....	12
<b>3</b>	<b>Medarbetare .....</b>	<b>12</b>
<b>3.1</b>	<b>Utblick 2026-2027 .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2</b>	<b>Mål från regionfullmäktiges budget .....</b>	<b>12</b>
3.2.1	Mål: Västra Götalandsregionen ska vara en ledande och attraktiv arbetsgivare med konkurrenskraftiga löner och ett hälsofrämjande ledarskap som grund .....	12
3.2.2	Mål: Medarbetares arbetsmiljö ska förbättras genom satsning på återhämtning och avlastning och inflytande över sin arbetsmiljö .....	14
<b>3.3</b>	<b>Arbete mot kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier .....</b>	<b>14</b>
<b>3.4</b>	<b>Personalvolym och personalstruktur.....</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Hållbarhet.....</b>	<b>15</b>
<b>4.1</b>	<b>Mål från regionfullmäktiges budget .....</b>	<b>15</b>
4.1.1	Mål: Ökad måluppfyllelse för Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål.....	15
4.1.2	Fokusområde: Minska Västra Götalandsregionens miljö- och klimatpåverkan enligt miljömål 2030 .....	16
4.1.3	Fokusområde: Öka Västra Götalandsregionens positiva påverkan på god hälsa, jämlikhet och delaktighet enligt Mål för social hållbarhet 2030 .....	16
<b>5</b>	<b>Ekonomi.....</b>	<b>16</b>
<b>5.1</b>	<b>Utblick 2026-2027 .....</b>	<b>17</b>
<b>5.2</b>	<b>Resultat .....</b>	<b>17</b>
5.2.1	Verksamhetens intäkter .....	18

5.2.2	Verksamhetens kostnader .....	19
<b>5.3</b>	<b>Investeringar .....</b>	<b>20</b>
<b>5.4</b>	<b>Eget kapital och obeskattade reserver .....</b>	<b>22</b>

# 1 Sammanfattning

Västtrafiks föreslagna ram till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden visar på ett minskat driftsbidrag för 2025 motsvarande 19 mnkr. I jämförelse med tidigare gjord långtidsprognos 2025–2027 har Västtrafiks behov av driftsbidrag bedömts minska med 300 mnkr. Den främsta anledningen till de förändrade förutsättningarna utgår ifrån indexutvecklingen. Utöver det beslutades en prisjustering motsvarande 3%, samt att Västtrafiks styrelse har givit bolaget i uppdrag att utifrån långtidsprognosen effektivisera cirka 1% av övriga kostnader (ej trafik) över 3 år. Västtrafiks biljettintäkter fortsätter att visa en positiv utveckling. Arbetet med intäktssäkring har medfört positiva effekter på biljettintäkterna, där andelen betalande resenärer ökat.

Ett av de övergripande målen för trafikförsörjningsprogrammet har varit att fram till år 2025 återta den samlade marknadsandelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång så som den såg ut innan coronapandemin. 2019 var den totala andelen hållbara resor 39% och kollektivtrafikens andel var 32%. I augusti 2024 var det rullande medelvärdet för andelen hållbart resande uppe på 41% och för kollektivtrafiken 30%. Den nuvarande bedömning är att resandet 2025 kommer motsvara ca 334 miljoner resor i kollektivtrafiken (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 96% av målet i trafikförsörjningsprogrammet om 350 miljoner resor 2025. Budgeten för resandet 2025 innebär att målet för 2025 inte kommer att uppnås. Det är också bedömningen avseende målet om att nå en marknadsandel om 30% kollektivt resande. Det målet kommer inte heller kunna nås.

## 2 Verksamhet

### 2.1 Utblick 2026–2027

Enligt överenskommelse med koncernkontoret kommer ”Utblick 2026–2027” uppdateras i december när Västtrafiks långtidsprognos 2026–2028 är beslutad.

### 2.2 Trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av regionfullmäktige, pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet gäller för åren 2021–2025. I uppdraget från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN) för 2025–2027 konstateras att under 2024 har återhämtningen efter pandemin mattats av och resandet med kollektivtrafiken ligger nu på drygt 90% av 2019 års resandenivå. Förklaringen ligger troligtvis i att distansarbete ett par dagar i veckan har blivit en del av vardagen för vissa yrkesgrupper, liksom i viss mån ökat resande med gång- och cykel samt att bilens konkurrenskraft stärkts genom bl a mer förmånliga deklaratonsavdrag och billigare drivmedel (det nya normala).

Uppdraget 2025–2027 beskriver vidare att Västra Götalandsregionens budget för 2025 samt plan för ekonomi 2026–2027 är de främsta utgångspunkterna för IKNs uppdrag till Västtrafik, tillsammans med trafikförsörjningsprogrammet 2021–2025.

I budgeten finns den regionala utvecklingsstrategin återgiven där en av de långsiktiga prioriteringarna är att Västra Götaland ska knytas samman med fler hållbara resor och en förbättrad tillgänglighet som en del i omställning till ett hållbart samhälle. Uppdraget till Västtrafik följer trafikförsörjningsprogrammets målstruktur. Det övergripande målet innebär att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland. Tre målområden beskriver ambitionerna kring geografisk tillgänglighet, enkel trygg och inkluderande kollektivtrafik samt minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken.

Trafikförsörjningsprogram	Mål 2025	Trafikförsörjningsprogram
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska återtas, minst 33% (kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon).	33%	Övergripande mål
Andelen hållbara resor(kollektivtrafik, cykel och gång) i Västra Götaland ska återtas.	40%	Övergripande mål
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) ska öka.	82%	Delmål 1
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 350 miljoner (fördubblingsmålet)	350	Delmål 1
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.	65%	Delmål 2
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	70%	Delmål 2
Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka.	800 st	Delmål 2
Utsläppen av CO2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006	85%	Delmål 3

### Revidering av trafikförsörjningsprogrammet

Nuvarande trafikförsörjningsprogram som tidigare nämnts gäller till 2025. En revidering av trafikförsörjningsprogrammet pågår och en remissversion av nytt trafikförsörjningsprogram för 2026–2029 är framtaget. Beslut om nytt trafikförsörjningsprogram väntas under hösten 2025. För Västtrafiks del är det viktigt att följa och fortsatt medverka i arbetet och dialogen som pågår under remisstiden.

## 2.3 Mål från regionfullmäktiges budget

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

Elektrifieringen är nödvändig för att nå klimatmålen. Elektrifieringen av busstrafiken fortlöper. Stadstrafik krävställt med elektrisk drift och kravställning på helt/delvis eldrift inom fartygstrafiken pågår i samband med nya trafikupphandlingar. Senast 2030 är målsättningen att enbart energi från fossilfria källor ska användas.

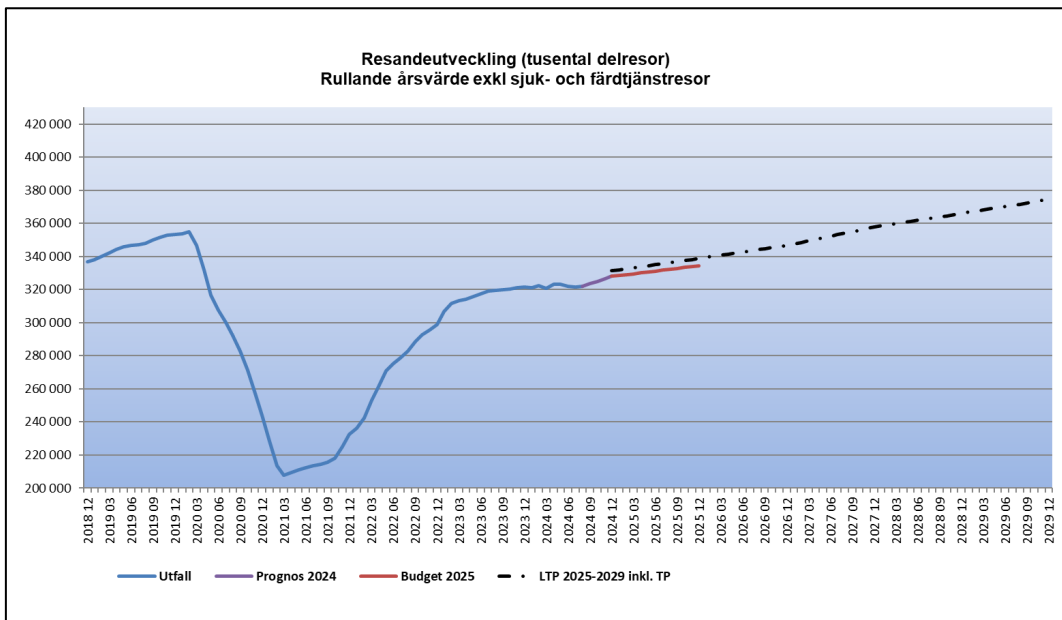
### 2.3.1.1 Fokusområde: Öka takten i det klimatstrategiska arbetet på kort och lång sikt för att minska utsläppen

Genom kravställning i trafikavtal driver Västtrafik på arbetet för den klimatomställning som krävs för minskade utsläpp. Övergång till el utreds och genomförs i samband med nya upphandlingar i stadstrafik. 2030 beräknas all Västtrafiks stads- och tätortstrafik utföras med eldrift. Under 2025 tillkommer 130 stadsbussar på el. Även på fartygssidan pågår en övergång mot eldrift i samband med nya trafikavtal. Under 2025 startar älvtrafiken i Göteborg med eldrift. Elektrifieringen bidrar positivt till samtliga målområden. Fartygstrafiken står för en stor andel av Västtrafiks totala utsläpp och minskning av utsläppen genom en övergång till eldrift är positiv för målpuppfyllelse. För regiontrafik finns idag inte fordon som bedöms klara Västtrafiks hållbarhetskrav (fram för allt krav på hållbara leverantörsled) och därmed går elektrifieringen av regiontrafik långsammare än vad som tidigare förutspåts. Under 2025 sätts 320 biodieselsbussar i drift.

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

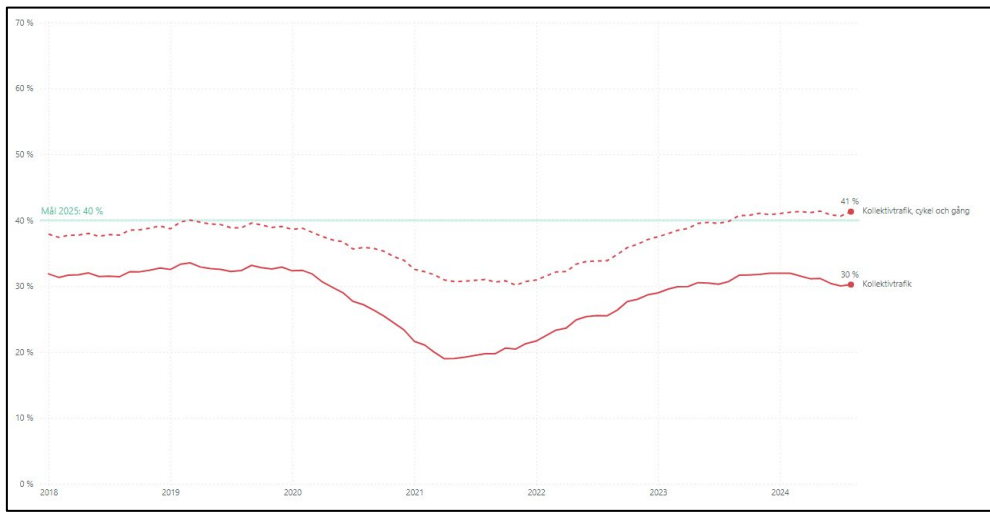
Budgeten för 2025 bygger på en samlad bedömning av resandet utifrån den utvecklingen Västtrafik sett under den senaste tiden.

Den nuvarande bedömningen är att resandet 2025 kommer motsvara ca 334 miljoner resor i kollektivtrafiken (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 96% av målet i trafikförsörjningsprogrammet om 350 miljoner resor 2025. Budgeten för resandet 2025 innebär att målet för 2025 inte kommer att uppnås.



Ett av de övergripande målen för trafikförsörjningsprogrammet har varit att fram till år 2025 återta den samlade marknadsandelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång så som den såg ut innan coronapandemin. 2019 var den totala andelen hållbara resor 39%

och kollektivtrafikens andel var 32%. I augusti 2024 var det rullande medelvärde för andelen hållbart resande uppe på 41%.



### 2.3.2.1 Fokusområde: Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland samt ökad marknadsandel för kollektivtrafiken

#### Trafikutveckling

Kollektivtrafiken i regionen behöver ständigt ses över och utvecklas i takt med att regionen växer och att medborgarnas resvanor förändras. Den generella inriktning är att arbeta med att identifiera trafikförändringar som främjar nya resvanor och förbättrar Västtrafiks erbjudande till såväl befintliga som nya kunder, där arbets- och studiependling prioriteras. Västtrafik jobbar kontinuerligt med att analysera befintliga erbjudande för att säkerställa att utbudet är rätt kopplat till trafikförsörjningsprogrammet inkl. målbilder för trafikens utveckling, strategier och riktlinjer. Könsperspektivet och barnets bästa lyfts in genom konsekvensbedömningar av respektive förslag. Resvaneundersökningar och annan relevant data inhämtas löpande och ligger till grund för arbetet.

Genom att följa resandeutvecklingen och vid behov justera utbudet så att det matchar det faktiska resandet säkerställs att trafiken är så ekonomiskt effektiv som möjligt.

Utgångspunkten för den årliga trafikplanen är de långsiktiga trafikutvecklingsplaner som är femåriga och innehåller trafikförändringar vars syfte är att öka det hållbara resandet kopplat till målbilder och handlingsplaner, infrastrukturförändringar samt samhälls- och stadsutveckling inom respektive geografiskt område. Beslutade grundläggande servicenivåer beaktas. Samordning av skoltrafik beaktas och ses särskilt över i aktuella förstudier inför upphandling.

Större etableringar i regionen följs nära, i samverkan med berörda kommunerna och övriga berörda aktörer. Exempel på samarbeten kring större etableringar där Västtrafik aktivt deltar är Volvo Cars och Northvolts etablering av en batterifabrik i Göteborg och AB Volvos etablering av en batterifabrik i Mariestad. Det handlar dels om att säkerställa en god kollektivtrafikförsörjning, dels om att delta i andra aktiviteter och åtgärder som stöder ett ökat hållbart resande. Samverkan med att förbättra och utveckla



trafikförsörjning till befintliga större arbetsplatser och industriområden genomförs i första hand inom ramen för arbetet med vår trafikutveckling.

### **Trafik**

Restider som är konkurrenskraftiga gentemot bilen ska eftersträvas och med målbild tåg och andra beslutade målbilder för trafikutvecklingen som utgångspunkt drivs arbetet i olika delar. I tågtrafiken är etablering av Västlänken aktuell. Utredning och gemensamma projekt kopplat till målbild Koll2035 (Göteborg, Mölndal, Partille) är en annan del där framkomlighet och kapacitetshöjande åtgärder står i fokus. Även i övriga pendlingsnav pågår arbete kring framkomlighetsåtgärder som syftar till att korta restiderna.

Omfattande banarbeten i tågtrafiken är en utmaning de kommande åren. Arbetet har ett särskilt fokus och förberedande arbete pågår både kopplat till hur trafiken ska bedrivas och kommunikation till resenärer och allmänhet.

En revidering av målbild tåg 2035 planeras att startas upp i slutet av året 2024. Västtrafik följer och deltar aktivt i arbetet.

### **Gång, cykel och kollektivtrafik**

Kraftsamling mobilitet är en satsning för att nå mål om ökat hållbart resande. Att i nära samverkan med berörda aktörer påverka samhället i en hållbar riktning men också att leverera på en större del av människors resebehov genom att verka vad gäller cykel och gång. Det finns en potential för ökat hållbart resandet genom att göra det enklare att kombinera cykel med kollektivtrafik. Här pågår ett antal tester och utredningar (bland annat utredning av cykel på landsbygdsbuss) som kommer tas vidare under 2025. Även inom mikromobilitet pågår arbete med att undersöka möjligheterna att underlätta kombinerat resande med kollektivtrafik. Även detta arbete planeras tas vidare under 2025.

Informations- och beteendepåverkande projekt som syftar till att öka cykling och hållbart resande i stort planeras under 2025. Bland annat kommer arbetet med att öka kännedom om resmöjligheter på landsbygd att utvecklas genom att undersöka en fortsatt vidareutveckling av närtrafik.

Arbetet drivs i bred samverkan med andra berörda aktörer. Samverkan med kommunerna sker dels i dialog med enskilda kommuner, dels via gemensamma samverkansarenor. Det handlar om utveckling av hållbar mobilitet i både landsbygd och i stadsmiljöer.

### **Utveckling och innovation**

Ytterligare ett utpekad satsningsområde inom kraftsamling mobilitet är att utveckla existerande trafik genom nya erbjudanden och tjänster. Under 2023/2024 genomfördes två tester inom dynamisk trafik. Syftet var att genomföra tester för att i första hand lära mer om möjligheterna med ett koncept för dynamisk trafik i mindre tätorter. Utvärderingen är nu genomförd och nästa steg blir att ta arbetet vidare genom att genomföra mer skarpa test genom att ersätta befintlig kollektivtrafik med dynamisk kollektivtrafik. Tester inom det som kallas för Buss on demand 2.0 planeras genomföras med start under 2025.

Utvecklingen av autonoma fordon innebär nya möjligheter för kollektivtrafiken. En förstudie som syftade till att förstå mer om vilka möjligheter som det skulle kunna innebära är genomförd. Slutsatsen är att tekniken ligger inom räckhåll och bedömning är att inom ca 2–3 år är det möjligt att erbjuda tjänster med självkörande fordon utan säkerhetsförare upp till 70 km/tim. Störst potential för hållbara resor är on-demand tjänst med självkörande mindre fordon utvecklade för delade resor. Större bussar är intressant ur ett effektiviseringsperspektiv. Inför 2025 undersöks möjligheten att genomföra ett test av autonoma fordon i linjetrafik.

Annan verksamhetsutveckling där teknikutveckling såsom AI stöttar och möjliggör pågår och planeras tas vidare under 2025.

### **Samverkan**

Samverkan är central i utvecklingen av kollektivtrafiken. Samverkan med kommunerna sker i det löpande arbetet och utvecklas kontinuerligt. Utvecklat arbetssätt kring trafikutveckling är ett sätt att anpassa det egna utvecklingsarbetet kopplat till kommunernas ansvar för samhällsutvecklingen. Framtagandet av femårsplaner för trafikutveckling, kopplat till den ekonomiska långtidsprognosen, är en del som kommer förfinas och utvecklas vidare under 2025. Samverkan kring pendelparkeringar, tillgänglighetsanpassning med kommunerna och Trafikverket är exempel på viktig samverkan för att få hela resan att fungera. Något som ständigt arbetas med och utvecklas.

Samverkan och dialog med näringsliv och civilsamhälle görs i olika delar. Ett exempel är den samverkan och dialog som sker kopplat till nya etableringar.

### **Kompetensförsörjning**

Västtrafik arbetar tillsammans med partnersföretagen, fackliga organisationer, branschgemensamma forum och andra aktörer för att säkerställa goda förutsättningar för förare och andra kundnära medarbetare. Det sker aktiviteter såväl för att behålla medarbetare som för att attrahera nya medarbetare. Det pågår exempelvis ett samarbete mellan Västtrafik, Bussföretagen, Folkhögskoleförvaltningen och Regional utveckling, VGR i syfte att hitta former för utbildning och kompetensutveckling för bussförare. Inom ramen för upphandlingar utvecklas och tydliggörs kraven för att säkra goda anställningsvillkor och god arbetsmiljö.

### **Infrastruktur**

Västtrafik har under de senaste åren utvecklat sin roll som samordnare för kollektivtrafikens infrastrukturbehov med kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Under pågående revidering av regional plan för transportinfrastruktur deltar Västtrafik aktivt i arbetet. Arbetet tas vidare under 2025 med berörda parter. Västtrafik deltar också aktivt i diverse pågående grupperingar och samarbeten inom Västsvenska paketet och inom ramen för Sverigeförhandlingen. Samarbete vad gäller mobiltäckning och tillgång till WiFi på tåg pågår.

### **Priser, biljetter och zonsystem**

I november 2020 införde Västtrafik, enligt beslut i regionfullmäktige 2018, ett nytt biljettsortiment som byggde på en förändrad zonindelning för den geografiska biljettgiltigheten. 2023 genomfördes dessutom en omlottläggning av ett antal hållplatser i Härryda, Kungälv och Ale kommuner som innebär att dessa hållplatser har tillhörighet till både zon A och B. Under 2025 kommer en utvärdering av biljettsortimentet med underliggande zonindelning och prisstruktur att genomföras. I utredningen ingår bland annat att analysera resenärernas upplevelse av biljettsortimentet ur olika perspektiv samt hur olika målgrupper och resebehov prioriteras prismässigt och vilka effekter den prioriteringen får. Utvärderingen förväntas i sin tur leda till förslag på förändringar i sortimentet. För kommunala tillköp av biljetter finns sedan 2014 ett tillköpsortiment beslutat av dåvarande kollektivtrafiknämnden. Sedan dess har ett nytt senioreerbjudande införts som samtliga kommuner beslutat att nyttja. Det nya erbjudandet medför att principerna för kommunala tillköp behöver revideras och i samband med det kommer hela tillköpsortimentet inklusive biljetter för elevers skol- och fritidsresor att ses över. Ytterligare en tillköpsmöjlighet för kommuner utreds nu av Västtrafik, nämligen en möjlighet för alla kommuner som så önskar att subventionera periodbiljetter för sina invånare, i enlighet med beslut i regionfullmäktige 2018. Ett första införande planeras, efter nödvändig systemutveckling, till 2026.

Regionstyrelsen beslutade i februari 2024 om genomförande av en investering i ett nytt viserings- och biljettsystem för Västtrafik. Investeringen är nödvändig eftersom all fastmonterad utrustning för biljetvisering ombord på fordon samt viss utrustning för biljettköp, faller för åldersstreckat inom några år och måste ersättas. Utrustningen är avgörande för Västtrafiks möjlighet att säkra intäkter när nuvarande system inte längre kan användas, men också för att möjliggöra biljettköp på andra sätt än i appen To Go. Arbetet med systemskiftet behöver därför ha mycket hög prioritet för Västtrafik under kommande år. När den nya utrustningen (systemet) är installerad på samtliga fordon planeras kontaktlös betalning med bankkort ombord ("Blippa och res") att införas i alla tre zonerna i Västtrafiks område. Planen för genomförd investering siktar på 2029. En upphandling har genomförts men är överprövad och tidplanen är mot den bakgrunden osäker.

Vad gäller resor över länsgräns så fortsätter Västtrafik att samverka med grannregionerna för att förenkla biljettköpen. Det sker framför allt i små steg, där villkor och förutsättningar behöver kalibreras. Exempelvis så tillämpas för första gången ett gemensamt prisjusteringsdatum 7 januari 2025 tillsammans Region Halland och Region Jönköpings län med flera andra regioner i syfte att resenärerna ska få sina priser justerade vid ett och samma tillfälle för de biljetter som är länsöverskridande. Arbetet fortsätter med att hitta fler åtgärder som underlättar dessa resor.

Under 2025 kommer Västtrafiks riktlinjer för reklam på fordon och hållplatser att ses över så att reklamen i huvudsak handlar om fossilfria produkter och tjänster. Arbetet sker i dialog och samverkan med andra kollektivtrafikmyndigheter t ex trafikförvaltningen i Stockholm (SL) och Skånetrafiken för att också eftersträva jämförbara villkor i upphandlingar av reklamförmedling.

### **2.3.2.2 Fokusområde: Trygg och pålitlig kollektivtrafik med resenärsfokus**

#### **Trygghet, säkerhet och tillgänglighet**

En avgörande del för ökad trygghet i och omkring kollektivtrafiken är en strategisk samverkan med kommunerna i regionen, både inom samhällsbyggnadssektorn och i det sociala arbetet. Västtrafiks uppdrag inom samhällsutveckling behövs för att inkludera det brottsförebyggande arbetet i processen. Genom Västtrafiks bidrag till kommunernas brottsförebyggande arbete kommer Västtrafiks trygghetsarbete fortsatt formas och utvecklas under 2025. Fortsatt utvecklingsarbete inom organisationen krävs för att möjliggöra ökad samverkan med kommunerna i regionen för ökad trygghet i kollektivtrafiken. Genom kommunal samverkan kan Västtrafik möjliggöra för kommunernas trygghetsresurser att verka i sitt uppdrag även på kollektivtrafikens arenor.

Västtrafik kommer under 2025 arbeta med handlingsplan för en kollektivtrafik på jämlika villkor, parallellt med att den strategiska planen för kollektivtrafik på jämlika villkor revideras. Handlingsplanen kommer innefatta arbete med målsättning att hela resekedjan fungerar för alla resenärsgupper, samverkan och dialog med funktionshinderorganisationer, barn och unga och implementering av framtagna riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Under 2025 kommer Västtrafik att vidareutveckla sitt arbete med sociala analyser med syfte att säkerställa att hänsyn är tagen till sociala faktorer i processer, innovations- och utvecklingsprojekt.

#### **Punktlighet och tillförlitlighet**

Störningsinformation är ett prioriterat strategiskt område att ta kliv inom för Västtrafik. Ett samlat program vid namn "Framtidens trafikinformationsprogram" pågår som har för avsikt att förbättra information till kund och till trafik. Inom arbetet är det viktigt att nå ut till alla resenärsgupper med information. Det genomförs kundintervjuer och arbete vad gäller kundinsikter med fokus på att förstå olika behov. Västtrafik håller i en samverkansgrupp (aktiv involvering) med avsikt att fånga olika behov i frågan om tillgänglighet för olika kundgrupper. Vad gäller frågan om att nå ut snabbt till kund med trafik- och störningsinformation genomförs nu ett test tillsammans med en trafikoperatör.

## **2.4 Regiongemensamt**

### **2.4.1 Säkerhet och beredskap**

Västtrafiks arbete med civil beredskap ska utgå från kollektivtrafikens roll inom totalförsvaret. De viktigaste uppgifterna är att upprätthålla prioriterad kollektivtrafik, stödja Försvarsmakten, utföra sjuktransporter och genomföra storskalig utrymning. För att uppnå konkreta resultat ska utvecklingen av detta arbete få nödvändiga resurser och utföras i samverkan. Detta inkluderar samverkan med andra aktörer inom totalförsvaret, åtgärder för att stärka transportsystemets robusthet, utbyggnad av Västtrafiks förmåga inom totalförsvaret och övningsverksamhet både enskilt och med andra aktörer. Även anskaffning av beredskapsmateriel, tilläggsavtal för trafikföretagen samt att säkra

kommunikationsvägar och infrastruktur ingår i arbetet. Nya lagkrav inom området, såsom NIS2<sup>1</sup>- och CER-direktiven<sup>2</sup>, träder i kraft 2024/2025, och Västtrafik planerar att implementera dessa bland annat genom ett systematiskt arbete med informationssäkerhet.

## 2.4.2 Intern kontroll

Västtrafik fortsätter arbetet med internkontroll i enlighet med det årshjul bolaget arbetat utifrån under ett antal år. Arbetet innefattar bl a upprättande av riskanalys, internkontrollplan för kommande år samt uppföljning internkontrollplan föregående år. Utöver det är styrning, måluppföljning och just nu ledningssystem (med särskilt fokus på miljöledningssystem/miljöcertifiering och införande av CSRD<sup>3</sup>) en viktig del i arbetet med internkontroll, där Västtrafik fortsätter utveckla arbetet att styra och prioritera från ett helhetsperspektiv.

# 3 Medarbetare

## 3.1 Utblick 2026–2027

Målen i regionfullmäktiges budget som är beskrivna i medarbetaravsnittet är i de allra flesta fall mål som kräver ett långsiktigt arbete. Det krävs kontinuitet och långsiktighet för att bli framgångsrik. Och även om ett mål uppfylls ett år, så behövs fortsatt utveckling av området för att upprätthålla nivån. Planering och strategiskt arbete är viktigt. Aktiviteter för att uppnå målen och utmaningar kan variera över tid, där det löpande är viktigt att utvärdera arbetet för att se om de ger önskad effekt och leder till den långsiktiga önskade riktningen och anpassa i årliga budgeten.

## 3.2 Mål från regionfullmäktiges budget

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

Västra Götalandsregionen liksom Västtrafik arbetar långsiktigt och målmedvetet med arbetsgivarvarumärket, framför allt med fokus på kompetensförsörjningens fem delar, att attrahera, rekrytera, utveckla, behålla och avveckla kompetens. Det är ett långsiktigt mål som kräver uthålligt arbete, ett arbete som byggs från grunden av chefer och medarbetare. För att bli framgångsrika i Västtrafiks uppdrag krävs att företaget är en attraktiv arbetsgivare samt har attraktiva arbetsplatser. Västtrafik arbetar aktivt för att ta steg mot en hållbarare arbetsplats samt att ha en än mer inkluderande kultur. Varumärkesarbetet tar

---

<sup>1</sup> NIS2 - [Network and Information Systems Directive 2](#)

<sup>2</sup> CER - [Directive on the resilience of critical entities](#)

<sup>3</sup> CSRD - [Corporate Sustainability Reporting Directive](#)

avstamp i en personlighet som är inkluderande, trygg och visionär. Även nästa år kommer kulturarbetet fortsätta, nu med ett mer tvärfunktionellt fokus. Västtrafik har fortsatt fokus på vidareutvecklingen av onboarding, digitalisering av arbetsplatsen samt genomlysning av ett inkluderingsperspektiv i flera HR-processer. Arbetet med kompetensplaneringen, och då framför allt den strategiska planeringen, har senaste åren fokuserats på vår medarbetarprofil och ledarprofil detta då alla medarbetare ska ha förståelse för att ”Det börjar med mig”. Vad avser andelen anställda som har en plan för kompetensutveckling har Västtrafik sedan flera år tillbaka ett uttalat krav kring detta i samband med medarbetaruppföljningen.

### **3.2.1.1 Fokusområde: Fortsatt arbete med konkurrenskraftiga löner**

Konkurrenskraftiga löner är en viktig del i att vara en attraktiv arbetsgivare. Lönen är en viktig drivkraft för goda arbetsinsatser, resultat och individuell utveckling. En fungerande lönebildning förutsätter en bra, lokal löneprocess. Västtrafik arbetar strukturerat och strategiskt med lönebildning som har sin grund i BAS-systemet (arbetsvärderings-system) samt hänsyn tagen till marknadspåverkan. Lönesättningen på Västtrafik är individuell, differentierad och fri från diskriminering. Den individuella lönesättningen bygger på att cheferna bl a visar sina medarbetare att ansvar i arbetet, bidrag till utveckling och innovation samt bidrag till helheten ligger till grund för löneutvecklingen. Den individuella lönesättningen är ett viktigt instrument för att uppmuntra och visa uppmuntran för goda prestationer. Lönen utgör dock endast ett av flera medel för att stimulera till goda arbetsinsatser. Intressanta arbetsuppgifter, kompetensutveckling och utvecklingsmöjligheter i arbetet, flexibla arbetstider, god arbetsmiljö och arbetsledning samt ansvar och självständighet i arbetet är exempel på andra faktorer som medarbetarna värderar högt. Västtrafik genomför varje år en lönekartläggning tillsammans med våra fackliga parter och så kommer även att göras inför 2025 års löneöversyn. Det är sällsynt att osakliga löneskillnader identifieras men om så sker i samband med lönekartläggningen genomförs särskilda lönesattningar i samband med den årliga löneöversynen.

### **3.2.1.2 Fokusområde: Arbetet med att nå normtal för antal medarbetare per chef ska följas för att förutsättningar för första linjens chef ska förbättras**

Västtrafik har inte chefer med fler medarbetare än regionens normtal, därav finns inga handlingsplaner för att genomföra anpassningar. Västtrafik kommer under 2025 att ta ytterligare steg i vidareutvecklingen av medarbetarskapet och ledarskapet. Medarbetarsamtalen bygger vidare på affärsplanen och det finns stor igenkänning med verksamhetsstrategin i medarbetarprofil och ledarprofil. Mål sätts också utifrån ageranden och bygger inte bara vidare på förbättringsområden, utan också styrkor. Hur vi agerar är avgörande för att vi ska nå våra mål. Profilerna enar i ett gemensamt arbetssätt och utgör underlag till medarbetarsamtalen. Chefens egen vidareutveckling är en del i att skapa rätt förutsättningar för chefskapet. En chefsutvecklingsgrupp arbetar tillsammans med HR med Västtrafiks chefsutveckling, detta för att tydligare möta upp chefernas behov utifrån

var man befinner sig i sin karriär. Andra prioriterade frågor kopplat till chefskapet är chefens introduktion samt chefen som kulturbärare.

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

Västtrafik fortsätter även nästa år uppföljningen av medarbetarnas fysiska och psykosociala hälsa via OSA-dialoger (organisatorisk och social arbetsmiljö). Dessa dialoger kompletteras löpande med pulsmätningar. Nästa års medarbetardialoger och kulturarbete tar avstamp i årets tvärfunktionella dialoger samt pulsmätningarnas uppföljningsområden. 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. Västtrafiks medarbetarsamtal rymmer välmående, erfarenhetsutbyte, nyfikenhet på varandras tankar, kunskap och positiva återkoppling. Detta är grunden för en bra arbetsmiljö och bidrar till en hållbar förflyttning samt att vara en attraktiv arbetsgivare. Västtrafik har två typer av samtal: en del med fokus på välmående, den fysiska och psykosociala arbetsmiljön och den andra delen har fokus på prestation, resultat och utveckling.

#### **3.2.2.1 Fokusområde: Ta bort onödiga administrativa uppgifter för medarbetare**

Digitaliseringen är en möjliggörare för att effektivisera Västtrafiks HR-processer och skapa förutsättningar för cheferna att få en enklare, tryggare och mer hållbar arbetsmiljö. Digitalisering tillåter cheferna att jobba mer proaktivt och i harmoni med resterande verksamhet. Under nästa år har Västtrafik fortsatt fokus på intern digitalisering, exempelvis genom digital HR. Detta för att ytterligare kunna stötta verksamheten, underlätta kommunikation, samarbete och förenkla arbetssätt (det ska vara lätt att göra rätt).

### **3.3 Arbete mot kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier**

Västtrafik har nolltolerans mot kränkande särbehandling och alla former av trakasserier. Sedan 2018 har OSA-samtalen haft särskilt fokus på kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier. OSA-samtalen tar avstamp i arbetsmiljölagen och diskrimineringslagen och arbetsmiljöverkets författningssamling, AFS 2015:4 samt Västtrafiks spelregler. Under 2025 kommer OSA-dialogerna att fortsatt ha fokus på tvärfunktionella dialoger som tar avstamp i verksamhetsstrategin ”Vi gör det tillsammans”. Parallellt kommer chefer att ha fortsatt fokus på chefens roll som kulturbärare. Under 2025 kommer aktiviteter att prioriteras som tar avstamp i våra regelbundna pulsmätningar samt hösten 2024 års genomförda diskrimineringsenkät.

## 3.4 Personalvolym och personalstruktur

Sedan flera år tillbaka arbetar Västtrafik aktivt med att identifiera kärnkompetenser, dvs vilka kompetenser måste vara anställda och vilka kompetenser som tillfälligt kan förstärkas genom att använda Västtrafiks konsultförmedlingstjänst. Västtrafiks mål och uppdrag innebär att behovet av att kompetensväxla löpande ses över, ett arbete som även fortsätter nästa år och då framförallt med fokus på roller inom IT. När det gäller kompetensförsörjning inom IT kommer Västtrafik även 2025 att genomföra ett talangprogram, där vi tar in nyexaminerade i ett ettårigt utbildningsprogram med målsättning att erbjuda en anställning för att kunna avveckla konsultkompetenser. Särskild anställningsprövning gäller även under 2025 vilket innebär en aktiv omfördelning av uppkomna vakanser samt inget utrymme för växande verksamhet.

## 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

Västtrafiks affärsplan bygger vidare på trafikförsörjningsprogrammet och beskriver Västtrafiks riktning, var är fokus de närmaste åren och vad behöver ske för att nå visionen ”Hållbart resande är norm”. Västtrafiks verksamhet bedrivs med hållbarhet som grund vilket innebär att Västtrafik tar miljömässigt ansvar genom att erbjuda och arbeta för hållbara och miljöanpassade resor och tjänster med låg klimat- och hälsopåverkan. Västtrafik arbetar aktivt för att minska miljö- och klimatpåverkan från den egna verksamheten. Västtrafik har ett brett perspektiv på hållbart resande, som inkluderar gång, cykel och andra hållbara trafikslag, för att den totala miljöbelastningen i samhället ska minska. Västtrafik tar socialt ansvar som samhällsaktör. Västtrafik utvecklar, upphandlar och kommunicerar en hållbar och prisvärd kollektivtrafik som är tillgänglig, inkluderande säker och trygg för alla samhällsgrupper. Västtrafik certifierar sitt miljöledningssystem enligt ISO 14001<sup>4</sup> under våren 2025. Under 2025 arbetar Västtrafik vidare med att implementera CSRD i verksamheten för att kunna redovisa år 2025 i enlighet med direktivet i februari 2026.

---

<sup>4</sup> ISO – [International Organization for Standardization](https://www.iso.org/)



### **4.1.2 Fokusområde: Minska Västra Götalandsregionens miljö- och klimatpåverkan enligt miljömål 2030**

Elektrifieringen är nödvändig för att nå klimatmålen. Elektrifieringen av busstrafiken fortlöper. Ingående stadstrafik är kravställd med elektrisk drift, omställningen till eldrivna busar i regiontrafik kommer att ske tidigast från 2026. Till dess elektrifiering är möjlig kommer biodiesel, och i de fall det är möjligt, även biogas användas. Även omställning mot eldrift inom fartygstrafiken pågår i samband med nya trafikupphandlingar. Senast 2030 är målsättningen att enbart energi från fossilfria källor ska användas.

Under 2025 är det planerat trafikstart med elfärjetrafik i älvtrafiken i Göteborg, trafikstart även för drygt 130 elbussar i stadstrafik bland annat i Uddevalla, Skövde, Alingsås och på Hisingen samt drygt 320 biodieselbussar i regiontrafik i Skaraborg, Uddevalla och Alingsås.

Västtrafik arbetar aktivt med att följa upp samtliga trafikavtal. Under 2025 kommer Västtrafik att genomföra miljörevisioner på plats hos ett antal anlitate trafikföretag för att säkerställa att de miljökrav som är ställda i avtalen efterlevs.

### **4.1.3 Fokusområde: Öka Västra Götalandsregionens positiva påverkan på god hälsa, jämlikhet och delaktighet enligt Mål för social hållbarhet 2030**

Västtrafik arbetar för en kollektivtrafik utan diskriminering och verkar för att göra det möjligt för fler att resa kollektivt. Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar.

Västtrafik deltar aktivt i arbetet med den strategiska planen för en kollektivtrafik på jämlika villkor, parallellt pågår arbete med att ta fram en handlingsplan för Västtrafik. Handlingsplanen kommer innefatta arbete med målsättning att hela resekedjan fungerar för alla resenärsgupper, samverkan och dialog med funktionshinderorganisationer, barn och unga och implementering av framtagna riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Under 2025 kommer Västtrafik att vidareutveckla sitt arbete med sociala analyser med syfte att säkerställa att hänsyn är tagen till sociala faktorer i processer, innovations- och utvecklingsprojekt.

## **5 Ekonomi**

Västtrafiks föreslagna ram till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden visar för 2025 på ett minskat driftsbidrag motsvarande 19 mnkr. I jämförelse med tidigare gjord långtidsprognos 2025–2027 har Västtrafiks behov av driftsbidrag bedömts minska med 300 mnkr. Den främsta anledningen till de förändrade förutsättningarna utgår ifrån indexutvecklingen. Utöver det beslutades en annan prisjustering motsvarande 3%, samt att Västtrafiks styrelse har givit bolaget i uppdrag att utifrån långtidsprognosen effektivisera cirka 1% av ”övriga kostnader” (ej trafik) över 3 år.

Belopp i mnkr	Budget 2025	Budget 2024	Avvikelse B25-B24	%
Biljettintäkter	3 986	3 823	163	4%
Övriga intäkter	1 869	1 772	97	5%
Kostnader	-12 079	-11 838	-241	2%
<b>Resultat före finansnetto och bokslutsdisp</b>	<b>-6 223</b>	<b>-6 243</b>	<b>19</b>	<b>0%</b>
Finansnetto	1	1	0	
<b>Resultat före driftsbidrag</b>	<b>-6 223</b>	<b>-6 242</b>	<b>19</b>	<b>0%</b>
Förslag driftsbidrag	6 223	6 242	-19	0%
<b>Resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

## 5.1 Utblick 2026–2027

Enligt överenskommelse med koncernkontoret kommer utblick 2026-2027 uppdateras i december när Västtrafiks långtidsprognosen 2026-2028 är beslutad.

## 5.2 Resultat

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelserna mellan budget 2025 och budget 2024.

<b>Sammanfattning av avvikelser budget 2025 i jämförelse med budget 2024</b> (Belopp i mnkr)	
Biljettintäkter	163
Index (exkl el tåg och spårvagn)	-20
TP 2025 etc	-48
Upphandling/omförhandling	105
Spårvagn trafik, bana och fordon	-179
Tåg trafik, bana och fordon	-33
Övrigt	30
	19

Biljettintäkterna består av olika effekter som beskrivs under särskilt stycke senare i rapporten (+163 mnkr).

Index avviker mellan åren i ovanligt liten omfattning (-20 mnkr). Bedömningen är en stabilare kostnadsutveckling i jämförelse med de senaste åren. Kostnaden drivs främst utifrån AKI, KPI medan bränsleindex bedöms som mer stabil. Ränteindex är estimerat utifrån Riksbankens räntebana som visar en positiv utveckling.

Trafikplan 2025 är beslutad och effekterna utifrån den är medtagna i budget 2025 (-25 mnkr). Utöver det finns ytterligare medel för trafikändringar för att hantera de trafiketableringar eller andra behov av förändringar med kortare perspektiv under kommande år (-23 mnkr).

Upphandling och omförhandling är positiva upphandlingseffekter i nya trafikavtal (+105).

Spårvagn trafik, bana och fordon (-179 mnkr) avser dels trafikkostnaderna för drift och underhåll av spårvagnstrafiken som utförs av Göteborg Spårvägar (-112 mnkr). Avser även ökade bankostnader (-31 mnkr) samt ökad kostnad för de nya spårvagnarna M34

(-13) som bedöms komma under 2025. Utöver det förväntas även upphandling av helt ny spårvagn pågå under nästkommande år (-16 mnkr) samt övrigt (-6 mnkr).

Tågtrafik, bana och fordon (-33 mnkr) innehåller ett antal förändringar. Bland de större kan nämnas att de första nya tågfordonen X80 förväntas börja användas under 2025 vilket kräver en etablering samt ökar hyreskostnader (-43 mnkr). Även inhyrda tåg från Skånetrafiken (+21 mnkr) återlämnas. Utbyggnaden av Falköpingsdepån ska vara klar och därmed ökar hyreskostnaderna (-27 mnkr). Det planeras för stora banarbeten inom tågtrafiken bland annat på Västra Stambanan vilket medför produktions-nedsättningar samtidigt som det kommer ställas högre krav på ersättningstrafik (-18 mnkr). Utöver det kan även nämnas ett nytt banavgiftsavtal trätt i kraft som minskat kostnaderna för bana (+47 mnkr) samt övrigt (-13 mnkr).

Övrigt (+30 mnkr) innehåller resterande delar av verksamheten som till exempel ökade personalkostnader, minskade avskrivningar men även kostnadsbesparingar i verksamheten som väger upp såsom digitalisering av försäljningskanaler, konsultväxlingar och effektivisering av verksamhet.

### **Känslighetsanalys**

Västtrafik är utsatt för normala marknadsrisker. Efterfrågan på Västtrafiks tjänster påverkas av förändringar i konjunktur och på arbetsmarknad. Det går heller inte med säkerhet att förutse kundernas reaktion på förändringar av Västtrafiks priser och tjänster. Intäkterna styrs av hur resenärerna reser och väljer färdbevis.

Utvecklingen av index är alltid svår att bedöma. Västtrafik baserar därför budget på officiella prognoser där sådana finns att tillgå. Små avvikelser framför allt avseende indexen AKI och KPI påverkar stora delar av kostnadsmassan. Vad avser index för bränsle finns inga officiella prognoser. Situationen är i dagsläget ännu mer komplex utifrån användandet av alternativa drivmedel som t ex RME, HVO. Indexen påverkar inte lika stora andelar som övriga index, men förändras ofta mer under ett år. Händelser i omvärlden påverkar utvecklingen och dessa index.

### **Självfinansieringsgrad**

Västtrafiks självfinansieringsgrad var åren innan pandemin motsvarande 50–51% (enligt beräkning i årsredovisningen). Med start under pandemin med minskade biljettintäkter, men också en efterföljande hög allmän kostnadsutveckling, så påverkades självfinansieringsgraden negativt. En estimering av självfinansieringsgraden utifrån budget 2025 visar på cirka 47,9 %. Intäkternas utveckling och en lägre ökningstakt av den allmänna kostnadsutvecklingen gör att självfinansieringsgraden stärks något jämför med de senaste åren.

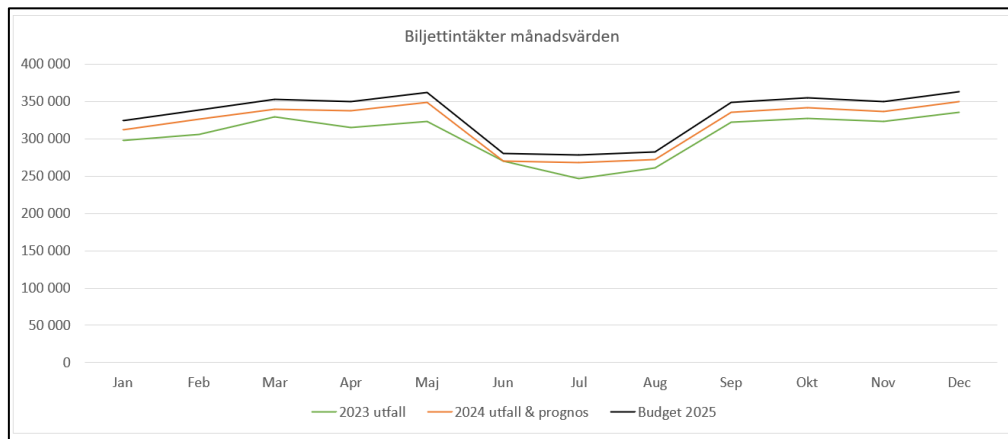
## **5.2.1 Verksamhetens intäkter**

Biljettintäkterna förväntas öka med +163 mnkr (4%) i jämförelse med budget 2024. Budgetförslaget innehåller en genomsnittlig prisjustering motsvarande 3%, vilket beräknas motsvara cirka +75 mnkr. Västtrafik fortsätter att ha ekonomisk hållbarhet som fokusområde där budget i balans och arbete med intäktssäkring är en viktig del. Det

påbörjade arbetet med intäktssäkring och de aktiviteter som pågår kommer fortsätta att utvecklas under 2025 vilket förväntas ge en fortsatt positiv effekt på intäkterna.

<b>(Mnkr)</b>		
<b>Biljettintäkter</b>	<b>Budget 2024</b>	<b>3 823</b>
Prisjustering		75
Ökande försäljning och resande, biljettmix etc		43
Intäktssäkring		45
<b>Biljettintäkter</b>	<b>Budget 2025</b>	<b>3 986</b>

Att bedöma resandets utveckling samt resenärens val av färdbevis är alltid svårt. De förändringar i resvanor och behov som kommit efter pandemin har påverkat Västtrafik. Återhämtningen har varit stark, men mattats av under 2024. Biljettintäkterna har återgått bättre än resandet, vilket bl a beror på ändrad biljettmix och resultat av intäktsäkring.



Diagrammet ovan visar utfallet för 2023 och prognos 2024 samt budget 2025 (svart linje). Bedömningen är att intäkterna fortsätter att öka till följd av prisjustering, men också till följd av resandeökning och intäktssäkring.

## 5.2.2 Verksamhetens kostnader

Kostnaderna i budgetförslag 2025 ökar med -241 mnkr (2 %) i jämförelse med budget 2024.

(Belopp i mnkr)	Budget 2025	Budget 2024	Avvikelse B25-B24	%
Direkta trafikknstnader	-10 193	-9 622	-571	6%
Övriga driftskostnader	-1 154	-1 502	348	-23%
Personalkostnader	-446	-417	-29	7%
Avskrivningar	-286	-297	11	-4%
<b>Totala kostnader</b>	<b>-12 079</b>	<b>-11 838</b>	<b>-241</b>	<b>2%</b>

I arbetet med budget 2025 har det gjorts förändringar i klassificering av vissa kostnader från övriga driftkostnader till direkta trafikknstnader. Detta har gjorts för att uppnå en bättre stabilitet över tid inom respektive kostnadsslag. Det gäller till exempel underhåll

och tungt underhåll av fordon, hyra av fordon och kostnader för depåer. Det påverkar jämförelsen med budget 2024 för direkta trafik kostnader och övriga driftkostnader.

De största kostnadsökningarna är beskrivna i tidigare sammanfattning utifrån en netto-redovisning för att visa totala konsekvenserna. Nedan är en beskrivning utifrån bruttopåverkan inom respektive kostnadsslag.

Trafikkostnaderna ökar med 6%. Den största förklaringsposten avser omklassificeringar av trafik kostnader (-424 mnkr). Den reella ökningen av trafik kostnaderna är -147 mnkr. Den allmänna kostnadsutvecklingen (index) på trafikavtalen visar en lägre ökningstakt än senaste årens budgetar (-20 mnkr). Den största negativa avvikelsen avser ökade kostnaderna för driften av spårvagnstrafik (-112 mnkr). Samtidigt finns det även positiva poster för till exempel upphandlingseffekter (+105 mnkr) som väger upp andra kostnadsökningar.

Driftskostnaderna minskar med 23% mellan budgetåren. Den största förklaringsposten är överföring av fordons- och depåkostnader (+424 mnkr). Driftkostnaderna ökar reellt med -76 mnkr. Här finns diverse kostnadsökningar men även kostnader för vidarefakturerings upptaget med -40 mnkr vilket har en motsvarande övrig intäkt.

Personalkostnaderna ökar med 7%. Det avser lönejustering enligt prognosticerat AKI-index, samt justering för högre AKI 2024 än budgeterat. Även effekter av ej budgeterade konsultväxlingar. Personalkostnaderna innehåller ingen utökning av antal medarbetare under 2025.

Avskrivningarna minskar med 4% för 2025. Andelen anläggningar som är färdig-avskrivna och går ur plan är större än de beräknade aktiveringarna enligt investeringsplanen.

## 5.3 Investeringar

Kollektivtrafiken står inför stora investeringar under 2025 och kommande år. Omfattande nyinvesteringar pågår i fordon, system och i depåer samt större hållplatser. På grund av att även regionen som helhet har stora totala investeringar så har Västra Götalandsregionen beslutat att arbeta med en särskild hantering av investeringar. Bland annat innebär det att beslut om verksamhetsstyrda investeringsramar samt fortsatt planering och genomförande av ägarstyrda investeringar ännu inte fattats inför 2025. Beslut beräknas tas i oktober 2024. De investeringar som aktiveras under 2025 i Västtrafik och avser verksamhetsstyrda investeringar som presenteras i tabell nedan bedöms påverkas i mindre omfattning. Konsekvenserna på de mer långsiktiga investeringarna och kommande behov kan komma att påverkas på ett tydligare sätt. En annan förändring inför 2025 är att ramarna för verksamhetsstyrda investeringar utgör beslutsramar, och inte som tidigare ramar för utbetalningar. Västtrafiks investeringsplan för budget 2025 bedöms ligga inom den framtagna preliminära ramen. Detta beror delvis på att vissa beslut (som redan är tagna) sträcker sig över flera år där själva investeringen genomförs 2025 och framåt.

Investeringar, per verksamhetsram (tkr)	Beslut B2025	Prel beslutsramar 2025	Utbetalningar 2025
Verksamhetsstyrd Utrustning	80 650	120 000	193 460
Verksamhetsstyrda Fordon	42 200	80 000	135 095
Verksamhetsstyrd Fastighet	80 000	90 000	31 328
<b>Summa investeringar</b>	<b>202 850</b>	<b>290 000</b>	<b>359 883</b>

Investeringar, per ägarstyrd ram (tkr)	Totalbelopp	Utbetalningar 2025
Ägarstyrd Utrustning	340 000	35 000
Ägarstyrd Fordon	4 994 030	893 075
Ägarstyrd följdutrustning	132 650	90
<b>Summa investeringar</b>	<b>5 466 680</b>	<b>928 165</b>

I de verksamhetsstyrda investeringar som planeras genomföras under 2025 finns vissa större reinvesteringar medtagna. Dels reinvestering i system för information på tågfordon, men dels också reinvestering i andra trafiksystem och investeringar i infrastruktur kopplat till elektrifiering av trafik.

Ägarstyrd investering i utrustning avser i sin helhet investering i projektet framtidens biljettsystem. Investering i framtidens biljettsystem kommer ske under flera år framåt och det som redovisas ovan avser utbetalningar 2025. På grund av att tilldelningen i den upphandling som gjorts i projektet har överprövats finns en stor osäkerhet i projektet vilket kan leda till förskjutningar i tid.

Ägarstyrda fordonsinvesteringar avser tågfordon samt elektrifiering av fartyg. I totalbelopp och bedömda utbetalningar för 2025 ingår bedömd indexeffekt. Ägarstyrd följdutrustning avser utrustning i fordonsdepåer.

Beslut om genomförande av investeringar fattas för varje investering för sig i enlighet med Västra Götalandsregionens investeringsprocess samt Västtrafiks delegationsordning.

Alla investeringar inom fastighetsområdet hanteras som tidigare av Västfastigheter och innebär en hyreskostnad för Västtrafik när byggnaderna färdigställts. Utöver ovanstående sker investeringar även hos andra parter som är kopplat till kollektivtrafiken. Kommuner investerar i infrastrukturåtgärder och trafikoperatörer investerar i samband med nya trafikavtal i fordon m m. Infrastrukturåtgärder står kommunerna för och trafikoperatörernas investeringar ingår i de trafikknostnader som Västtrafik betalar. Dessa typer av investeringar ingår inte i tabellerna ovan.

### Aktiveringar

Västtrafiks investeringsplan 2025 visar årets aktiveringar och som således påverkar posten avskrivningar i budget 2025. I investeringsplanen finns utöver nedanstående tabell beslut och utbetalningar för investeringar som påbörjas under 2025 men som aktiveras 2026 eller senare. Dessa investeringar sammantaget kan komma att begränsas av kommande beslutade ramar och eventuellt behov av prioriteringar får hanteras inom Västtrafiks totala investeringsram eller i enlighet med regionens investeringsprocess.

Investeringar, aktivering tkr	Brutto invest B2025	Brutto invest B2024
Säkerhet och administrativ service	650	780
Elektrifiering	54 096	7 000
Utveckling system	13 500	21 700
Fordonsutrustning/Trafiknära utrustning	38 964	
Tågunderhåll	45 595	18 900
Spårvagn utrustning	30 600	21 400
Tåg inköp 1 st Itino		15 000
Bussdepå utrustning	340	20 200
Övrigt	27 500	20 100
<b>Summa investeringar</b>	<b>211 245</b>	<b>125 080</b>

## 5.4 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik har vid ingången av 2024 motsvarande 997 mnkr avsatta i obeskattade reserver. (Samtliga obeskattade reserver avser överavskrivningar.) Utifrån pågående resultatutveckling och positiva budgetavvikelse förväntar Västtrafik att dessa ökar ytterligare under innevarande år.

//