

# Årsredovisning 2020

## Kollektivtrafiknämnden



# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning och viktigaste händelser.....</b>	<b>4</b>
1.1	Sammanfattning .....	4
1.2	Viktigaste händelserna .....	4
<b>2</b>	<b>Regiongemensamt arbete .....</b>	<b>6</b>
2.1	Verksamhetens miljöarbete .....	6
2.2	Folkhälsa och social hållbarhet .....	6
2.3	Mänskliga rättigheter och jämlik vård .....	6
2.4	Verksamhetens säkerhets- och beredskapsarbete.....	7
2.5	Lärdomar/förbättringsområden efter genomförd intern kontroll 2020.....	7
<b>3</b>	<b>Tillkommande rapportering .....</b>	<b>8</b>
3.1	Sammanfattning av effekter av corona covid-19 .....	8
3.1.1	Verksamhet .....	8
3.1.2	Personal.....	8
3.1.3	Ekonomi.....	8
<b>4</b>	<b>Mål och fokusområden.....</b>	<b>10</b>
4.1	Hållbar, innovativ och kreativ region.....	10
4.1.1	Det hållbara resandet ska öka och bidra till möjligheterna att bo, verka och vistas i hela regionen .....	10
4.1.1.1	Utveckla målbild för det storregionala bussnätet .....	12
4.1.2	Hela regionen ska växa. Jobb, kommunikationer samt delaktighet och attraktivitet i både stad och land ska öka.....	12
4.1.3	Klimatutsläppen från fossil energi i Västra Götaland ska minska .....	13
4.1.3.1	Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om" .....	13
<b>5</b>	<b>Ekonomiska förutsättningar .....</b>	<b>14</b>
5.1	Ekonomiskt resultat.....	14
5.1.1	Resultaträkning beställare regional utveckling .....	14
5.1.2	Intäktsutveckling.....	15
5.1.3	Kostnadsutveckling .....	15
5.2	Eget kapital.....	15
5.3	Investeringar.....	15
<b>6</b>	<b>Bokslutsdokument och noter .....</b>	<b>16</b>
<b>7</b>	<b>Övrig rapportering .....</b>	<b>17</b>
7.1	Särskild åiterrapportering enligt beslut av regionfullmäktige .....	17

## **Bilagor**

*Bilaga 1: BD med noter*

# 1 Sammanfattning och viktigaste händelser

## 1.1 Sammanfattning

Verksamhetsåret för kollektivtrafiken 2020 har präglats av pandemin. Resandet och kollektivtrafikens marknadsandel har minskat kraftigt på grund av restriktioner, att många arbetar hemma eller väljer andra transportsätt för att undvika trängsel. Det har i sin tur lett till ett stort tapp av intäkter för Västtrafik. Kollektivtrafiknämnden har gett Västtrafik mandat att prioritera åtgärder till följd av pandemin och därmed avvika från det ordinarie uppdrag som nämnden lagt till bolaget för året. Relativt stora negativa avvikelser har därmed uppstått i förhållande till de mål Trafikförsörjningsprogrammet för 2020 anger. Pandemin har också inneburit en omställning till digitala möten och distansarbete i hög utsträckning. Flera av kollektivtrafiknämndens projekt har fått förlängd tidsplan då aktiviteter inte kunnat genomföras under året.

Förslag till reviderat trafikförsörjningsprogram, för perioden 2021 - 2025, har varit ute på remiss under stor del av året. Då förslaget togs fram före Corona har ett arbete gjorts under hösten 2020 för att revidera förslag till mål och ta fram scenarier för hur resande och ekonomi kan komma att utvecklas framgent. Förslag till nytt reviderat program lyfts för beslut under våren 2021 med ingången att nästa revidering behöver tidigareläggas när vi vet mer om hur resandet utvecklas.

En trafikeringsstrategi; ”Målbild tåg-delmål 2028 inklusive storregional busstrafik”, har också varit på remiss under året och beslutades av kollektivtrafiknämnden i november 2020. Strategin visar hur trafiken kan utvecklas som ett sammanhängande och effektivt system som bättre knyter samman regionen främst med redan beslutade infrastrukturåtgärder.

En omorganisation har gjorts genom en verksamhetsöverföring av Hållbart resande väst till Västtrafik, som en del i översynen av koncernkontoret.

I enlighet med kollektivtrafiknämndens uppdrag har Västtrafik implementerat en ny zonstruktur, i syfte att förenkla för resenären. Förändringen trädde i kraft den 4 november 2020. Där till har Västtrafik i enlighet med kollektivtrafiknämndens miljö- och klimatstrategi handlat upp trafik med elbussar som innebär att Västra Götaland i december 2020 fick Nordens största elbussflotta.

## 1.2 Viktigaste händelserna

Sammanfattningsvis bedöms de tre enskilt viktigaste händelserna 2020 för kollektivtrafiken vara

- Pandemins utmaningar för ekonomi, verksamhet och negativa konsekvenser för måluppfyllelsen främst avseende resande och marknadsandel
- Införandet av ny zonstruktur för biljetter som innebär att vi går från ett system med över 70 zoner till 3. Syftet är att sänka tröskeln till kollektivtrafiken genom att det blir enklare för resenären att förstå vad man ska betala.

Införandet av elbussar i stadstrafikavtal som innebär att Västtrafik sedan december har Nordens största elbussflotta.

## 2 Regiongemensamt arbete

### 2.1 Verksamhetens miljöarbete

Kollektivtrafiken i sig är ett viktigt verktyg för att minska utsläppen i transportsystemet. Genomförandet av Miljö-och klimatstrategi för kollektivtrafiken innebär att nämnden ställer krav på Västtrafik att successivt fasa ut fossila bränslen helt, samt ställa om stadstrafik till eldrift. I stort sett är drivs all trafik på förnybara bränslen utom viss båttrafik och Kinnekulletåget som går på oelektrifierad bana. (Se även avsnitt 4.1.3.1)

Kopplat pandemiutbrottet i våras har videomöten och videokonferenser ersatt stor andel av medarbetarnas och politikerna i kollektivtrafiknämndens resor.

### 2.2 Folkhälsa och social hållbarhet

Kollektivtrafiknämnden har utifrån regionfullmäktiges ”Handlingsplan fullföljda studier 2017 - 2020” inriktat sig främst på delområde 3 ”Minska de negativa effekterna av ogynnsamma livsvillkor och levnadsvanor för barn och unga” genom att inom Hållbart resande väst driva projektet På egna ben.

I På egna ben uppmuntras elever i årskurs 4 - 6 att gå, cykla eller åka kollektivt till skolan i form av en tävling, där klassen samlar poäng under fem veckor. Som en del av tävlingen ingår också att göra övningar kopplat till trafiksäkerhet, hälsa och miljö. 2020 var det 211 klasser i Västra Götaland som deltog, fördelat på 11 kommuner. Syftet med projektet är att grundlägga goda vanor, att minska mängden bilar runt skolorna från elever som skjutsas och att skapa medvetenhet hos både föräldrar och barn – visa att det går. Från 2021 drivs projektet vidare av Västtrafik,

### 2.3 Mänskliga rättigheter och jämlik vård

Kollektivtrafiknämndens arbete med mänskliga rättigheter sker i huvudsak genom trafikförsörjningsprogrammet och dess strategi för Kollektivtrafik på jämlika villkor, som Västtrafik under året har omsatt till en handlingsplan. I det årliga uppdraget till Västtrafik görs prioriteringar för kommande år. Här redovisar dock kollektivtrafiknämnden sina aktiviteter kopplat till VGR:s centrala handlingsplan för mänskliga rättigheter och dess målstruktur:

När det gäller mål 1; Förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, ingår i nämndens uppdrag till Västtrafik att fortsatt arbeta med tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Takten under 2020 har varit lägre än tidigare år med anledning av pandemin.

När det gäller Mål 2; Stärkta rättigheter för barn och unga och mål 9; Stärkt människorättsperspektiv i ärendeberedning och beslutsunderlag, har kollektivtrafiknämnden genomfört en prövning och analys av barnets bästa i samband med revidering av trafikförsörjningsprogrammet. Förslaget till nytt trafikförsörjningsprogrammet föreslås justeras i enlighet med prövningens

slutsatser

Kollektivtrafiknämnden har särskilt tryckt på betydelsen av trygghet i uppdraget till Västtrafik. Arbetet med de uppskattade trygghetsvärdena har fortsatt under 2020 och är en del av det systematiska trygghetsarbetet som Västtrafik driver. Under 2020 har de startat upp ett samverkansarbete med övriga aktörer kring kollektivtrafiken, där man tittar på tryggheten kopplat till specifika platser. Samverkansmetod för trygghet i kollektivtrafiken är namnet på arbetet och samverkan sker mellan Västtrafik, kommun, polis, näringsidkare med flera. Sammantaget kan detta sägas bidra till mål 3; Systematiskt arbete för rätten till frihet från våld

## **2.4 Verksamhetens säkerhets- och beredskapsarbete**

I samband med nämndens arbete med intern kontroll har även säkerhets- och beredskapsfrågorna värderats i förhållande till nämndens uppdrag. Det har inte funnits behov av att genomföra några specifika säkerhets- och beredskapsaktiviteter för nämnden, utöver vad som pågår övergripande för VGR.

## **2.5 Lärdomar/förbättringsområden efter genomförd intern kontroll 2020**

Kollektivtrafiknämndens plan för interna kontroller innehåller tio kontrollmoment, under rubrikerna delegation, ekonomi och verksamhet. Kontrollen av dessa bedöms i huvudsak tillfredsställande. En iakttagelse som kan exemplifiera summeringen av kontrollerna som genomförts, är att ständigt kvalitetssäkra våra arbetsprocesser. Det gäller såväl för tjänstepersonsberedningen av ärenden inom kollektivtrafik- och infrastrukturavdelningen, som efterföljande arbete och uppföljning inom koncernkontorets andra avdelningar och stödfunktioner. Kollektivtrafiknämnden har under hösten 2020 gjort en genomgång av intern riskanalys och kontroll med anledning av pandemin

## 3 Tillkommande rapportering

### 3.1 Sammanfattning av effekter av corona covid-19

#### 3.1.1 Verksamhet

Det ursprungliga uppdraget till Västtrafik har inte kunnat följas då all fokus har fått läggas på att minska trängseln i kollektivtrafiken. Kollektivtrafiknämnden tog därför ett särskilt beslut för att ge Västtrafik stöd göra nödvändiga prioriteringar med anledning av pandemin. Stora avvikelser har skett kopplat till Trafikförsörjningsprogrammets mål. Västtrafiks resande minskade med drygt 30 % jämfört 2019 och marknadsandelen i förhållande till bilen har försämrats.

En ordinarie revidering av trafikförsörjningsprogrammet har pågått under 2019 - 2020. Eftersom förslaget som skickats ut på remiss bygger på förutsättningar som gällde före pandemin slog till har förslaget fått ses över och målnivåer justeras.

Projekt har påverkats av den rådande situationen och har i förlängningen inneburit att projektmålen delvis är svåra att uppnå. Ett arbete tillsammans med projekten har hanterat de problem som uppstått, genom ett lösningsfokuserat förhållningssätt i en kontinuerlig dialog. Diskussion om eventuell revidering av budget och redovisnings/ uppföljningstider har intensifierats mellan projekt och ansvarig handläggare. Flera projekt har fått förlängd projekttid.

#### 3.1.2 Personal

Omställning inom koncernkontoret har skett till högre andel distansarbete och att leda konferenser och möten via videokonferenser, i olika hög grad under året. En verksamhetsövergång gjordes av två tillsvidare, och två visstidsanställda inom Hållbart resande väst, till Västtrafik som en del av översynen av koncernkontoret, samt som en del i en naturlig utveckling av verksamheten.

#### 3.1.3 Ekonomi

Pandemin har inneburit mycket stor påverkan på kollektivtrafikens ekonomi, som främst härrör till förlorade biljettintäkter för Västtrafik. Sammanfattningsvis

- 2020 innebär detta ca 1,2 mdkr i förlorade biljettintäkter jämfört med budget.
- Västtrafik erhöll drygt 400 mnkr av statens särskilda stöd om 3 mdkr till kollektivtrafiken.
- Regionstyrelsen beslutade i januari 2021 att tillskjuta motsvarande 300 mnkr från generella statsbidrag som en resultatreglering kopplat Covid-19
- Resterande 500 mnkr har Västtrafik omhändertagit, genom bland annat genom kostnadsreduceringar/besparingar och effektiviseringar
- I vilken takt en återhämtning sker och när vi kan vänta oss ett nytt ”normalläge” är idag högst osäkert. Full återhämtning bedöms dröja till efter 2021.



De ekonomiska effekterna för kollektivtrafiknämndens egen verksamhet (exklusive uppdraget till Västtrafik) är 1,6 mnkr. Här inkluderas även proaktiva och forskningsinriktade projekt för att se hur kollektivtrafiken kan komma att påverkas av pandemin på längre sikt och vilka åtgärder som kan vara relevanta för att återfå förtroendet för kollektivtrafiken. Exempelvis forskningsprojekt ”förändrade förutsättningar för kollektivtrafikens finansiering till följd av Covid-19”.

## 4 Mål och fokusområden

### 4.1 Hållbar, innovativ och kreativ region

#### 4.1.1 Det hållbara resandet ska öka och bidra till möjligheterna att bo, verka och vistas i hela regionen

##### Framtagande av trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025

Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Förslag till nytt trafikförsörjningsprogram för åren 2021 - 2025 skickades på remiss till delregionala kollektivtrafikeråden och övriga berörda parter från mars till september 2020. Programmet har ett övergripande mål om att öka andelen hållbara resor i hela Västra Götaland. Till det övergripande målet finns tre målområden för kollektivtrafikens utveckling: God geografisk tillgänglighet, Enkel, trygg och inkluderande kollektivtrafik samt Låg miljöpåverkan. På uppdrag av regionstyrelsen har förslag till målnivåer i programmet setts över och Covid-19:s påverkan på kollektivtrafiken under åren 2021 - 2025 har analyserats under hösten inför beslutsversionen. Det medför att beslut om nytt trafikförsörjningsprogram försenats och beräknas tas av regionfullmäktige i maj 2021.

##### Samhällsplanering och kollektivtrafik som ömsesidig process

Kollektivtrafik och övrig samhällsplanering behöver ske mer samordnat. Det kräver ömsesidigt kunskapsbyggande hos berörda aktörer. Ett arbete har bedrivits av en arbetsgrupp med representanter från kommuner, Västtrafik, VGR och Länsstyrelsen. Bland annat har ett utbildningsmaterial om kollektivtrafiken i samhällsplaneringen tagits fram, med målgrupp samhällsplanerare i offentliga organisationer. Utbildningar har genomförts hos Trafikverket och Länsstyrelsen tidig vår 2020 och planen var att utbilda alla kommunernas planavdelningar under 2020. Situationen med Covid-19 har gjort att dessa utbildningar har fått skjutas framåt i tiden

##### Hållbart resande väst

Hållbart resande väst (HRV) kompetens-och projektplattform syftar till att driva på arbetet med ett hållbart resande genom främst beteendepåverkande åtgärder. Verksamheten sker genom en nätverksorganisation i samverkan med kommunalförbunden, Region Halland, Västtrafik, Innovatum och kommunerna. Årets stora satsning för HRV var satsningen **En ren vana**, där HRV tillsammans med Västsvenska Handelskammaren, Västtrafik och 15 större företag i Västra Götaland kraftsamlar för att öka det hållbara resandet. Coronapandemin har inneburit förändringar för HRVs verksamhet. Ett flertal projekt och initiativ har tvingats till förändring och nytänk, men i stort så följs verksamhetsplanen med syftet att bidra till en bättre miljö, bättre hälsa hos de anställda och öka attraktiviteten för arbetsgivarna. Från oktober har ansvaret verksamheten överförs till Västtrafik. En naturlig verksamhetsövergång efter några års projektorganisation och uppbyggnad inom nämndens ansvarsområde.

##### Forskning och innovation - Program för hållbara transporter

Kollektivtrafiknämndens FoI-insatser prioriteras utifrån målen i trafikförsörjningsprogrammet. Antalet sökta projekt har varit relativt få under

2020, även om många dialoger med olika samverkansparter har förts. Bedömningen är att pandemin delvis har förts till att många verksamheter har tvingats ha fokus på ett mer kortsiktigt och operativt perspektiv.

Långsiktiga åtaganden som kollektivtrafiknämnden har är dels ElectriCity-samarbetet, och som en av avtalsparterna i K2, ett nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik (avtal till 2024). För ElectriCity-samarbetet gäller nuvarande samarbetsavtal till och med 2021, men parterna har för avsikt att förlänga samarbetet. Kollektivtrafiknämnden beslutade i december att tilldela ytterligare medel till samarbetet för åren 2021 - 2022 för att säkra Västtrafiks behov av utökad och fortsatt testarena för buss 2021 - 2022. Även en större avsättning till Västtrafik för fortsatt arbete med digital återförsäljning beslutades.

Kollektivtrafiknämnden har under fyra år tillsammans med K2 finansierat en doktorand inom området kombinerad mobilitet, ett projekt som gick i mål i maj då doktoranden doktorerade. Resultatet har blivit uppmärksammat av branschen.

#### Påverkansagenda för kollektivtrafikens utveckling

För att kunna agera proaktivt i frågor som VGR inte själva styr över behöver kollektivtrafiknämnden en tydlig bild av vilka frågor som är viktigast att påverka för att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet. En viktig fråga har varit att få förlängd skattefrihet på biodiesel genom att påverka EU och nationell nivå. Detta lyckades och bedöms innebära att omkring 200 mnkr i besparing för Västtrafik jämfört med om undantaget inte skulle förlängas. Därtill har Trafikverket tagit till sig av regionens förslag att statsbidrag ska kunna ges till depåer. Utredning och ändring av förordning kvarstår för att förverkligas, men det är ett viktigt steg i rätt riktning.

#### Införandet av ny zonstruktur

Kollektivtrafiknämnden har under 2020 löpande följt upp genomförandeplanen inför införandet av den nya zonstrukturen vilket skedde den 4 november 2020. En ny och enklare zonstruktur syftar till att sänka tröskeln till att resa kollektivt och därmed bidra till fler och nöjdare resenärer. I april 2020 beslutade kollektivtrafiknämnden om de biljettpriser som gäller i den nya zonstrukturen från och med införandet. Denna prisjustering inkluderar även den ordinarie prisjustering som annars hade skett i januari 2021.

#### Kollektivtrafik på jämlika villkor


Genomförandet av strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor har fortsatt. Dels genom att Västtrafik har tagit fram en handlingsplan, dels genom avdelningens arbete med att testa och tillämpa sociala konsekvensanalyser i strategisk planering. I arbetet med trafikförsörjningsprogrammet har de sociala aspekterna bedömts i en samlad hållbarhetsbedömning. I Västtrafiks genomförande ingår bland annat fortsatta satsningar på att göra resan trygg, att anpassa hållplatser för personer med funktionsnedsättning samt att i förstudier inför upphandlingar göra sociala konsekvensanalyser. Se ytterligare information under kapitel 2.2 och 2.3 ovan.

#### Två principiella ärenden under året - kopplat till kollektivtrafikmyndighetens ansvar

I november 2020 beslutade regionfullmäktige att överlämna befogenhet till Kungälv kommun att ingå avtal om allmän trafik avseende Marstrandsfärjan. Det är första gången som Västra Götalandsregionen tillämpar denna möjlighet i

kollektivtrafiken. I praktiken innebär det att Kungälv kommun kommer att bedriva färjetrafiken i egen regi, med avtalade villkor om biljettgiltighet, miljö, lägsta utbud mm. Avtalet gäller till 2035 med möjlighet till förlängning.

Efter en relativt lång juridisk process blev det klart under sommaren att kollektivtrafiknämndens beslut om trafikplikt för linje 100 mellan Borås och Göteborg hade tagits korrekt, trots kommersiellt intresse att bedriva trafik på sträckan. Ett av få exempel på sådana prövningar av kollektivtrafiklagen i Sverige. Västtrafik kan därmed fullfölja sin upphandling för att trafikera sträckan.

Indikatorer	Utfall fg år	Utfall
Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna i regionen		23% 

#### 4.1.1.1 Utveckla målbild för det storregionala bussnätet

Målsättningen i Västra Götaland är att låta tågtrafiken vara ryggraden i den regionala kollektivtrafiken. I vissa relationer finns det däremot inte järnväg och storregional busstrafik fyller denna funktion istället. Som en delmängd i beslutad Målbild Tåg delmål 2028, är busstråken Borås-Ulricehamn-Jönköping, Mark-Göteborg, Skövde-Lidköping-Trollhättan och Bengtsfors-Uddevalla medtagna som ett strategiskt komplement till tågtrafiken.

Målbilden motsvarar en trafikeringsstrategi och är under 2020 beslutad i kollektivtrafiknämnden efter en remissrunda till berörda aktörer. Storregional busstrafik ingår i målsättningen om ett sammanhängande taktfast system. Det betyder att samtliga storregionala buss- och tåglinjer utgör basen i ett sammanhängande system med knutpunkter där anslutande linjer knyts ihop med välanpassade bytestider och återkommande mönster för att göra det enkelt för resenären.

Utgångspunkten är att alla storregionala stråk ska erbjuda samma funktion oavsett om det är buss eller tåg. Det innebär att resenären ska kunna förvänta sig ett tydligare fokus på restider, hållplatser och komfort.

#### 4.1.2 Hela regionen ska växa. Jobb, kommunikationer samt delaktighet och attraktivitet i både stad och land ska öka

I kollektivtrafiknämnden är fokus inom detta delmål på att ta fram långsiktiga utredningar som ger stöd och riktning för Västtrafiks och kommunernas arbete med att utveckla trafiken och samhällsbyggnaden i samklang. Med anledning av Corona konstateras att ovissheten är stor och att resandeutvecklingen behöver följas. En anpassning av trafiken för att dimensionera till nya resandenivåer och ekonomiska förutsättningar kommer behöva göras de närmsta åren, men det är för tidigt att säga hur lång tid en återhämtning kommer att ta. Utgångspunkten är att de utredningar och strategier tas fram pekar ut riktningen, men att ambitionsnivån måste anpassas till resandeefterfrågan och ekonomin.


Kollektivtrafikplan för Uddevalla skickades på remiss förväntas beslutas tidigt 2021.

Därefter finns beslutade kollektivtrafikplaner för samtliga pendlingsnav. Arbete pågår med genomförandeplaner som leds av Västtrafik tillsammans med berörda kommuner.

För flera beslutade strategier och planer krävs fortsatta strategiska utredningar för

att kunna genomföra förändringar i kollektivtrafiksystemet. Här kan särskilt nämnas;

- Metrobuss är ett nytt snabbbusskoncept i och kring Göteborgsområdet som har tagits fram inom ramen för Målbild Koll2035. Under 2019/20 har Trafikverket och VGR genomfört en gemensam åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Metrobuss med målet att få fram beslutsunderlag inför nästa revidering av nationell och regional infrastrukturplan. Utredningen skickades i maj 2020 på remiss till berörda parter och en slutversion förväntas bli klar första kvartalet 2021.
- Under våren och sommaren 2020 har Göteborgs kommunfullmäktige och regionfullmäktige i VGR beslutat att avsluta delprojektet stadslinbana i Sverigeförhandlingen, då kostnaderna har visat sig väsentligt högre än vad som ursprungligen var avtalat och budgetera. Under hösten/vintern 2020 sker förhandlingar med staten om att lyfta ut projektet ur storstadsavtalet inom Sverigeförhandlingen.
- För Målbild Koll2035 har en handlingsplan tagits fram i ett arbete lett av Västtrafik som redovisar de investeringar och utredningar parterna avser genomföra fram till 2025 för att ta steg mot förverkligande av målbilden.

Indikatorer	Utfall fg år	Utfall
Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik		

### 4.1.3 Klimatutsläppen från fossil energi i Västra Götaland ska minska

#### 4.1.3.1 Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om"

Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken beslutades av kollektivtrafiknämnden 2018. Strategin ger riktlinjer för val av drivmedel. Kollektivtrafiknämnden följer Västtrafiks genomförande av strategin samt arbetar med kompletterande utredningar, analys och omvärldsbevakningar då snabba förändringar sker inom området förnybara drivmedel.

Utfasning av fossila drivmedel ingår i Västtrafiks uppdrag och sker successivt genom respektive upphandling. Nettoutsläppen av koldioxid ska minska med 80 % från 2006 till 2020. Fram till 2017 minskade koldioxidutsläppen med 70% för att sedan stagnera. Eftersom trafiken till över 90 % utförs med förnybara drivmedel behövs en omfattande elektrifiering av stadstrafik med buss. I december 2020 tillkom 145 nya elbussar och drygt 100 nya biogasbussar i Göteborg, Mölndal och Partille vilket kommer att ge ytterligare minskningar av klimatutsläpp. Fortsatt inriktas Västtrafiks upphandlingar på ytterligare elektrifiering i stads- och tätortstrafik samt prioritering av biogasanvändning i regiontrafik. Detta kommer ytterligare att bidra till fortsatta minskningar av koldioxidutsläppen. 2020 uppfylls inte trafikförsörjnings-programmets mål.

## 5 Ekonomiska förutsättningar

### 5.1 Ekonomiskt resultat

Resultatet för året är ett överskott på 7,3 mnkr. I jämförelse med föregående år, en resultatförändring motsvarande + 4,7 mnkr.

Årets avsättningar uppgår till 7,9 mnkr och är i sin helhet kopplade till kommande års FoU-verksamhet inom nämndens ansvarsområde i programmet Hållbara transporter och den regionala utvecklingsstrategin.

Utbetalat driftbidrag till Västtrafik är 5 099 mnkr och i paritet med avsatt budget.

Fördelningen av nämndens egna resurser motsvarande 35,7 mnkr för 2020, budget och utfall (netto), resultat i mnkr, *samt utfall 2019*:

	<b>Budget</b>	<b>Utfall</b>	<b>Resultat</b>
<b><u>Utfall 2019</u></b>			
<b>Koncernkontor</b> 14,5	14,8	14,0	<b>0,8</b>
<b>Strategiska utredningar</b> 6,2	6,2	3,4	<b>2,8</b>
<b>Forskning/utveckling</b> 6,0	7,2	7,5	<b>-0,3</b>
<b>Hållbart resande väst</b> 3,6	4,5	1,8	<b>2,7</b>
<b>Nämnd &amp; samrådsforum</b> 2,5	3,0	1,7	<b>1,3</b>
<b>SUMMA</b> 32,8	<b>35,7</b>	<b>28,4</b>	<b>7,3</b>

#### 5.1.1 Resultaträkning beställare regional utveckling

Resultaträkning (mnkr)	Utfall 2020	Budget 2020	Utfall 2019	Avvikelse budget-utfall	Förändring utfall-utfall %
Årsvärden					
Statsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	
Övriga erhållna bidrag	2,8	0,8	1,7	2,0	
Övriga intäkter	1,4	0,4	1,6	1,0	
Verksamheten intäkter	4,2	1,2	3,3	3,0	
Personalkostnader, inkl. inhyrd personal	-1,2	-3,8	-2,2	2,6	
Driftbidrag till utförare inom regionen	-5 099,0	-5 099,0	-4 810,0	0,0	
Övriga lämnade bidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	
Verksamhetsanknutna tjänster	0,0	0,0	0,0	0,0	
Material och varor, inkl. förbrukningsmaterial	-0,1	-0,4	0,0	0,3	
Lokal- och energikostnader	-0,1	0,0	0,0	-0,1	
Övriga tjänster, inkl. konsultkostnader	-30,6	-31,7	-33,2	1,1	
Övriga kostnader	-0,7	-0,9	-0,7	0,2	
Avskrivningar	0,0	-0,1	0,0	0,1	
Verksamhetens kostnader	-5 136,6	-5 135,9	-4 846,1	4,2	
Regionbidrag	5 134,7	5 134,7	4 45,4	0,0	
Finansiella intäkter/kostnader m.m.	0,0	-0,1	0,0	0,0	
<b>Resultat</b>	<b>7,3</b>	<b>0,0</b>	<b>2,6</b>	<b>7,3</b>	

### **5.1.2 Intäktsutveckling**

Intäkterna 4,2 mnkr utöver regionbidraget 5 134,7 mnkr under året är kopplade till nämndens projekt och dess externa finansiering. Avvikelsen motsvarande 3,0 mnkr äger sitt ursprung i, dels en budget enligt försiktighetsprincipen, dels ett gynnsamt utfall i verksamma projekt, samt återföring av tidigare reserverade medel.

### **5.1.3 Kostnadsutveckling**

Kostnadssidan speglar nämndens egen verksamhet, och de förutsättningar att driva ett utrednings- och utvecklingsarbete inom hållbara transporter som bl.a. Coronapandemin påverkat till stor del. De digitala mötena, ett minimalt utbud och medverkande på externa konferenser och resor har ett genomslag och minskade kostnader som följd. Totalt kan en avvikelse på +4,3 mnkr. De ekonomiska effekterna kopplat Covid-19 för nämnden är 1,6 mnkr.

Gällande trafik kostnader, biljettintäkter och övriga pandemieffekter hänvisas till Västtrafiks årsrapport.

I den administrativa översynen inom koncernkontoret har nämndens projekt- och kompetensplattform Hållbart resande Väst (HRV) fr.o.m. den 1 oktober överförs och ingår i uppdraget till Västtrafik AB. Övergången har skapat en möjlighet till att integrera och stärka Västtrafiks kompetens med aktiviteter som syftar till beteendeförändringar avseende resvanor. Underlätta en omställning till gång, cykel och kollektivtrafik samt att undvika onödiga resor.

## **5.2 Eget kapital**

Kollektivtrafiknämnden hade vid ingången 2020 ett eget kapital motsvarande 94,6 mnkr. Med hänsyn till ovan redovisade resultat för 2020, kommer det utgående egna kapitalet 2020 att bli 101,9 mnkr.

Osäkerheten kring de ekonomiska effekterna av ett nytt zonssystem har hanterats genom att kollektivtrafiknämnden beslutat om en budget 2021 som förutsätter att det egna kapitalet ska kunna nyttjas. Kollektivtrafiknämnden har för avsikt att i särskilt ärende till regionstyrelsen i samband med delårsrapportering mars 2021, ansöka om nyttjande av eget kapital för täckande av obalans i nämndens budget för 2021. Situationen ska ses som extraordinär med anledning av Covid-19 pandemin samtidigt som uppdrag om genomförande av ny zonstruktur legat fast hos fullmäktige.

## **5.3 Investeringar**

Nämnden har för sin egen del ingen fastlagd investeringsbudget, och inga investeringar har gjorts under året.

## **6 Bokslutsdokument och noter**

Redovisningen i bilagda bilagor resultaträkning, kassaflödesanalys och balansräkning är upprättad enligt de anvisningar som lämnats från Västra Götalandsregionen. Anvisningarna bygger på kommunallagen, lagen om kommunal bokföring och redovisning, samt rekommendationer utfärdade av Rådet för kommunal redovisning



## **7 Övrig rapportering**

### **7.1 Särskild återrapportering enligt beslut av regionfullmäktige**

Ingen särskild rapportering i samband med årsredovisningen efterfrågad.