

Delårsrapport augusti 2020

Kollektivtrafiknämnden



Innehållsförteckning

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Sammanfattning och viktigaste händelser..... | 3 |
| 1.1 | Sammanfattning | 3 |
| 1.2 | Viktigaste händelserna | 3 |
| 2 | Regiongemensamt arbete | 4 |
| 2.1 | Verksamhetens miljöarbete | 4 |
| 3 | Tillkommande rapportering | 5 |
| 3.1 | Sammanfattning av effekter av corona covid-19 | 5 |
| 3.1.1 | Verksamhet | 5 |
| 3.1.2 | Ekonomi | 5 |
| 4 | Mål och fokusområden..... | 6 |
| 4.1 | Hållbar, innovativ och kreativ region..... | 6 |
| 4.1.1 | Det hållbara resandet ska öka och bidra till möjligheterna att bo, verka och vistas i hela regionen | 6 |
| 4.1.1.1 | Utveckla målbild för det storregionala bussnätet | 8 |
| 4.1.2 | Hela regionen ska växa. Jobb, kommunikationer samt delaktighet och attraktivitet i både stad och land ska öka | 8 |
| 4.1.3 | Klimatutsläppen från fossil energi i Västra Götaland ska minska. | 9 |
| 4.1.3.1 | Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om" | 9 |
| 5 | Ekonomiska förutsättningar | 10 |
| 5.1 | Ekonomiskt resultat..... | 10 |
| 5.1.1 | Resultaträkning Beställare Regional utveckling | 10 |
| 5.1.2 | Intäktsutveckling..... | 11 |
| 5.1.3 | Kostnadsutveckling..... | 11 |
| 5.2 | Åtgärder vid ekonomisk obalans..... | 12 |
| 5.3 | Eget kapital..... | 12 |
| 5.4 | Investeringar..... | 12 |

Bilagor

Bilaga 1: SR04 740 2020-08

Bilaga 2: BD med noter 740 2020-08

1 Sammanfattning och viktigaste händelser

1.1 Sammanfattning

Verksamhetsåret har präglats av pandemin. Kollektivtrafiken har påverkats starkt genom en kraftig minskning av resandet samtidigt som all trafik har fått upprätthållas för att minska trängsel. Kollektivtrafiknämndens arbete med långsiktiga strategier har i huvudsak kunnat fullföljas enligt plan. Trafikförsörjningsprogram och Målbild tåg 2028 är på remiss fram till sista september. Utöver det har flera projekt fått skjutas fram i tiden eller anpassats då omständigheterna inte medger genomförande enligt plan.

1.2 Viktigaste händelserna

Covid-19 präglar verksamhetsåret. Arbetssätt har förändrats till högre grad av arbete via digitala kanaler. Projekt har fått skjutas fram eller anpassats. Kraven på uppföljning och återrapportering från utföraren Västtrafik har hållits på lägsta nivå då bolaget varit i stabsläge med omfattande påverkan på verksamhet, resande och ekonomi.

Projektet En ren vana startade upp i februari, med 14 av regionens största bolag och Västsvenska handelskammaren, för att gemensamt arbeta med att öka andelen hållbart resande till/från arbetet samt i tjänsten. Samverkan har pågått under pandemin men aktiviteterna har påverkats kraftigt av pandemin.

Ett reviderat trafikförsörjningsprogram, samt en målbild för tågtrafikens utveckling till 2028 har efter omfattande utrednings- och förankringsprocess skickats ut på remiss, med svar sista september. Därtill har en omfattande Åtgärdsvalstudie för Metrobusssystem i Göteborg-Mölndal-Partille genomförts i samverkan med trafikverket och berörda kommuner som skickats på remiss i maj, med svar hösten 2020.

Under våren fattades ömsesidiga beslut hos VGR och Göteborgs stad om att avsluta projekt Linbana, som är en del av Sverigeförhandlingens storstadsavtal.

Den 25 juni kom besked från regeringen om en ny planeringsomgång för infrastruktur för åren 2022-2033 eller 2022-2037. Planerna utgör en viktig förutsättning för hur kollektivtrafiken inklusive den regionala tågtrafiken kommer kunna utvecklas långsiktigt.

2 Regiongemensamt arbete

2.1 Verksamhetens miljöarbete

Av störst betydelse är kollektivtrafiknämndens arbete med genomförandet av Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken som innebär att nämnden ställer krav på Västtrafik att successivt fasa ut fossila bränslen helt, samt ställa om stadstrafik till eldrift. (Se även avsnitt 3.1.3.1)

I nämndens arbete ställs löpande krav på de projekt som beslutas av kollektivtrafiknämnden. En beskrivning hur projektet bidrar till att minimera miljöpåverkan och hur det påverkar miljön positivt eller negativt när det gäller exempelvis transporter, energi- och materialutsläpp, samt avfall.

Kopplat pandemiutbrottet i våras har följsamheten och verkningsgraden av VGR:s mötes- och resepolicy blivit tydlig. Skype-/telefonmöten har använts betydligt mer frekvent.

3 Tillkommande rapportering

3.1 Sammanfattning av effekter av corona covid-19

3.1.1 Verksamhet

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 pragmatiskt och 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. Kollektivtrafiknämnden har också varit mer återhållsam med krav på rapportering från Västtrafik.

3.1.2 Ekonomi

De hittillsvarande ekonomiska effekterna för nämnden är ca 1 mnkr, proaktiva och forskningsinriktade (K2). Exempelvis forskningsprojekt ”förändrade förutsättningar för kollektivtrafikens finansiering till följd av covid-19”.

Eventuellt behov av tillkommande driftbidrag för 2020 till Västtrafik, kommer att utkristalliseras under senhösten och inför årsbokslut. Då förutsättningarna för en koncerngemensam summering av våren och sommaren Covid påverkan och statsstöd fullt ut kan göras.

- Under april-juni halverades Västtrafiks resande jämfört med samma period föregående år. I juli har en viss återhämtning skett och resandet ligger idag på ca 30 % lägre än sommaren 2019.
- Till och med juli 2020 innebär detta ca 550 mnkr i förlorade biljettintäkter jämfört med budget. Prognosen på helåret före sommaren beräknades till ca 1,1 mdr. Risk för ytterligare försämring om restriktionerna blir kvar året ut.
- Västtrafik förväntas få ca 400 mnkr av statens särskilda stöd om 3 mdr kr till kollektivtrafiken.
- I vilken takt en återhämtningen sker och när vi kan vänta oss ett nytt ”normalläge” är idag högst osäkert. Full återhämtning bedöms dröja till efter 2021.

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

Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling.

Förslag till nytt trafikförsörjningsprogram för åren 2021 - 2025 är framtaget och ute på remiss hos de delregionala kollektivtrafikeråden och övriga berörda parter från mars till och med 30 september. 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.

Fokus 2020 är på samverkan med företag/arbetsgivare. Ett samarbete kring hållbart resande mellan Hållbart resande väst, Västsvenska handelskammaren, Västtrafik, Klimat 2030 och företag/arbetsgivare i regionen har satts med syfte att bidra till en bättre miljö, bättre hälsa hos de anställda och öka attraktiviteten för arbetsgivarna.

Trafikförsörjningsprogram: Övergripande mål: Andelen hållbart resande ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region

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) är en kompetens-och projektplattform, som 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 där VGR har det sammanhållande ansvaret. Årets stora satsning för HRV är 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. Årets stora satsning En ren

vana fortgår men med viss försening och anpassning till situationen med Covid-19

Forskning och innovation - Program för hållbara transporter

Långsiktiga åtaganden som kollektivtrafiknämnden har idag 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. Förslag till förnyad inriktning och fortsättning lyfts till kollektivtrafiknämnden under hösten 2020.

Kollektivtrafiknämndens FoI-insatser prioriteras utifrån målen i Trafikförsörjningsprogrammet. Projekt år 2020 prioriteras främst inom;

- **Forskning:** Långsiktig finansiering av kollektivtrafikens utveckling
- **Elektrifiering och digitalisering:** t ex autonoma delade fordon, smarta kombinationer av olika färdstätt samt testarena för framtidens IT-lösningar i kollektivtrafiken
- **Miljöteknik:** bränslemix för fossilfrihet, energieffektivitet och minskat buller
- **Samhällsplanering:** kollektivtrafik och samhällsbyggnad/stadsutveckling, beteendeförändring
- **Social hållbarhet och trygghet:** orsakssamband, effektiva åtgärder, planeringsmodeller

Antalet sökta utvecklingsprojekt inom dessa områden har varit få under 2020, och bedömningen är att det är med anledning av pandemin då fokus för många verksamheter varit på det mer kortsiktigt och operativt perspektiv.

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 och vilka kanaler som är relevanta att rikta påverkan mot. De kommunikations- och utredningsaktiviteter som genomförts kopplat till påverkansagendan har sedan följts upp vid nämndens sammanträden.

Trafikförsörjningsprogrammets delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik

Införa ny zonstruktur

Kollektivtrafiknämnden följer löpande upp genomförandeplanen för införande av ny zonstruktur. Kollektivtrafiknämnden ansvarar också för att, inom ramen för regionfullmäktiges budgetbeslut, årligen besluta om kollektivtrafikens **biljettpriser**. 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 ska gälla i den nya zonstrukturen med planerat införande den 4 november 2020. Denna prisjustering inkluderar även den ordinarie prisjustering som annars hade skett i januari 2021.

Trafikförsörjningsprogrammets delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas

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.

4.1.1.1 Utveckla målbild för det storregionala bussnätet

Som en delmängd i remissen under våren av målbild tåg 2028, är busstråken Borås-Ulricehamn-Jönköping, Mark-Göteborg, Skövde-Lidköping-Trollhättan och Bengtsfors-Uddevalla medtagna som ett strategiskt komplement till tågtrafiken.

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

Trafikförsörjningsprogrammets delmål 1: Ökad tillgänglighet i hela Västra Götaland

I september beslutas om kollektivtrafikplanen för Uddevalla kan skickas på remiss och KTN förväntas anta planen tidigt år 2021. Därefter finns beslutade kollektivtrafikstrategier för samtliga pendlingsnav. Arbetet pågår med genomförandeplaner som leds av Västtrafik tillsammans med berörda kommuner.

Verka för genomförandet av beslutade planer och strategier för utbudet utveckling

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 snabbusskoncept 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.
- Olika delutredningar kopplat till nationell och regional infrastrukturplan, Västsvenska paketet och Sverigeförhandlingen, som avser järnväg och annan infrastruktur för kollektivtrafikens utveckling. 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 2020 sker förhandlingar med staten om att lyfta ut projektet ur Sverigeförhandlingen.

- Olika delutredningar kopplat till genomförandeplaner i de delregionala naven, bland annat elektrifiering, depåer och linjenätsutredningar. För Målbild Koll2035 har en handlingsplan tagits fram som redovisar de investeringar och utredningar parterna avser genomföra fram till 2025 för att ta steg mot förverkligande av målbilden.

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"

Trafikförsörjningsprogrammets delmål 4: Minskad miljöpåverkan

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 men målet kommer inte att nås på grund av nationellt förändrade förutsättningar för flytande biodrivmedel. 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 tillkommer 160 nya elbussar och lika många 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.

Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken beslutades 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.

5 Ekonomiska förutsättningar

5.1 Ekonomiskt resultat

Resultatet för perioden är ett överskott på 6,8 mnkr, och en avvikelse motsvarande + 7,2 mnkr i jämförelse med budgeten för perioden. I jämförelse med föregående år, är avvikelsen + 3,6 mnkr.

Utbetalat driftbidrag till Västtrafik är 3 399,7 mnkr och ligger i paritet med avsatt budget.

Fördelningen av nämndens egna resurser motsvarande 35,7 mnkr är för 2020, budget (år) period och utfall och årsprognos i mnkr:

| | Budget | Utfall | Avvikelse |
|--|--------------------|-------------|------------|
| Årsprognos | | | |
| Koncernkontor 14,0 | (14,8) 9,9 | 8,8 | 1,1 |
| Strategiska utredningar 5,8 | (6,2) 4,1 | 2,0 | 2,1 |
| Forskning/utveckling 3,6 | (7,2) 4,8 | 2,4 | 2,4 |
| Hållbart resande väst 4,5 | (4,5) 3,0 | 2,2 | 0,8 |
| Nämnd & samrådsforum 2,8 | (3,0) 2,0 | 1,2 | 0,8 |
| SUMMA 30,7 | (35,7) 23,8 | 16,6 | 7,2 |

5.1.1 Resultaträkning Beställare Regional utveckling

| Resultaträkning | Periodens utfall | | | | | Helårsresultat | | | | |
|---------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------------|---------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| | Utfall t.o.m 2008 mnkr | Budget t.o.m 2008 mnkr | Utfall t.o.m 1908 mnkr | Avvikelse utfall/budget mnkr | Förändring utfall % | Prognos per 2008 mnkr | Budget t.o.m 2012 mnkr | Utfall t.o.m 1912 mnkr | Avvikelse prognos/budget mnkr | Förändring prognos/utfall % |
| Statsbidrag | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| Övriga erhållna bidrag | 1,6 | 0,5 | 0,5 | 1,1 | 194,8 % | 2,0 | 0,8 | 1,7 | 1,2 | 20,6 % |
| Övriga intäkter | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 | 0,4 | 1,6 | -0,4 | |
| Verksamheten intäkter | 1,6 | 0,5 | 0,5 | 1,1 | 194,8 % | 2,0 | 1,2 | 3,3 | 0,8 | -39,1 % |
| Personalkostnader, inkl. inhyrd | -0,8 | -2,5 | -1,3 | 1,6 | -36,3 % | -2,4 | -3,8 | -2,2 | 1,4 | 9,5 % |

| | | | | | | | | | | |
|--|----------|----------|----------|-----|----------|----------|----------|----------|-----|----------|
| personal | | | | | | | | | | |
| Driftbidrag till utförare inom regionen | -3 399,3 | -3 399,3 | -3 206,7 | 0,0 | 6,0% | -5 099,0 | -5 099,0 | -4 810,0 | 0,0 | 6,0% |
| Övriga lämnade bidrag | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| Verksamhetsanknutna tjänster | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| Material och varor, inkl förbrukningsmaterial | -0,1 | -0,3 | 0,0 | 0,2 | | -0,2 | -0,4 | 0,0 | 0,2 | |
| Lokal- och energikostnader | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 88,0 % | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| Övriga tjänster, inkl konsultkostnader | -17,2 | -21,2 | -19,2 | 4,0 | - 10,4 % | -29,1 | -31,7 | -33,2 | 2,6 | - 12,5 % |
| Övriga kostnader | -0,4 | -0,6 | -0,4 | 0,2 | 8,1% | -0,9 | -0,9 | -0,7 | 0,0 | 36,2 % |
| Avskrivningar | 0,0 | -0,1 | 0,0 | 0,1 | | -0,1 | -0,1 | 0,0 | 0,0 | |
| Verksamhetens kostnader | -3 417,9 | -3 424,0 | -3 227,6 | 6,1 | 5,9% | -5 131,7 | -5 135,9 | -4 846,1 | 4,2 | 5,9% |
| | | | | | | | | | | |
| Regionbidrag | 3 423,1 | 3 423,1 | 3 230,3 | 0,0 | 6,0% | 5 134,7 | 5 134,7 | 4 845,4 | 0,0 | 6,0% |
| Finansiella intäkter/kostnader m.m. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | - 95,7 % | -0,1 | -0,1 | 0,0 | 0,0 | 42,9 % |
| | | | | | | | | | | |
| Resultat | 6,8 | -0,4 | 3,2 | 7,2 | | 5,0 | 0,0 | 2,6 | 5,0 | |

5.1.2 Intäktsutveckling

Intäkterna 1,6 mnkr utöver regionbidraget 3 423,5 mnkr under perioden är kopplade till nämndens projekt och dess externa finansiering.

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. Kostnadssidan har en totalt en avvikelse på 6,1 mnkr som till största delen är kopplade till övriga tjänster och konsultkostnader där budgeterad volym inte fullt ut nyttjats.

Gällande trafikkostnader, biljettintäkter och övriga pandemieffekter hänvisas till Västtrafiks delårsrapport.

Som ett delmoment i den pågående översynen inom koncernkontoret kommer nämndens projekt- och kompetensplattform Hållbart resande Väst (HRV) fr.o.m. den 1 oktober ingå i uppdraget till Västtrafik AB.

Övergången skapar 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 Åtgärder vid ekonomisk obalans

Nämnden har ingen och prognostiserar ingen negativ ekonomisk obalans under verksamhetsåret 2020.

5.3 Eget kapital

Kollektivtrafiknämnden hade vid ingången 2020 ett eget kapital motsvarande 94,6 mnkr. Med hänsyn till ovan redovisade prognos för 2020, kommer det utgående egna kapitalet 2020 att bli 99,6 mnkr

5.4 Investeringar

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