

Delårsrapport augusti 2019

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	Omprioriteringar till följd av regionstyrelsens beslut den 23 april 2019	5
4	Mål och fokusområden.....	6
4.1	Västra Götaland ska sträva efter det hållbara samhället med tillväxt av jobb och företag i hela regionen.....	6
4.1.1	Arbetsmarknaden ska utvidgas genom hållbara transporter och samverkan med näringsliv och forskning i Västra Götaland.....	6
4.1.2	Skillnader i livsvillkor och hälsa ska minska	6
4.1.3	Antalet nöjda resenärer med kollektivtrafiken ska öka i hela regionen	7
4.1.3.1	Fullfölj trafikförsörjningsprogrammet.....	7
4.1.3.2	Utökade möjligheter till studie- och arbetspendling samt knyta samman landsbygd och stad	7
4.1.4	Klimatutsläppen från fossilbränsle i Västra Götaland samt verksamhetens direkta miljöpåverkan ska minska.....	8
4.1.4.1	Minska verksamheternas avfallsmängder och verka för cirkulära affärsmodeller samt skärpta miljökrav vid upphandlingar	9
4.1.4.2	Bättre möjligheter till livsmedels- och energiproduktion samt stimulera ökad användning av biogas	9
5	Ekonomiska förutsättningar	10
5.1	Ekonomiskt resultat.....	10
5.1.1	Resultaträkning för beställare regional utveckling.....	10
5.1.2	Intäktsutveckling.....	11
5.1.3	Kostnadsutveckling.....	11
5.2	Åtgärder vid ekonomisk obalans.....	11
5.3	Eget kapital.....	11
5.4	Investeringar.....	11

Bilagor

Bilaga 1: BokslutsDokument med noter 740 2019-08

1 Sammanfattning och viktigaste händelser

1.1 Sammanfattning

Flertalet mål och indikatorer som kollektivtrafiknämnden följer är långsiktiga och uppföljning görs årligen. Den årliga uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet färdigställdes i februari och visar på en utveckling som rör sig i rätt riktning mot uppsatta mål. Resandet med kollektivtrafiken fortsätter att öka 2019 och viktiga steg har tagits för att ytterligare minska kollektivtrafikens klimatpåverkan. Trafikförsörjningsprogrammet revideras vart fjärde år och 2019 har revideringsarbetet för kommande program startats upp. Beslut om nytt program planeras till hösten 2020.

1.2 Viktigaste händelserna

Under perioden januari till augusti kan tre viktiga händelser särskilt nämnas

-Under våren konstaterades att investeringskostnaden för planerad linbana kraftigt översteg den nivå som är avtalad genom Sverigeförhandlingens storstadsavtal. Efter en process inom region och Göteborgs stad pågår nu alternativutredningar. Alternativ avseende linbanans standard och utformning, samt alternativ för trafikering av stråket utan linbana. Dessa ska redovisas i slutet av oktober.

-Göteborgs stad har beslutat om att sluta subventionera periodkortet för Göteborgs kommun och därmed höjdes priset den 19 augusti, med 135 kronor. Koncernkontoret får återkomma med uppföljning av konsekvenserna på intäkter, kundnöjdhet och resande.

-I juni avslutades en stor upphandling av trafik för de kommande tio åren i Västra Göteborg. Det innebär att det nu står klart att Västsverige kommer att ha 225 elbussar i trafik redan år 2020. Det innebär att Västsverige är i framkant och att vi följer kollektivtrafiknämndens miljö-och klimatstrategi samt regionens uttalade ambition att vara ledande inom elektrifieringen av transportsystemet.

2 Regiongemensamt arbete

2.1 Verksamhetens miljöarbete

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.

Nyanställda inom koncernstab regional utveckling uppmanas att genomföra den webbaserade miljöutbildningen. I enlighet med VGR:s mötes- och resepolicy används Skype-/telefonmöten mer frekvent än tidigare och som huvudregel sker tjänsteresor med kollektiva transportmedel.

Transporter, energi, avfall och livsmedel är prioriterade områden i miljöprogrammet. Nya handlingsprogram 2017-2020 har tagits fram och beslutats av regionutvecklingsnämnden, miljönämnden och kollektivtrafik inom hållbara transporter och av regionutvecklingsnämnden och miljönämnden för hållbar energi och bioinnovation och livsmedel och gröna näringar

3 Tillkommande rapportering

3.1 Omprioriteringar till följd av regionstyrelsens beslut den 23 april 2019

Med koppling till regionstyrelsens beslut 23 april § 100 (Rs 2019-02592) till samtliga nämnder och styrelser att omvärdera sina budgetar för 2019, har nämnden möjlighet att anpassa sina beslut till budget löpande under året, och prognostiserar för sin egen del ett positivt resultat motsvarande 1 mnkr för 2019.

4 Mål och fokusområden

4.1 Västra Götaland ska sträva efter det hållbara samhället med tillväxt av jobb och företag i hela regionen

4.1.1 Arbetsmarknaden ska utvidgas genom hållbara transporter och samverkan med näringsliv och forskning i Västra Götaland

Målet i regionfullmäktiges budget speglas i trafikförsörjningsprogrammets 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 kommun/Västrafik/VGR. Frågan är omfattande och drivs med en arbetsgrupp med representanter från kommuner, Västrafik, VGR, Länsstyrelsen och Trafikverket. Arbetsgruppen har tagit fram kunskapsunderlag, ett utbildningsmaterial som riktar sig till kommunala planerare samt förslag på åtgärder för att förbättra samordningen mellan kommun och region.

Hållbart resande väst

Hållbart resande väst är en projekt-och kunskapsplattform som har ett nätverk där en majoritet av Västra Götalands kommuner ingår. Genom plattformen drivs ett antal projekt för att stimulera hållbart resande, till exempel Vintercyklist, Cykelvänlig arbetsplats och På egna ben. Under augusti har ett elcykelprojekt startats upp där två stora arbetsplatser ska testa elcykel istället för bil för sin arbetspendling. Projekten får stor spridning genom att respektive kommun genomför dem med stöd av projektplattformen. Utvärderingar av projektet visar att prova på leder till att många byter resvanor även långsiktigt.

Forskning och innovation - Program för hållbara transporter

Kollektivtrafiknämnden kanaliserar sina forskning-och innovationsresurser genom *Programmet för hållbara transporter*. Det är ett program som är gemensamt för kollektivtrafiknämnden, miljönämnden och regionutvecklingsnämnden. Genom att samla resurser kan VGR bli en tydligare och starkare aktör gentemot externa parter.

Västra Götalandsregionen är en av avtalsparterna i K2, ett nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik.

Forskning- och innovationsprojekt som kollektivtrafiknämnden beslutat finansiera 2019 är bland annat en studie för att mäta effekten av minskat buller, samt förstudie för ett pilotprojekt med autonoma fordon på Östra Sjukhuset och Sahlgrenska. Ett annat större projekt är Kom-i-land som är syftar till att testa nya sätt att dela och kombinera transporter på landsbygden för att öka tillgängligheten och det hållbara resandet (se nedan 4.1.3.2)

4.1.2 Skillnader i livsvillkor och hälsa ska minska

Målet i regionfullmäktiges budget speglas i trafikförsörjningsprogrammets delmål 3; Alla resenärsgupper beaktas.

I målet ingår tre delar; anpassning av hållplatser, anpassning av fordon samt trygghet i kollektivtrafiken. När det gäller anpassning av fordon är läget detsamma som i tidigare rapporter: Samtliga fordon är anpassade med undantag av de äldre spårvagnarna, där nya

vagnar är beställda och successivt kommer att fasa in. Den första nya vagnen bedöms komma i slutet av 2019. När det gäller anpassning av hållplatser sker en utveckling i god takt, men delmålet till 2020 är en utmaning att nå.

Målet om hur invånarna upplever tryggheten i kollektivtrafiken bedöms svårt att nå. I kollektivtrafikbarometern svarar 66 procent av invånarna att det känns tryggt att resa med Västtrafik medan 71 procent av resenärerna känner sig trygga. Under 2019 har andelen trygga ökat marginellt men bedöms ej som tillförlitligt att analysera på kvartalsbasis.

Fokus trygghet

Arbetet med att hitta orsakssamband och verktyg för ökad trygghet sker i nära samarbete med Västtrafik. Bland annat pågår ett försök med trygghetspersoner som ska vistas i kollektivtrafiken och med sin närvaro skapa en lugnare och tryggare miljö. Projektet kommer fortgå under hösten 2019.

4.1.3 Antalet nöjda resenärer med kollektivtrafiken ska öka i hela regionen

Mars 2019:

Göteborgs stad har sagt upp avtalet för sin subvention av periodkort. Tillköpet motsvarar en intäkt till Västtrafik om 150 mnkr per år. Priset på Göteborgs periodkort höjs därmed till hösten, till samma nivå som kommunkort i övriga regionen. Det högre priset förväntas initialt påverka nöjdhetsmål, resandemål och intäkter negativt.

4.1.3.1 Fullfölj trafikförsörjningsprogrammet

Kollektivtrafiknämndens arbete och uppdrag till Västtrafik utgår i sin helhet från trafikförsörjningsprogrammet. 2018 års uppföljning visar på god följsamhet och måluppfyllelse enligt programmet.

Revidering av trafikförsörjningsprogrammet pågår. I mars tog kollektivtrafiknämnden beslut om inriktning för revideringen: att prioritera och fokusera inom befintliga långsiktiga mål och strategier samt att kalibrera av målnivåer. Processen för revideringen av trafikförsörjningsprogrammet kopplas till pågående processer för Agenda 2030, ny regional utvecklingsstrategi och regional fysisk strukturbild. Dialoger och samråd med ett flertal aktörer har genomförts under våren och fortsätter under hösten.

4.1.3.2 Utökade möjligheter till studie- och arbetspendling samt knyta samman landsbygd och stad

Fokusområdet i regionfullmäktiges budget speglas i trafikförsörjningsprogrammets delmål 1: Ökad tillgänglighet i hela Västra Götaland

Prioritering inom Målbild tåg 2035, inklusive storregional busstrafik – målår 2028

För att förbereda inför nästa revidering av transportinfrastrukturplanerna har kollektivtrafiknämnden beslutat att ta fram ett underlag där prioriteringar görs inom Målbild tåg 2035, med fokus på målåret 2028. Utredningen ska också beakta storregional busstrafik där tåget inte utgör ett alternativ för att knyta samman regionen och regionen med viktiga målorter utanför Västra Götaland. Arbetet ska ut på dialog med berörda parter och förankras under hösten 2019 och skickas ut på remiss i början av år 2020.

Slutför målbilder/kollektivtrafikplaner för regionala pendlingsnav

Arbetet med att ta fram en långsiktig strategisk plan för Trollhättan och Vänersborg samt Uddevalla pågår. Planen för Trollhättan och Vänersborg planeras komma till nämnden för beslut i december 2019. Arbetet med Uddevalla pågår och kommer att pågå in på våren 2020.

Verka för genomförandet av beslutade planer och strategier för utbudet utveckling

Olika delutredningar kopplat till nationell och regional infrastrukturplan, Västsvenska paketet och Sverigeförhandlingen, som avser järnväg och annan infrastruktur för kollektivtrafikens utveckling. För projektet med linbana i Sverigeförhandlingen pågår under hösten två parallella delutredningar. Den ena syftar till att få ner investeringskostnaden för linbanan och den andra handlar om att ta fram förslag till annan kollektivtrafikförsörjning i det aktuella stråket.

Kombinerad mobilitet på landsbygd

Kollektivtrafiksystemet som helhet har som ett viktigt syfte att utveckla kollektivtrafiken för att utöka pendlingsmöjligheter och knyta samman stad och land. Inom detta fokusområde har kollektivtrafiknämnden specifikt valt att för första kvartalet lyfta, projektet ”KomILand” som har startats upp. Projektet syftar till att hitta nya sätt att kombinera färdmedel för att öka andelen hållbart resande på landsbygd. En utveckling av mobilitetstjänster som underlättar samnyttjande av bilar, cykling och kollektivtrafik. Pilotprojekt är under uppstart i tre orter/samhällen i Skaraborg.

4.1.4 Klimatutsläppen från fossilbränsle i Västra Götaland samt verksamhetens direkta miljöpåverkan ska minska

Målet i regionfullmäktiges budget speglas i trafikförsörjningsprogrammets delmål 4; Minskad klimatpåverkan

Utfasning av fossila drivmedel ingår i kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik och sker successivt genom respektive upphandling. Målet mäts och redovisas på årsbasis. Införandet av förnybara drivmedel har under senare år skett i snabb takt. 97 procent av trafiken körs med förnybara drivmedel (2018). De förnybara bränslena har dock olika CO2 utsläpp. Målet i trafikförsörjnings-programmet är att 2020 uppnå en reduktion av koldioxid med 80 procent jämfört med 2006. Minskningen för 2018 var 72 procent jämfört med 2006. På grund av förändrade nationella regler för biodrivmedel har efterfrågan på flytande biodrivmedel ökat samtidigt som tillgängliga drivmedels klimategenskaper försämrats vilket i sin tur innebär svårigheter att nå målet 80% minskning redan 2020.

Kollektivtrafiknämnden har beslutat om en reviderad miljö-och klimatstrategi för kollektivtrafiken då tekniken inom fordon och drivmedel ändras snabbt. Strategin utgår från målen i trafikförsörjningsprogrammet samt VGR:s miljöplan och klimatstrategin för Västra Götaland till 2030. Det innebär att hårdare krav på val av förnybara bränslen behöver ställas. Andelen el och biogas behöver öka. I stadstrafiken har införandet av elfordon också betydelse för bebyggelseutvecklingen då det innebär att trafikens buller kan minska. Intensivt arbete pågår i samverkan med berörda kommuner för att möjliggöra nödvändig laddinfrastruktur och depåer som krävs för en sådan omställning.

I april 2019 fattades beslut om en medfinansiering av ett forsknings och innovationsprojekt gällande för mätning av buller och hälsoeffekter inför införandet av den första helelektrifierade busslinjen, linje 60, i Göteborg. Studiens första etapp kommer att genomföra både bullermätningar och hälsoundersökningar innan elbussen kommer.

I juni blev en av Västtrafiks största upphandlingar klar. Den avser västra Göteborg och Partille. Upphandlingen innebär att det står klart att 160 elbussar kommer införas. Tillsammans med tidigare satsning med elbusspremien kommer 225 elbussar vara i drift redan år 2020 och finnas i Göteborg, Uddevalla, Mölndal, Partille, Ale, Lidköping, och Borås vilket gör Västtrafik störst i Sverige vad gäller elbussar. Nyheten kunde släppas i samband med

Almedalsveckan och fick stort genomslag.

4.1.4.1 Minska verksamheternas avfallsmängder och verka för cirkulära affärsmodeller samt skärpta miljökrav vid upphandlingar

Kollektivtrafiknämndens Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken utgör utgångspunkt för Västtrafiks kravställningar på fordon och bränslen i alla upphandlingar av trafik. Under 2018 reviderades och anpassades strategin efter den senaste teknikutvecklingen och miljökraven utvecklats.

Se även rapportering under avsnitt 4.1.4 ovan.

4.1.4.2 Bättre möjligheter till livsmedels- och energiproduktion samt stimulera ökad användning av biogas

Ökad användning av biogas ingår i inriktningen för att nå målen för kollektivtrafikens reduktion av CO₂-utsläpp, enligt Miljö-och klimatstrategin för kollektivtrafiken.

5 Ekonomiska förutsättningar

5.1 Ekonomiskt resultat

Resultatet för perioden är ett överskott på 3,2 mnkr, och en avvikelse motsvarande + 3,1 mnkr i jämförelse med budgeten för perioden. I jämförelse med föregående år, är avvikelsen negativ – 131,6 mnkr. Orsaken till detta är 2018-års budgeterade positiva resultat (200 mnkr på årsbas). Avvikelsen kommer således att öka varje månad i jämförelse med 2018.

Utbetalat driftbidrag till Västtrafik är 3 206,7 mnkr och ligger i paritet med avsatt budget.

Fördelningen av nämndens egna resurser motsvarande 35,4 mnkr är för 2019, budget (år) period och utfall och årsprognos i mnkr:

	Budget	Utfall	Avvikelse	Årsprognos
Koncernkontor	(14,5) 9,6	9,5	0,1	14,5
Strategiska utredningar	(5,5) 3,7	3,1	0,6	5,5
Forskning/utveckling	(7,0) 4,7	3,0	1,7	6,0
Hållbart resande väst	(4,5) 3,0	2,8	0,2	4,5
Nämnd och samrådsforum	(3,9) 2,6	2,0	0,6	3,9
SUMMA	(35,4) 23,6	20,4	3,2	34,4
§ 100 Rs 2019-02592				1,0
TOTALT	(35,4) 23,6			35,4

5.1.1 Resultaträkning för beställare regional utveckling

Resultaträkning	Periodens utfall					Helårsresultat				
	Utfall t.o.m. 1908 mnkr	Budget t.o.m. 1908 mnkr	Utfall t.o.m. 1808 mnkr	Avvikelse utfall/budget mnkr	Förändring utfall/utfall %	Prognos per 1908 mnkr	Budget t.o.m. 1912 mnkr	Utfall t.o.m. 1812 mnkr	Avvikelse prognos/budget mnkr	Förändring prognos/utfall %
Statsbidrag	0,0	0,0	57,4	0,0		0,0	0,0	57,4	0,0	
Övriga erhållna bidrag	0,5	0,0	0,5	0,5	4,3%	0,8	0,0	0,8	0,8	-2,9%
Övriga intäkter	0,0	0,7	0,2	-0,7		0,2	1,0	2,3	-0,8	-91,2%
Verksamheten intäkter	0,5	0,7	58,1	-0,1	-99,1%	1,0	1,0	60,5	0,0	-98,3%
Personalkostnader, inkl. inhyrd personal	-1,3	-2,3	-2,2	1,0	-38,9%	-3,7	-3,6	-3,1	-0,1	16,4%
Driftbidrag till utförare inom regionen	-3 206,7	-3 206,7	-2 910,0	0,0	10,2%	-4 810,0	-4 810,0	-4 365,0	0,0	10,2%
Övriga lämnade bidrag	0,0	0,0	-57,4	0,0		0,0	0,0	-67,7	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	0,0	-0,3	0,0	0,3		-0,2	-0,4	-0,1	0,2	81,8%

Lokal- och energikostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	92,3%	-0,1	0,0	0,0	-0,1	117,4 %
Övriga tjänster, inkl konsultkostnader	-19,2	-20,9	-20,0	1,7	-4,2%	-30,6	-31,4	-29,1	0,8	5,0%
Övriga kostnader	-0,4	-0,6	-0,6	0,2	-34,8%	-0,8	-0,9	-0,9	0,1	-6,7%
Avskrivningar	0,0	-0,1	0,0	0,1		-0,1	-0,1	0,0	0,0	525,0 %
Verksamhetens kostnader	-3 227,6	-3 230,8	-2 990,3	3,2	7,9%	-4 845,4	-4 846,4	-4 465,9	1,0	8,5%
Regionbidrag	3 230,3	3 230,3	3 066,9	0,0	5,3%	4 845,4	4 845,4	4 600,4	0,0	5,3%
Finansiella intäkter/kostnader m.m.	0,0	0,0	0,0	0,0	1050,0 %	-0,1	0,0	0,0	0,0	257,1 %
Resultat	3,2	0,1	134,8	3,1		1,0	0,0	195,0	1,0	

5.1.2 Intäktsutveckling

Intäkterna 0,5 mnkr utöver regionbidraget 3 230,3 mnkr under perioden är kopplade till nämndens industridoktorandprojekt

5.1.3 Kostnadsutveckling

Kostnadssidan speglar nämndens egen verksamhet, och ingen förändring avseende kostnadsutvecklingen. Kostnadssidan har en totalt en avvikelse på 3,2 mnkr som till största delen är kopplade till övriga tjänster och konsultkostnader där budgeterad volym inte fullt ut nyttjats.

Gällande trafikostnader och biljettintäkter hänvisas till Västtrafiks delårsrapport.

5.2 Åtgärder vid ekonomisk obalans

Nämnden har ingen och prognostiserar ingen negativ ekonomisk obalans under verksamhetsåret 2019.

5.3 Eget kapital

Kollektivtrafiknämnden hade vid ingången 2019 (efter bokslutsjustering RS 2019–01881) ett eget kapital motsvarande 92 mnkr. Med hänsyn till ovan redovisade prognos för 2019, kommer det utgående egna kapitalet 2019 att bli 93 mnkr

5.4 Investeringar

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