

Beslutad 2020-10-26

Detaljbudget 2021
Kollektivtrafiknämnden



Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	3
2 Mål och fokusområden	5
2.1 Hållbar, innovativ och kreativ region	Error! Bookmark not defined.
2.1.1 Det hållbara resandet ska öka och bidra till möjligheterna att bo, verka och vistas i hela regionen	5
2.1.2 Hela regionen ska växa. Jobb, kommunikationer samt delaktighet och attraktivitet i både stad och land ska öka	7
2.1.3 Klimatutsläppen från fossil energi i Västra Götaland ska minska	7
2.1.3.1 Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om"	8
3 Ekonomi	10
3.1 Ekonomiska förutsättningar	10
3.1.1 God ekonomisk hushållning	10
3.1.2 Resultaträkning	10
3.1.2.1 Resultatbudget Beställare regional utveckling	11
3.2 Eget kapital och obeskattade reserver	12
3.3 Investeringar	12

1 Sammanfattning

Kollektivtrafiknämnden är en av fyra nämnder inom Västra Götalands regionutvecklingsansvar. Regionutvecklingsuppdraget utgår från en helhetssyn på de miljömässiga, sociala och ekonomiska dimensionerna, där alla tre prioriteras lika och är integrerade i varandra. Den regionala visionens horisontella perspektiv ”den gemensamma regionen, jämställdhet, klimatomställning, integration och internationalisering” genomsyrar arbetet. Nämnder och beredningar inom regional utveckling och kultur har tillsammans en unik genomförandekraft för att uppnå en hållbar utveckling och ett gott liv för invånarna i hela Västra Götaland. FN:s Agenda 2030 med 17 utvecklingsmål och delmål syftar till att utrota fattigdom, minska människans påverkan på klimatet, bekämpa ojämlikheter inom och mellan länder samt bygga fredliga, rättvisa och inkluderande samhällen.

Kollektivtrafiknämnden har regionfullmäktiges ansvar att vara beställarnämnd till Västtrafik AB samt att fullgöra Västra Götalandsregionens uppgift som kollektivtrafikmyndighet och systemägare

- **Följa genomförandet av Västtrafiks uppdrag**

Kollektivtrafiknämndens grundläggande uppgift är att vara beställarnämnd till Västtrafik. Uppföljning av beställaruppdraget sker genom fördjupade redovisningar i form av skriftlig och muntlig rapportering från Västtrafik vid fem av årets nämndsammanträden. Därutöver tillkommer delårs- och årsrapportering.

För 2021 har kollektivtrafiknämnden gett Västtrafik ett uppdrag som är öppnare och flexiblere än vanligt så att bolaget ska kunna agera och parera efter bästa förmåga enligt vad rådande pandemi kräver. Kollektivtrafiknämnden kommer att nära följa utvecklingen av resandet och ekonomi med anledning av pandemins påverkan.

- **Fullgöra myndighetsuppdraget som kollektivtrafikmyndighet**

Kollektivtrafiknämnden har i uppdrag att genomföra de uppgifter som åligger VGR i egenskap av kollektivtrafikmyndighet. Här ingår att fatta beslut om trafikplikt inför att Västtrafik upphandlar trafik. **Trafikpliktsbeslut** innebär att myndigheten signalerar ett samhällsansvar för trafikering av det område som trafikpliktsbeslutet omfattar. Ytterligare en uppgift är att **registrera kommersiell linjelagd trafik** som trafikföretag rapporterar till VGR som kollektivtrafikmyndighet.

Kollektivtrafiknämnden ansvarar också för att, inom ramen för regionfullmäktiges budgetbeslut, årligen besluta om kollektivtrafikens biljettpriser.

Enligt kollektivtrafiklagen ska kollektivtrafikmyndigheten regelbundet **fastställa ett Trafikförsörjningsprogram**. Beslutsprocessen för Trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2021 - 2025 kommer att pågå till våren 2021.

- **Analys och omvärldsbevakning**

Kollektivtrafiknämnden har som kollektivtrafikmyndighet i uppdrag att bedriva övergripande strategiskt arbete och följa utvecklingen inom kollektivtrafikområdet. En viktig källa till omvärldsbevakning är genom medlemskap i nationella organisationer såsom SKR (Sveriges Kommuner och Regioner) och branschorganisationen Svensk kollektivtrafik, liksom den internationella branschorganisationen UITP, samt forskningscentret K2 (Sveriges kunskapscentrum för kollektivtrafik). Att löpande ta fram analysunderlag kopplat till trafikförsörjningsprogrammets mål ingår också i kollektivtrafik- och infrastrukturavdelningens uppdrag. Under 2021 kommer analys- och omvärldsbevakning inriktas på konsekvenser av pandemin.

- **Prioriterade aktiviteter 2021**

Det är fortfarande osäkert hur länge som pandemin kommer fortgå och därefter är osäkerheten stor avseende resmönster och ekonomiska förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling. Inriktning för 2021 är på att följa implementeringen och analysera konsekvenser för gällande strategier. Utöver de stående uppgifterna som ingår i beställaruppdraget och myndighetsuppdraget kommer följande att prioriteras under 2021;

- Arbete med infrastrukturplaneringen genom att lyfta de behov av infrastruktur som krävs för att fullfölja kollektivtrafikens långsiktiga strategier.
- På övergripande strategisk nivå medverka i genomförandet av Västsvenska Paketet och Sverigeförhandlingens storstadsavtal för utveckling av infrastruktur i linje med beslutade kollektivtrafikstrategier (implementering)
- Vidareutveckla hur vi genom samverkan kan stärka hållbar mobilitet genom kombinerade reskedjor
- FoU-projekt i linje med inriktning i trafikförsörjningsprogrammet
- Följa implementeringen av ny zonstruktur
- Bevaka och analysera förändringar i teknisk utveckling, regelverk och andra förutsättningar av betydelse för genomförandet av miljö- och klimatstrategin
- Fortsatt metodutveckling inom social hållbarhet och hållbarhetsbedömningar
- Medverka i regional kraftsamling för Elektrifiering

I ovanstående aktiviteter ingår att beakta pandemins effekter på kort och lång sikt.

Förankring och dialog med kommunerna i Västra Götaland sker i första hand genom de delregionala kollektivtrafikeråden, stadstrafikforum och dess tjänstemannanätverk.

2 Mål och fokusområden/uppdrag 2021

Regionfullmäktiges budget utgår från ett antal utmaningar som utgångspunkt för prioriterade mål för kommande treårsperiod, och fokusområden och uppdrag för 2021.

De utmaningar som närmast relaterar till kollektivtrafiknämnden bedöms vara;

- Förbättra en idag bristande förståelse för de stora infrastrukturbehov som finns i Västra Götaland
- Möta en utveckling där de större städerna har en snabbare tillväxt än resten av Västra Götaland. Förutsättningar som jobb, bostäder, kultur och kommunikationer är ojämnt fördelade över regionen
- Ställa om Västra Götaland till en fossiloberoende region fram till 2030

Inom det övergripande målet om en ”hållbar, innovativ och kreativ region” är följande tre mål med tillhörande fokusområde/uppdrag för 2021 relevanta för kollektivtrafiknämnden:

Mål: Öka infrastruktuursatsningar för bättre transportnät för gods- och persontrafik

Uppdrag 2021: Öka förståelsen på nationell nivå för att Västra Götaland har eftersatt infrastruktur som försvårar Sveriges tillväxt

Mål: Det hållbara resandet ska öka och bidra till möjligheterna att bo verka och vistas i hela Västra Götaland

Uppdrag 2021: Arbetsmarknaderna i Västra Götaland ska knytas samman med det nya trezon-systemet i kollektivtrafiken

Mål: Klimatutsläppen från fossil energi i Västra Götaland ska minska

Uppdrag 2021: Öka takten i Klimat 2030 Västra Götaland ställer om

2.1 Hållbar, innovativ och kreativ region

2.1.1 Öka infrastruktuursatsningar för bättre transportnät för gods-och persontrafik

Regionfullmäktiges mål om att öka infrastruktuursatsningar för bättre transportnät för gods och persontrafik kopplar till Trafikförsörjningsprogrammets mål;

”En kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet” (delmål 1)

Beslutade strategier inom delmål 1 är;

- Målbild tåg 2035, samt Målbild tåg – delmål 2028 inklusive storregional busstrafik
- Målbild koll 2035 för Göteborg, Mölndal, Partille
- Kollektivtrafikplaner/utvecklingsplaner för respektive pendlingsnav; Skövde, Trollhättan-Vänersborg, Borås och (inom kort) Uddevalla
- Landsbygdsutredningen

När kollektivtrafikstrategin för Uddevalla antas i början av 2021 är

Kollektivtrafiknämndens ambition uppfyllt och kollektivtrafikstrategier finns för de fem regionala pendlingsnaven, som en del av trafikförsörjningsprogrammet.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i linje med dessa strategier krävs att infrastrukturen utvecklas. Det handlar om investeringar i järnväg, busskörfält/bussgator, spårväg, framkomlighetsåtgärder, resecentrum, hållplatser och pendelparkeringar för bil och cykel. Även kollektivtrafiknämndens strategi; ”Kollektivtrafik på jämlika villkor” innebär behov av medel i infrastruktur för att utveckla kollektivtrafikens infrastruktur för personer med funktionsnedsättning genom hållplatsanpassningar och åtgärder i resecentrum och på anslutande gång- och cykelvägar.

De långsiktiga planerna för infrastrukturinvesteringar revideras vart fjärde år och kommande revidering startades upp av regeringen i juni 2020. Beslut om reviderade planer planeras till 2022 vilket innebär att tyngdpunkt i arbetet kommer att vara större delen av 2021. Regionutvecklingsnämnden, Beredningen för hållbar utveckling (BHU) och Regionstyrelsen bär ansvaret för infrastrukturplaneringen som helhet. Västtrafik har huvudansvaret att identifiera de högst prioriterade åtgärderna på objektsnivå.

Kollektivtrafiknämndens roll är att övergripande bevaka att kollektivtrafikens intressen beaktas och går i linje med beslutade strategier. Pandemins långsiktiga effekter behöver analysera och beaktas i arbetet.

Påverkansagenda för kollektivtrafikens utveckling

För att kunna agera mer proaktivt i frågor som VGR inte själva styr över har kollektivtrafiknämnden beslutat om en påverkansagenda. Här ingår flera punkter som är nära förknippade med infrastrukturplaneringen och som ingår i aktiviteterna ovan. Det gäller till exempel möjligheten att få statsbidrag till depåer och spårfordon, samt att Trafikverket ska ges möjlighet att driva och finansiera steg 1 och 2 åtgärder (beteendepåverkan och trafikstyrande åtgärder). De punkter som relaterar till infrastrukturplaneringen föreslås vara fokus för 2021 års arbete med påverkan.

Prioriterade aktiviteter 2021

- Arbete med infrastrukturplaneringen, för att lyfta de behov av infrastruktur som krävs för att fullfölja kollektivtrafikens långsiktiga strategier.
- På övergripande strategisk nivå medverka i arbetet med Västsvenska Paketet och Sverigeförhandlingens storstadsavtal för utveckling av infrastruktur i linje med beslutade kollektivtrafikstrategier

2.1.2 Det hållbara resandet ska öka och bidra till möjligheterna att bo verka och vistas i hela Västra Götaland Hela regionen ska växa.

Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål är att ”Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland” vilket således går hand i hand med regionfullmäktiges prioriterade mål om hållbart resande.

Hållbar mobilitet – hållbara reskedjor

I regionfullmäktiges budget nämns bland annat kombinerade reskedjor och attraktiva knutpunkter som viktiga områden att utveckla. I förslag till trafikförsörjningsprogram finns ett utvecklingsområde som handlar om att vidareutveckla och stärka hållbar mobilitet genom att kombinera färd sätt. I en region med gles geografi så är linjelagd kollektivtrafik inte alltid det mest hållbara och effektiva transportslaget. Hur kan vi stärka förutsättningarna för ökad andel hållbart resande genom att samåkning, cykling, egen bil till en pendelparkering kombineras för att till exempel komma till ett stråk med konkurrenskraftig kollektivtrafik? Kom-i-land är ett projekt där flera olika mobilitetslösningar testas på landsbygd, som finansieras av kollektivtrafiknämnden och som nämnden kommer följa under 2021. Det handlar om ett brett spektrum av åtgärder anpassade till olika förutsättningar i Västra Götaland – alltifrån tjänsteutveckling till elladdstolpar på pendelparkeringar. Process och aktiviteter för 2021 behöver utarbetas och utvecklingsarbetet behöver ske i samverkan genom kollektivtrafikerådets nätverk.

Genom överflyttningen av Hållbart resande väst till Västtrafik ligger det operativa ansvaret på beteendepåverkande åtgärder nu inom ramen för Västtrafiks ordinarie uppdrag. Projektet En ren vana som är en samverkan med 14 stora arbetsgivare i länet leds därmed nu också av Västtrafik, och kommer följas av kollektivtrafiknämnden.

Att arbeta brett med hållbar mobilitet och hållbara reskedjor är ett sätt att fortsatt arbeta för ökad andel hållbart resande när färre är benägna att åka kollektivt för eventuell smittorisk.

Forskning och innovation (Fol)

Att verka för forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet ingår i kollektivtrafiknämndens uppgifter och genomsyrar också trafikförsörjningsprogrammet. Västra Götalandsregionen ska sträva efter att vara i framkant. Det handlar dels om att ta till sig av den samlade kunskapen för bättre beslutsunderlag till den ordinarie verksamhetsutvecklingen, dels om att testa nya idéer i praktiken för att driva på utvecklingen i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet samt bidra i den snabba teknik- och samhällsutveckling som pågår och behov av kompetensomställningen i branschen.

Långsiktiga åtaganden som kollektivtrafiknämnden har idag är dels ElectriCity-samarbetet, och dels Urbana stationssamhället. Västra Götalandsregionen är också en av avtalsparterna i K2, ett nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik (avtal till 2024).

Inriktningen för kommande Fol-projekt enligt förslag till Trafikförsörjningsprogram;

- Långsiktig finansiering av kollektivtrafikens utveckling
- Elektrifiering och digitalisering
- Drivmedelsmix för fossilfrihet, energieffektivitet och minskat buller
- Kollektivtrafik och samhällsbyggnad/stadsutveckling, beteendeförändring
- Social hållbarhet och trygghet

Här ingår att se till utveckling av ny teknik såsom autonoma fordons möjliga betydelse för det hållbara resandet, liksom att följa olika utvecklingsinriktningar som pågår i riktning mot ett fossiloberoende och energieffektivt transportsystem, för att analysera vad som kan vara kostnadseffektiva lösningar för kollektivtrafiken framgent.

Kollektivtrafik på jämlika villkor

Kollektivtrafiknämndens strategi; Kollektivtrafik på jämlika villkor –med utgångspunkt i de sju diskrimineringsgrunderna ingår som del i trafikförsörjningsprogrammet och är underlag för Västtrafiks uppdrag. VGR är föregångare med denna typ av strategi för social hållbarhet och flera områden behöver fortfarande metodutveckling för att nå målen i strategin. Bland annat är arbetet med att utveckla metod för integrerade hållbarhetsbedömningar för samtliga strategiska utredningar ett viktigt utvecklingsarbete

Nära följa implementeringen av ny zonstruktur

I november 2020 påbörjades implementeringen av en ny zonstruktur att gå från över 70 zoner till tre. Den största förändringen i biljettsystemet som gjorts i Västtrafiks historia. En ny och enklare zonstruktur syftar till att sänka tröskeln till att resa kollektivt och därmed bidra till fler och nöjdare resenärer. Kollektivtrafiknämnden kommer nära följa implementeringen under 2021, avseende resandemönster och ekonomi, med vetskapen

om att det kommer vara utmaning att skilja på vad som påverkar vad samtidigt som pandemin också kraftigt påverkar dessa parametrar.

Prioriterade aktiviteter 2021

- Vidareutveckla hur vi genom samverkan kan stärka hållbar mobilitet genom kombinerade reskedjor
- Fortsatt metodutveckling inom social hållbarhet
- FoU-projekt i linje med inriktning enligt trafikförsörjningsprogrammet
- Följa implementeringen av ny zonstruktur

I ovanstående aktiviteter ingår att beakta pandemins effekter på kort och lång sikt.

2.1.3 Klimatutsläppen från fossil energi i Västra Götaland ska minska

Trafikförsörjningsprogrammets tredje delmål är ”Låg miljöpåverkan”.

Kollektivtrafiknämnden beslutade 2018 om en **Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken** som omfattar mål kring olika typer av utsläpp, med högsta prioritet att minska de fossila koldioxidutsläppen, vilket är i linje med fullmäktiges mål.

Strategin ger mål för år 2025 - 2035 samt riktlinjer för val av drivmedel. Kollektivtrafiken har under den senaste tioårsperioden ställt om till förnybara drivmedel till över 97 procent, men eftersom vissa förnybara drivmedel är bättre än andra finns mer att göra för att minska koldioxidutsläppen.

Att minska koldioxidutsläppen ingår i Västtrafiks uppdrag och sker successivt genom respektive upphandling. Nettoutsläppen av koldioxid ska minska med 85 procent från 2006 till 2025. Målet i trafikförsörjningsprogrammet 2017 – 2020 om 80 procent till 2020 kommer inte att fullt ut att nås trots att hela bussflottan från december 2020 drivs av biodrivmedel och 150 nya elbussar och lika många nya biogasbussar tas i drift i Göteborgsområdet i december 2020. Anledningen är att biodrivmedel som ersätter dieselloja har fått förändrade nationella förutsättningar. Covid 19-situationen innebär därtill lägre beläggning i kollektivtrafikens fordon vilket påverkar nyckeltalet för minskade koldioxidutsläpp per personkilometer.

2.1.3.1 Öka takten i "Klimat 2030 Västra Götaland ställer om"

För att nå målet för 2025 måste de mest hållbara drivmedlen såsom el och biogas prioriteras.

Kollektivtrafiknämnden följer Västtrafiks genomförande av strategin, arbetar med kompletterande utredningar samt analys och omvärldsbevakningar då snabba förändringar sker inom området förnybara drivmedel. Det är också viktigt att bevaka hur regelverk utvecklas nationellt och på EU-nivå och snabbt kunna agera så att dessa utvecklas till stöd för kollektivtrafikens utveckling.

Prioriterade aktiviteter 2021

- Bevaka och analysera förändringar i teknisk utveckling, regelverk och andra förutsättningar av betydelse för genomförandet av miljö- och klimatstrategin
- Medverka i arbetet med regional kraftsamling för ökad elektrifiering enligt ny regional utvecklingsstrategi

3 Ekonomi

3.1 Ekonomiska förutsättningar

3.1.1 God ekonomisk hushållning

Kollektivtrafiknämnden har sedan starten av sitt arbete 2011/2012 inriktat sin ekonomistyrning såväl för egen del som en del av koncernen VGR att årligen bidra till en god ekonomisk hushållning. Att väga ekonomi och verksamhet på kort sikt mot verksamhetens behov och ekonomi på längre sikt samt tydliggöra vad målsättningar och strategier innebär avseende ekonomiska konsekvenser för att ge transparenta och tydliga planerings- och budgetförutsättningar.

För den kommande planperioden ser nämnden behovet av stabila ekonomiska förutsättningar som en grundförutsättning att jobba sig tillbaka och anpassa sig till det nya normala, efter den stora påverkan som Covid-19 gett kollektivtrafiken och det hållbara resandet.

3.1.2 Resultaträkning

Av kollektivtrafiknämndens totala budgetram om 5 454,6 mnkr går merparten 5 424,2 mnkr som ekonomisk ram/driftbidrag till utföraren Västtrafik AB kopplat till det uppdrag som nämnden beslutat – KTN 2020 - 00124 på sitt septembersammanträde. En verksamhetsövergång av Hållbart resande väst har beaktats genom att höja Västtrafiks ram med 5,4 mnkr för 2021. Som följd av beslut §50 2020-09-25 KTN 2020 – 00105 om allmän trafikplikt och överlämnande av befogenhet för Marstrandsfärjan till Kungälv kommun reduceras driftbidraget med 5 mnkr, och den delen av driftbidraget kommer istället att betalas ut till Kungälv kommun.

I november 2018 beslutade Regionfullmäktige att Västtrafiks framtida zonstruktur ska utgöras av tre zoner. I april 2019 gav kollektivtrafiknämnden Västtrafik i uppdrag att planera för en samordning av ordinarie prisjustering 2021 med införandet av ny zonstruktur hösten 2020.

Då den nya zonstrukturen innebär stora strukturella förändringar har antaganden behövt göras vilka innebär en osäkerhet i det ekonomiska utfallet, som bedöms vara +/- 150 mnkr, mycket beroende på att prisbilden anpassas till borttagningen av Göteborgs Stads subvention av månadskort till sina invånare. För att kompensera en icke intäktsneutral prissättning krävs särskild finansiering under en övergångsperiod, och en möjlighet var att Västtrafik vid behov tillförs medel från nämndens egna kapital, när vi ser det ekonomiska utfallet av zonförändringen. Som Västtrafiks beställare och beslutsorgan för priser finns en naturlig koppling till detta. Den estimering som Västtrafik gjort under hösten 2020

inklusive Covid-19 pandemins påverkan på intäktsmassan 2021, bedöms den idag till 106 mnkr och återfinns som en riskpost i nämndens budget

De ekonomiska förutsättningarna, 30,4 mnkr för nämndens eget ansvarsområde, tar sin utgångspunkt från budget och verksamhet 2020

Kollektivtrafiknämndens detaljbudget i mnkr		
Finansiering	2020	2021
Regionfullmäktige	5 134,7	5 454,6
Summa intäkter	5 134,7	5 454,6
Västtrafik AB - ekonomisk ram kopplat till uppdrag – KTN 2020 – 00124	5 099,0	5 424,2
Befogenhet Marstrandsfärjan till Kungälv kommun KTN 2020 – 00105		-5,0
Summa Västtrafik AB		5 419,2
<i>Riskpost införande av ny zonstruktur, KTN 2020-04-16 §17, Dnr: KTN 2018 – 00082</i>		106,0
Kungälv kommun, befogenhet Marstrandsfärjan, 2020-09-25 §50, KTN 2020 - 00105		5,0
Tjänstepersonstöd, Koncernkontoret Avdelning kollektivtrafik och infrastruktur <i>personal+ personalomkostnader, hyra + drift av lokaler och utrustning</i>	14,8	12,5
Strategiska utredningar	6,2	5,7
Reservutrymme/oförutsett		3,0
Hållbart resande väst (ingår i uppdraget till Västtrafik from 2021)	4,5	0,0
Forskning- och utveckling		
Projekt och verksamhetsfinansiering (hållbara transporter slut 2020)	7,2	6,7
Nämnd och forum för samråd	3,0	3,0
Summa kostnader	5 134,7	5 560,6
Resultat	0,0	-106,0

3.1.2.1 Resultatbudget Beställare regional utveckling

Resultatbudgeten för kollektivtrafiknämnden kan komma att justeras på någon enstaka rad med hänsyn tagen till den regiongemensamma avstämning som sker efter nämndens sammanträde.

Resultatbudget (mnkr)	Budget 2012	Prognos per 2008	Budget 2012
Övriga erhållna bidrag	0,8	2,0	0,0
Övriga intäkter	0,4	0,0	0,0
Verksamhetens intäkter	1,2	2,0	0,0
Personalkostnader, inkl. inhyrd personal	-3,8	-2,4	-2,8
Driftbidrag till utförare inom regionen	-5 099,0	-5 099,0	-5 419,2
Övriga lämnade bidrag	0,0	0,0	-111,0
Material och varor, inkl. förbrukningsmaterial	-0,4	-0,2	-0,5
Övriga tjänster, inkl. konsultkostnader	-31,7	-29,1	-26,1
Avskrivningar	-0,1	-0,1	0,0
Övriga kostnader	-0,9	-0,9	-0,9
Verksamhetens kostnader	-5 135,9	-5 131,7	-5 560,5
Regionbidrag	5 134,7	5 134,7	5 454,6
Finansiella intäkter/kostnader m.m.	-0,1	0,0	0,0
Resultat	0,0	5,0	-106,0

3.2 Eget kapital och obeskattade reserver

Kollektivtrafiknämnden hade vid ingången 2020 ett eget kapital motsvarande 94,6 mnkr. Med hänsyn till redovisad prognos för helåret 2020 i samband med delårsbokslut per augusti, kommer det ingående egna kapitalet 2021 vara 99,6 mnkr.

3.3 Investeringar

Nämnden har för egen del inga dedikerade investeringsramar. Investeringar rörande Västtrafiks verksamhet hanteras i särskild ordning i den regiongemensamma investeringsprocessen, till exempel avseende inköp av tåg. Investeringar som rör spårvagnstrafiken görs enligt gällande avtalsmodell av Göteborgs stad. Större investeringar i resecentrum och hållplatser är beslutade i regional infrastrukturplan.