

Årsredovisning  
Kollektivtrafiknämnden  
Helår 2017



# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Verksamhet</b> .....	<b>5</b>
2.1	Viktigaste händelserna under perioden .....	5
2.2	Verksamhetens miljöarbete .....	5
2.3	Folkhälsa .....	6
2.4	Mänskliga rättigheter och jämlik vård .....	6
2.5	Verksamhetens säkerhets- och beredskapsarbete.....	6
2.6	Redovisning av genomförd intern kontroll 2017 .....	7
2.7	Systematiskt förbättringsarbete .....	7
2.8	Inköp .....	7
<b>3</b>	<b>Mål och fokusområden</b> .....	<b>8</b>
3.1	Västra Götaland ska sträva efter det hållbara samhället med tillväxt av jobb och företag i hela regionen.....	8
3.1.1	Arbetsmarknaden ska utvidgas genom hållbara transporter och samverkan med näringsliv och forskning i Västra Götaland.....	8
3.1.2	Skillnader i livsvillkor och hälsa ska minska .....	11
3.1.3	Antalet nöjda resenärer med kollektivtrafiken ska öka i hela regionen .....	12
3.1.3.1	Fullfölj trafikförsörjningsprogrammet.....	12
3.1.3.2	Utökade möjligheter till studie- och arbetspendling samt knyta samman landsbygd och stad .....	12
3.1.4	Klimatutsläppen från fossilbränsle i Västra Götaland samt verksamhetens direkta miljöpåverkan ska minska.....	12
3.1.4.1	Minska verksamheternas avfallsmängder och verka för cirkulära affärsmodeller samt skärpta miljökrav vid upphandlingar .....	13
3.1.4.2	Bättre möjligheter till livsmedels- och energiproduktion samt stimulera ökad användning av biogas .....	13
<b>4</b>	<b>Ekonomiska förutsättningar</b> .....	<b>14</b>
4.1	Ekonomiskt resultat.....	14
4.1.1	AR04 RR-rapport Beställare regional utveckling .....	14
4.2	Åtgärder vid ekonomisk obalans.....	15
4.3	Eget kapital.....	15
4.4	Investeringar.....	15
<b>5</b>	<b>Bokslutsdokument och noter</b> .....	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Övrig rapportering</b> .....	<b>17</b>
6.1	Särskild åiterrapportering enligt beslut av regionfullmäktige .....	17

6.2	Fördjupad rapport till egen nämnd/styrelse.....	17
-----	---	----

## **Bilagor**

*Bilaga 1: Bokslutsdok. o noter 1712 KTN*

*Bilaga 2: Årsredovisning 2017 Kollektivtrafiknämnd Final UB-CB bilaga intern kontroll uppföljning*

## 1 Sammanfattning

Kollektivtrafiken utvecklas i huvudsak i enlighet med Trafikförsörjningsprogrammets mål. Byte av mätmetoder både nationellt och regionalt gör jämförelser med föregående år osäker, men riktningen är positiv.

Marknadsandelen för kollektivtrafiken är enligt den nationella kollektivtrafikbarometern knappt 33 procent, och innebär en positiv utveckling (29 % 2016). Allt fler resor görs med kollektivtrafiken i Västra Götaland. Resandet ökar med 7 procent 2017. Den reella ökningen bedöms vara omkring 3-4 procent. Nytt och säkrare kundräkningssystem bedöms påverka det högre utfallet. Kollektivtrafikens miljöpåverkan har minskat ytterligare. 94 procent (prognos, reell data finns i februari) av trafiken drivs med förnybart bränsle och koldioxidutsläppen minskar successivt. Med utgångspunkt i kollektivtrafiknämndens uppdrag har Västtrafik intensifierat arbetet med funktionshinderanpassning av hållplatser, ett arbete där kommunerna också har en stor del i ansvaret som väghållare.

Processen med de långsiktiga infrastrukturinvesteringsplanerna för 2018-2029, samt Sverigeförhandlingen om höghastighetsjärnväg och storstadsåtgärder, har till stor del präglat årets arbete. Ett avtal har skrivits mellan Sverigeförhandlingen, Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen som omfattar sju miljarder i viktiga infrastrukturinvesteringar för kollektivtrafikens möjlighet att utvecklas utveckling. Investeringarna utgår från kollektivtrafiknämndens förslag till målbild för stornätet i Göteborg-Mölndal-Partille.

Det strategiska utvecklingsarbetet som kollektivtrafiknämnden driver, har under 2017 framförallt rört förslag om nytt och enklare zonsystem för biljettpriserna, utredning om möjliga framtida tågstopp, utredningar kopplat till klimatmålen, samt utveckling av systematiskt arbetsätt kopplat till mänskliga rättigheter och diskrimineringsgrunderna.

Det ekonomiska resultatet för kollektivtrafiknämnden är ett överskott på 2,8 mnkr.

## 2 Verksamhet

### 2.1 Viktigaste händelserna under perioden

Revideringen av de långsiktiga infrastrukturplanerna, samt Sverigeförhandlingen har varit processer som präglat stor del av kollektivtrafiknämndens 2017. Sverigeförhandlingens storstadsöverenskommelse som blev klar i juni innebär viktiga investeringar för kollektivtrafikens utveckling i Göteborgsområdet för sju miljarder. Påverkansarbete för investeringar i förbättrade järnvägar har resulterat i ett kraftigt höjt anslag till reinvestering och underhåll i Trafikverkets förslag till nationell plan, men förslaget saknar de investeringar som VGR bedömt som nödvändiga för att utveckla järnvägsnätet i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet och Målbild tåg 2035. Fortsatt påverkansarbete kommer vara i fokus under kommande månader under remisstiden, med högsta prioritet för att återinföra delsträckan Mölnlycke-Bollebygd, via Landvetter flygplats i den nationella infrastrukturplanen.

Därtill har arbetet för att utveckla pris-och sortiment varit en högt prioriterad process och som nu går in i en bred politisk förankringsprocess gällande framtida zonstruktur för Västtrafiks biljettsystem. Västtågsutredningen gällande fler tågstopp i Västra Götaland, och Målbild Koll2035 – kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg-Möln dal-Partille är omfattande utredningar som nu är klara för beslut.

Kollektivtrafiknämnden lämnar årligen uppdrag till Västtrafik, med utgångspunkt Trafikförsörjningsprogrammet. Nämnden har nära följt Västtrafiks arbete med genomförandet av uppdraget och kan konstatera att måluppfyllelsen generellt är god och att Västtrafiks arbete har god följsamhet med nämndens uppdrag.

### 2.2 Verksamhetens miljöarbete

Trafikförsörjningsprogrammets fjärde delmål är att *kollektivtrafikens miljöpåverkan ska minska*. Till målet finns en konkret strategi som anger hur olika utsläpp successivt ska minska genom Västtrafiks upphandlingar av trafikavtal. Kollektivtrafiken i Västra Götaland körs redan på nästan uteslutande förnybara bränslen. Även förnybara bränslen släpper dock ut koldioxid i olika grad. Målet är nu att minska koldioxidutsläppen med 80 procent från 2006 till 2020.

Koncernkontoret har ett miljöledningssystem som tagits fram i samarbete mellan de olika staberna under hösten 2016 och som följer ISO 14001 standarden och miljöplan 2017-2020. Koncernledningen beslutade under våren en handlingsplan som gäller 2017-2018 med aktiviteter och åtgärder för att minska verksamhetens miljöpåverkan. En miljösamordnare har utsetts på koncernstab regional utveckling som kommer koordinera arbetet med handlingsplanen tillsammans med miljöombud på respektive arbetsplats. Under hösten 2017 genomfördes information, utbildning och kartläggningar i enlighet med planen. Regiondirektören har under våren, i enlighet med VGR:s nyligen beslutade mötes- och resepolicy, beslutat att flygresor i Sverige endast får ske efter godkännande av koncernstabschef/ koncernavdelningschef i syfte att minska antalet resor med flyg.

I nämndens arbete ställs också krav på de verksamheter som får projekt och verksamhetsstöd. De ska beskriva hur projektet/verksamheten bidrar till att minimera miljöpåverkan och hur det påverkar miljön positivt eller negativt när det gäller exempelvis transporter, energi- och material, utsläpp, samt avfall.

## 2.3 Folkhälsa

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för människors hälsa, i första hand genom att den ger förutsättningar för människors inkludering i samhällslivet, genom att den skapar tillgänglighet. Kollektivtrafiken bidrar också till folkhälsan då den ger vardagsmotion. Människor som åker kollektivt i vardagen rör sig i genomsnitt mer än de som åker bil. Forskning visar att denna vardagsmotion ger en betydande samhällsnytta genom förbättrad hälsa hos invånarna.

Kollektivtrafiknämnden arbetar med attityd-och beteendepåverkande insatser för att få fler att välja bort bilen för hela, eller delar av sin resa, genom sin verksamhet Hållbart resande väst, som beskrivs under 3.1.1

## 2.4 Mänskliga rättigheter och jämlik vård

Trafikförsörjningsprogrammets tredje delmål är att *alla resenärsgupper ska beaktas*. Under 2017 har ett utvecklingsarbete genomförts för att ta fram en strategi som beaktar de sju diskrimineringsgrunderna. Ett förslag till strategi kommer att skickas ut på remiss under våren 2018 för beslut i kollektivtrafiknämnden hösten 2018. Avdelningen för mänskliga rättigheter har deltagit i arbetet, och dialog med Västra Götalandsregionens samrådsgrupper, som utgår från diskrimineringsgrunderna, har genomförts.

Kollektivtrafiknämnden har utvecklat uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet till att i högre grad redovisa statistik uppdelat på kön från och med årets uppföljning (som färdigställs i februari 2018).

I kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik för 2017 ingår bland annat som prioriterad åtgärd att samtliga resecentrum ska vara inkluderade i tillgänglighetsdatabasen senast vid slutet av 2017, i enlighet med Västra Götalandsregionens handlingsplan ”*För varje människa – Handlingsplan för det systematiska arbetet med mänskliga rättigheter i Västra Götalandsregionen 2017–2020*”. Samtliga resecentra har inventerats av TD-enheten och arbetet med att åtgärda de enkelt avhjälpta hinder som identifierats och prioriterats har påbörjats.

Avdelning mänskliga rättigheter på koncernkontoret samordnar arbetet på övergripande nivå. Bland annat sammankallar avdelningen ett nätverk av MR-samordnare från förvaltningarna som har träffats två gånger under året.

## 2.5 Verksamhetens säkerhets- och beredskapsarbete

Kollektivtrafiknämnden hänvisar till den beskrivning som finns i regionstyrelsens årsredovisning.

## **2.6 Redovisning av genomförd intern kontroll 2017**

Samtliga kontrollmoment enligt fastställd internkontrollplan har med periodicitet kopplat till nämndens sammanträden och aktivitetsagenda genomförts. Därutöver har stickprovskontroller rörande arvoden och reseräkningar som nämndens ledamöter lämnat in under året varit genomförts, som visar på god följsamhet till fastställda regler och rutiner.

Beträffande upphandling har en systematisk uppföljning gjorts löpande under året. Den brist som uppkommit kopplat till gällande ramavtal avser fördelningen av mindre avrop (under 100 000 kr). Enligt ramavtalet ska dessa fördelas jämt under året mellan avtalsparterna. Den interna uppföljningen visade på ett merutnyttjande av några avtalsparter, och korrigerings har skett därefter för att jämna ut fördelningen av uppdrag.

Internkontrollplanens uppföljning redovisas i sin helhet i bilaga 1.1

## **2.7 Systematiskt förbättringsarbete**

Årsredovisningen är i sin helhet, belyser det systematiska förbättringsarbete som kollektivtrafik-nämnden och koncernkontorets avdelning för kollektivtrafik & infrastruktur arbetat med 2017.

## **2.8 Inköp**

Kollektivtrafiknämnden arbetar i hög utsträckning med utredningar som kräver konsultstöd. För denna typ av utredningar finns ett ramavtal som nyttjas. Nämndens följsamhet till fastställd inköspolicy med tillhörande avläsning av leveranstrohet och avtalsföljsamhet uppgår till 96 procent. (Efter korrigerings för offentliga samarbetspartners, tjänsteköp från koncerninköps egen inköpsorganisation och upphandlade rese- konferenstjänster som inte fångas upp i ordinarie uppföljning).

## 3 Mål och fokusområden

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

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

Här redovisas trafikförsörjningsprogrammets mål; *Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och resandet fördubblas*

##### 3.1.1.1 Fokusområde: Fullfölj trafikförsörjningsprogrammet

Allt arbete som sker i kollektivtrafiknämnden utgår från trafikförsörjningsprogrammet, liksom det uppdrag som nämnden lägger till Västtrafik. Årsredovisningen i sin helhet beskriver aktiviteter och resultat. På en övergripande nivå bedöms utvecklingen följa trafikförsörjningsprogrammets mål och inriktning. (PÅGÅR. Enligt plan)

Marknadsandelen för kollektivtrafiken jämfört med bilen är 33 procent för 2017 (enligt nationella kollektivtrafikbarometern). 2016 var 29 procent. Det sker en stadig positiv utveckling av kollektivtrafikens marknadsandel, men byte av mätmetod från och med 2017 förklarar sannolikt en stor del av ökningen mellan 2016-2017. Målet i trafikförsörjningsprogrammet är att nå 33 procent till 2035 och är satt utifrån tidigare mätmetod. Marknadsandelen är högst i storstadsområdet. För Göteborgsregionen (GR) har marknadsandelen ökat varje år sedan 2012 och passerade 2017 40 procent, som var målet i K2020 – en målbild för kollektivtrafiken som antogs tidigt 2000-tal. 2017 var marknadsandelen enligt barometern 42 procent 2017 i GR.

Även längden på resorna ska beaktas enligt det reviderade programmet. Ett analysarbete har startats upp under första kvartalet för att se hur detta kan mätas och följas upp. Syftet är att ge bättre kunskap och underlag för att utveckla verktyg att styra mot målet. Under 2017 har ett arbete påbörjats för att djupare analysera kollektivtrafikens marknadsandel i olika delar av trafiksystemet.

Resandet har ökat med sju procent den senaste 12-måndersperioden. En del av förändringen är kopplad till nytt kundräkningssystem. Den visar att stämplingsbenägenheten har underskattats i tidigare mätningar. Huvuddelen av resandeökningen har skett i pendlingsnav och prioriterade stråk. Tåg står för den procentuellt största ökningen, men både buss och spårvagn har också ökat. För tågresandet var 2016 ett problematiskt år med stora störningar till följd av spårarbeten, brand i ett ställverk mm

Den ökade marknadsandelen och det ökade resandet bedöms vara en följd av den bredd av åtgärder som görs för att stimulera resandet, alltifrån utveckling av utbudet till informations- och marknadsinsatser. Bedömningen är att fördubblingsmålet till 2025 kommer att nås förutsatt fortsatta satsningar i linje med trafikförsörjningsprogrammet.

Samhällsplanering och kollektivtrafik: Kollektivtrafik och samhällsplanering behöver ske mer samordnat. Det handlar dels om att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas effektivt, dels om



kommunernas förutsättningar för att utveckla ny bebyggelse. Det kräver ömsesidigt kunskapsbyggande i syfte att ta fram tydligare principer och processer för parterna gällande kollektivtrafikutbud och bebyggelse. 2016 startade Västra Götalandsregionen tillsammans med Västtrafik en arbetsgrupp med representation från de fyra delregionala kollektivtrafikerådens tjänstemannanätverk samt Länsstyrelsen för att tillsammans identifiera utmaningar och ta fram förslag på aktiviteter inom utvecklingsområdet. Under 2017 har arbetsgruppen redovisat förslag på nio olika aktiviteter som förankrades i kollektivtrafiknämnden och kollektivtrafikeråden under våren 2017. Under hösten har arbetsgruppen påbörjat genomförandet av aktiviteterna som bland annat innefattar:

- Goda exempel på planeringsprocesser där kollektivtrafiken kommit in på ett bra sätt
- Att se över möjligheten för kommuner och Västtrafik att i samband med ny bebyggelse teckna avsiktsförklaringar eller liknande
- En lättillgänglig sammanställning av nyckeltal och grundprinciper för kollektivtrafik som kan användas vid planering av ny bebyggelse
- Ett utbildningspaket, riktat till kommunala tjänstemän inom samhällsbyggnadssektorn

Hållbart resande väst: Kollektivtrafiknämnden har riktat resurser till en kompetens- och projekt plattform som går under namnet; Hållbart resande väst. Verksamheten startade upp i mitten av 2015 och inriktas på att öka andelen hållbart resande genom att sprida kunskap och stötta kommuner och företag hur man kan jobba med kostnadseffektiva åtgärder, såsom informations- och påverkansåtgärder, för att underlätta en omställning till fler gång, cykel och kollektivtrafikresor. Plattformen har fått genomslag. 33 kommuner med i nätverket och flera projekt som fått positiv uppmärksamhet och genomslag i media (främst tidningar, men även P4 radio väst och Västnytt). Verksamheten drivs med utgångspunkt i en verksamhetsplan som fastställs årligen av kollektivtrafiknämnden. Exempel på projekt som fått genomslag är Vintercyklist, Cykelvänlig arbetsplats och Buss-o-hoj! (vikcykel ombord).

Långsiktig utveckling av regionala pendlingsnav Mer än 70 procent av Västtrafiks resor sker inom respektive till och från Göteborgsområdet. Under fyra års tid har kollektivtrafiknämnden lett arbetet med att ta fram en gemensam målbild för stadstrafikens stomnät, gemensamt med utsedda politiker från respektive kommun; Göteborg, Mölndal och Partille. Målbilden var ute på bred remiss våren 2016 och därefter har komplettering och viss omarbetning skett. Mölndals och Partilles kommunfullmäktige antog målbilden i slutet av 2017, medan Göteborgs kommunfullmäktige samt regionfullmäktige förväntas anta målbilden under första kvartalet 2018. Under året har också långsiktiga planer för pendlingsnaven Skövde och Trollhättan-Vänersborg startats upp.

Delregionala kollektivtrafikeråden Politiska samverkansform inrättades 2012 för att möjliggöra dialog och samråd kring strategiska frågor för kollektivtrafikens utveckling i regionen. I de Delregionala kollektivtrafikeråden förs dialog mellan delregionernas kommuner och regionen. Respektive delregion (och ingående kommuner) ansvarar för att fastställa forumets utformning och representation. I Beredningen för hållbar utveckling, BHU, förs dialog och samråd mellan delregionerna och Västra Götalandsregionen.

Samverkan mellan regionen och kommunerna är en viktig framgångsfaktor för att skapa samsyn kring kollektivtrafikens utvecklingsbehov och säkerställa att det går hand i hand med planering av infrastruktur och samhällsplanering. Samverkan utvecklas kontinuerligt och

stäms av årligen genom en remiss till kollektivtrafikråden. Förbättringsåtgärder som identifierats och som genomförs 2018 handlar i huvudsak om två punkter:

- Rådens möte ska fokusera på dialog mellan kommuner och region. Mötena förbereds för att underlätta dialog/diskussion. Remissvar kan hanteras separat, t ex på ordinarie kommunalförbundsmöte.

Remisser samlas, om möjligt, till den årliga avstämningen som går ut till råden under feb/mars varje år, för att minska antalet ärenden/remissprocesser.

### **3.1.1.2 Fokusområde: Arbeta vidare med Sverigeförhandlingen, verka för utbyggd tågförbindelse Öxnered-Halden och att länsvägarna finns med i den nationella infrastrukturplanen**

Arbetet med Sverigeförhandlingen har varit fortsatt intensivt under 2017 med arbete i flera olika grupperingar regionalt och nationellt. Avtal har upprättats mellan Sverigeförhandlingen, Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen avseende storstadsåtgärder för kollektivtrafik för 7 miljarder. Den statliga medfinansieringen är 46 procent. Resterande delas mellan Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen. Utgångspunkten för överenskommelsen är kollektivtrafiknämndens arbete med Målbild Koll2035, kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille. Överenskommelsen omfattar linbana över älven vid Järntorget, spårväg från Frihamnen till Lindholmen med älvförbindelse mot Stigberget samt spår i tunnel vidare mot Linnéplatsen. Vidare ingår bussgata för citybuss (idag stombuss) från Brunnsbo till Backa samt från Lindholmen till Eriksberg och vidare mot Vårväderstorget. Ytterligare statlig medfinansiering kommer sökas genom stadsmiljöavtalen.(KLART)

Gällande höghastighetsbanan Göteborg-Stockholm har intensivt lobbyarbete präglat vårens arbete. Målet för Västra Götalandsregionen och kommunerna har varit att få en första delsträcka mellan Göteborg och Borås, via Landvetter flygplats finansierad i nationell infrastrukturplan. Den 31 augusti presenterade Trafikverket förslag till nationell infrastrukturplan för åren 2018-2029 utan att denna delsträcka ingår. Därmed pågår fortsatt påverkansarbete. (PÅGÅR)

Avseende länsjärnvägarna, som numera kallas regionala banor, finns utökade medel med i den nationella infrastrukturplanen för att upprätthålla och i viss mån återställa standarden, men medel saknas helt för att utveckla banornas standard. Det innebär att den målbild som Västra Götalandsregionen har beslutat om för tågtrafikens utveckling inte kommer att kunna genomföras.

Göteborg – Oslo pekas ut som en brist i den nationella planen vilket är positivt då även den Norska transportinfrastrukturplanen lyfter fram behov av att göra en konceptavtalsutredning för godstrafik mellan Oslo och Göteborg.(PÅGÅR)

Positivt i förslaget till nationell infrastrukturplan är det kraftigt utökade medlen för underhåll av järnvägar för att komma i kapp med den omfattande underhållsskuld som råder. Därtill är det positivt för kollektivtrafikens utveckling att stadsmiljöavtal ingår med 1 miljard per år över hela 12-årsperioden.

Övergripande kan sägas att utvecklingen inom fokusområdet rört sig i rätt riktning men flera statliga investeringsbeslut saknas för Västra Götalands och kollektivtrafikens utveckling.

### **3.1.1.3 Fokusområde: Utökade möjligheter till studie- och arbetspendling samt knyta samman landsbygd och stad**

Västtåg – tågstopp: På kollektivtrafiknämndens uppdrag har avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur genomfört Västtågsutredningen för att klargöra förutsättningar för att öppna nya tågstationer i Västra Götaland. Eftersom det redan idag är det kapacitetsbrist i järnvägsnätet visar utredningen att mer tågtrafik kräver ytterligare järnvägsinvesteringar för att inte försämra för de som reser idag. Utifrån fyra antagna kriterier har totalt 40 potentiella stationer utretts. Västtågsutredningen rekommenderar att gå vidare med 13 av dessa. Trafikeringskostnaden för dessa bedöms öka med 12 mnkr/år netto, förutsatt minskad busstrafik. Investeringar i stationer och järnväg bedöms kosta 2,9 - 4,7 mdr utöver påvisat infrastrukturbehov om 45 miljarder som redan ingår i målbilden. För att få en positiv utveckling av dessa relativt små stationsorter förutsätter också utredningen att berörd kommun åtar sig att aktivt verka för och planera bostadsbebyggelse och medfinansiera stationsutvecklingen. Utredningen har genomförts i en interaktiv process med berörda kommuner. Trafikverket har också medverkat. Utredningen skickas på remiss till kollektivtrafikeråden och andra intressenter oktober 2017 till januari 2018. (PÅGÅR)

Landsbygdstrafik: Kollektivtrafiknämnden har beslutat om en utbyggnad av landsbygdstrafiken som innebär att den grundläggande servicenivån för invånarna i Västra Götaland utvecklas och är lika i hela regionen. Västtrafik har successivt utvecklat trafiken i enlighet kollektivtrafiknämndens uppdrag och därmed ökat tillgängligheten för de som bor på landsbygden. Under 2017 har en utvärdering gjorts som visar att Landsbygdsutredningens serviceutbud till fullo är infört i hela Västra Götaland. En kraftig utbyggnad av anropsstyrd närtrafik är en viktig del i den utvecklingen. Vi närmar oss en fördubbling på bara fem år när det gäller resandet med närtrafiken. Resandet har ökat med drygt 75 procent sedan utbyggnaden påbörjades 2013. Bara 2017 ökade resandet med 13 procent. (KLART) Nu återstår att utveckla hur anropsstyrd trafik bättre kan integreras med ordinarie linjetrafik, samt se till möjliga nya tjänster för utveckling av hållbart resande på landsbygd. (PÅGÅR)

### **3.1.2 Skillnader i livsvillkor och hälsa ska minska**

Här redovisas trafikförsörjningsprogrammets mål: *Alla resenärgrupper beaktas*

Under 2017 har ett utvecklingsarbete pågått för att ta fram en strategi som beaktar de sju diskrimineringsgrunderna och ersätter dagens funktionshinderstrategi. Ett förslag till strategi är nu framtagen och kommer att skickas ut på remiss under våren 2018 för beslut i kollektivtrafiknämnden hösten 2018. Strategin omfattar fem åtgärdsområden. För respektive område finns mål definierade.

Måluppfyllelse av funktionshinderstrategin görs på årsbasis och visar att vi går i rätt riktning. Alla fordon, utom de äldsta spårvagnarna är anpassade. Vad avser hållplatser ligger huvudansvaret för markarbeten hos väghållarna (oftast kommunerna). Här går utvecklingen framåt men inte i takt med uppsatta mål. Västtrafik har, med utgångspunkt i kollektivtrafiknämndens uppdrag intensifierat arbetet med hållplatser och har under året inventerat samtliga prioriterade hållplatser. Inventeringen har gjorts utifrån de åtta parametrar för en anpassad hållplats som finns definierade i funktionshinderstrategin. Av de 800 hållplatserna är hälften helt anpassade, det vill säga att alla åtta parametrar är uppfyllda. Sett

till enskilda parametrar är graden av anpassning betydligt högre. Exempelvis har 98 procent av hållplatserna belysning, 83 procent har väderskydd och 76 procent har realtidsinformation. Målet om minst 800 anpassade prioriterade hållplatser bedöms inom räckhåll.

### **3.1.3 Antalet nöjda resenärer med kollektivtrafiken ska öka i hela regionen**

Här redovisas trafikförsörjningsprogrammets mål; *Attraktiv kollektivtrafik*

I kollektivtrafikbarometern[1] är andelen nöjda resenärer med sin senaste resa 77 procent, vilken är 3 procentenheter lägre jämfört med 2016. Byte av undersökningsmetod vid årsskiftet 2016/17 gör det svårt att bedöma siffrorna och därmed måluppfyllelsen. Skillnaden mot undersökningen ombord kan delvis förklaras av att svarande på webben lägger in fler erfarenheter än enbart senaste resan jämfört med om personen svarar ombord när resan genomförs. Mätningar ombord, som omfattar fler resenärer än kollektivtrafikbarometern, visar att 93-95 procent är nöjda med senaste resan, i kvartalsmätningarna 2017. Det är samma höga nivå som under 2016. Resenärernas nöjdhet med Västtrafik generellt ligger kvar på 57 procent och är samma nivå som 2016. Stor andel svarar att man varken är nöjd eller missnöjd. Inom målet för attraktiv kollektivtrafik ligger arbetet med pris- och sortiment. I januari höjdes priserna i kollektivtrafiken med i genomsnitt 2,5 procent. Under våren 2017 har kollektivtrafiknämnden beslutat om en *Färdplan Köpa biljett 2020* samt förslag till ny zonstruktur för biljettpriserna. Förslaget till zonstruktur innebär att dagens över 70 zoner slås samman till tre zoner. Syftet med samtliga insatser är att sänka tröskeln och göra det enklare för nya och befintliga resenärer att välja kollektivtrafiken. Samråd och kommunförankring av förslaget till zonstruktur har pågått under hösten och fortsätter under vintern/våren 2018 med förhoppningen att regionfullmäktige ska kunna fatta beslut om ny zonstruktur innan sommaren 2018.

[1] Nationell webbenkät som Svensk kollektivtrafik samordnar med drygt 5 000 svarande i Västra Götaland.

#### **3.1.3.1 Fullfölj trafikförsörjningsprogrammet**

Se avsnitt 3.1.1.1 ovan

#### **3.1.3.2 Utökade möjligheter till studie- och arbetspendling samt knyta samman landsbygd och stad**

Se avsnitt 3.1.1.3 ovan

### **3.1.4 Klimatutsläppen från fossilbränsle i Västra Götaland samt verksamhetens direkta miljöpåverkan ska minska**

Här redovisas trafikförsörjningsprogrammets mål; *Kollektivtrafikens miljöpåverkan ska minska*

### **3.1.4.1 Minska verksamheternas avfallsmängder och verka för cirkulära affärsmodeller samt skärpta miljökrav vid upphandlingar**

Se 3.1.4.2 nedan

### **3.1.4.2 Bättre möjligheter till livsmedels- och energiproduktion samt stimulera ökad användning av biogas**

Införandet av förnybara drivmedel har under senare år skett i snabb takt. Närmare 95 procent av trafiken körs redan nu med förnybara drivmedel. Även förnybara bränslen har visat nettoutsläpp av koldioxid. Målet i det reviderade trafikförsörjningsprogrammet är att uppnå en reduktion av koldioxid med 80 procent jämfört med 2006. Målet mäts på årsbasis. (PÅGÅR)

Det är en hög förändringstakt gällande drivmedel och energikällor. Flera utredningar och projekt har genomförts under 2017, finansierade av kollektivtrafiknämnden, för att driva utvecklingen av en mer miljöanpassad kollektivtrafik framåt. Dessa utgör underlag för en reviderad miljö- och klimatstrategi som ska vara styrande för kommande trafikupphandlingar som Västtrafik planerar de närmsta åren. Utredningarna visar att det även fortsättningsvis kommer att vara nödvändigt att arbeta med en mix av förnybara bränslen där avvägningar görs – ibland linje för linje – ibland område för område. Bedömningen är att användningen av såväl biogas som el kommer att öka i kommande upphandlingar då tillgången på biodiesel med hög prestanda (HVO) bedöms avta. Arbetet med reviderad miljö- och klimatstrategi processats under 2017 beslut planeras till hösten 2018. (PÅGÅR)

## 4 Ekonomiska förutsättningar

### 4.1 Ekonomiskt resultat

Av kollektivtrafiknämndens budgetram om 4 415 mnkr går drygt 97 procent som ekonomiskt driftbidrag 4 299 mnkr, till utföraren kopplat till det uppdrag som nämnden beslutar. Av resterande 116 mnkr går 36 mnkr till nämndens egen verksamhet och 80 mnkr har reserverats för en regionbidragsförändring 2018 kopplat till minskade räntekostnader för Västtrafik AB.

#### Ekonomiskt resultat, Kollektivtrafiknämnden

Resultatet är ett överskott på 2,8 mnkr.

Den negativa avvikelsen på verksamhetens intäkter på - 0,2 mnkr i jmf med budget. Kostnadssidan speglar nämndens verksamhet. Verksamhetens kostnader har en totalt en avvikelse på 3,0 mnkr som till största delen är kopplade till övriga tjänster och konsultkostnader där budgeterad volym inte fullt ut nyttjats. Årets avsättningar uppgår till 6,2 mnkr och är till största delen kopplade till kommande års FoU-verksamhet inom nämndens ansvarsområde i programmet Hållbara transporter.

Utbetalat driftbidrag till Västtrafik är 4 299 mnkr och ligger i paritet med avsatt budget.

Fördelningen av nämndens egna resurser motsvarande 36,0 mnkr är för 2017, budget och utfall i mnkr:

	<b>Budget</b>	<b>Utfall</b>	<b>Avvikelse</b>
<b>Koncernkontor</b>	14,2	13,6	0,6
<b>Strategiska utredningar</b>	6,0	5,1	0,9
<b>Forskning/utveckling</b>	8,6	8,6	0,0
<b>Hållbart resande väst</b>	3,5	3,4	0,1
<b>Nämnd och samrådsforum *)</b>	3,7	2,5	1,2
<b>SUMMA</b>	<b>36,0</b>	<b>33,2</b>	<b>2,8</b>
<b>Minskade räntekostnader</b>	80,0	80,0	0,0
<b>TOTALT</b>	<b>116,0</b>	<b>113,2</b>	<b>2,8</b>

\*) netto

#### 4.1.1 AR04 RR-rapport Beställare regional utveckling

Årsvärden					
Resultaträkning (mnkr)	Utfall 1712	Budget 1712	Utfall 1612	Avvikelse budget/utfall	Förändring utfall/utfall %
Statsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	
Övriga erhållna bidrag	0,8	2,0	0,0	-1,2	
Övriga intäkter	1,0	0,0	1,9	1,0	
Verksamheten intäkter	1,8	2,0	1,9	-0,2	
Personalkostnader, inkl. inhyrd personal	-3,5	-2,0	-1,9	-1,5	

<b>Driftbidrag till utförare inom regionen</b>	-4 299,0	-4 299,0	-4 165,0	0,0	
<b>Övriga lämnade bidrag</b>	-86,5	-86,0	-0,9	-0,5	
<b>Verksamhetsanknutna tjänster</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Material och varor, inkl förbrukningsmaterial</b>	-0,3	0,0	0,0	-0,3	
<b>Lokal- och energikostnader</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Övriga tjänster, inkl konsultkostnader</b>	-23,9	-29,8	-27,9	5,9	
<b>Övriga kostnader</b>	-0,9	-0,2	-0,5	-0,7	
<b>Avskrivningar</b>	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	
<b>Verksamhetens kostnader</b>	-4 414,1	-4 417,0	-4 196,2	3,0	
<b>Regionbidrag</b>	4 415,0	4 415,0	4 200,0	0,0	
<b>Finansiella intäkter/kostnader m.m.</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Resultat</b>	2,8	0,0	5,6	2,8	

## 4.2 Åtgärder vid ekonomisk obalans

Nämnden har inga ekonomiska obalanser.

## 4.3 Eget kapital

Kollektivtrafiknämnden hade vid ingången 2017 ett eget kapital motsvarande 42,4 mnkr. Med hänsyn till ovan redovisat överskott för 2017, bli det egna kapitalet 2017 45,2 mnkr.

## 4.4 Investeringar

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

## **5 Bokslutsdokument och noter**

Se bilaga



## **6 Övrig rapportering**

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

Kollektivtrafiknämndens årsredovisning redovisar under respektive rubrik ovan de uppdrag och fokusområden som fastställts av regionfullmäktige.

### **6.2 Fördjupad rapport till egen nämnd/styrelse**

Kollektivtrafiknämnden har för egen del ingen speciell rapport/redovisning.