

Årsredovisning 2019

Kollektivtrafiknämnden



Innehållsförteckning

| | |
|---|-----------|
| 1 Sammanfattning och viktigaste händelser..... | 4 |
| 1.1 Sammanfattning | 4 |
| 1.2 Viktigaste händelserna | 4 |
| 2 Regiongemensamt arbete | 6 |
| 2.1 Verksamhetens miljöarbete | 6 |
| 2.2 Folkhälsa | 6 |
| 2.3 Mänskliga rättigheter och jämlik vård | 6 |
| 2.4 Verksamhetens säkerhets- och beredskapsarbete..... | 6 |
| 2.5 Lärdomar/förbättringsområden efter genomförd intern kontroll 2019..... | 6 |
| 2.6 Inköp | 7 |
| 3 Mål och fokusområden..... | 8 |
| 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 samverka med näringsliv och forskning i Västra Götaland..... | 8 |
| 3.1.2 Skillnader i livsvillkor och hälsa ska minska | 9 |
| 3.1.3 Antalet nöjda resenärer med kollektivtrafiken ska öka i hela regionen | 9 |
| 3.1.3.1 Fullfölj trafikförsörjningsprogrammet..... | 10 |
| 3.1.3.2 Utökade möjligheter till studie- och arbetspendling samt knyta samman landsbygd och stad..... | 11 |
| 3.1.4 Klimatutsläppen från fossilbränsle i Västra Götaland samt verksamhetens direkta miljöpåverkan ska minska | 11 |
| 3.1.4.1 Minska verksamheternas avfallsmängder och verka för cirkulära affärsmodeller samt skärpta miljökrav vid upphandlingar | 12 |
| 3.1.4.2 Bättre möjligheter till livsmedels- och energiproduktion samt stimulera ökad användning av biogas | 12 |
| 4 Ekonomiska förutsättningar | 14 |
| 4.1 Ekonomiskt resultat..... | 14 |
| 4.1.1 Resultaträkning för beställare regional utveckling..... | 14 |
| 4.1.2 Intäktsutveckling | 15 |
| 4.1.3 Kostnadsutveckling | 15 |
| 4.2 Åtgärder vid ekonomisk obalans..... | 15 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 4.3 | Eget kapital..... | 15 |
| 4.4 | Investeringar..... | 15 |
| 5 | Bokslutsdokument och noter | 16 |

Bilagor

Bilaga 1: KTN BD med noter 2019-12

1 Sammanfattning och viktigaste händelser

1.1 Sammanfattning

Kollektivtrafiken utvecklas i enlighet med trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål. Marknadsandelen för kollektivtrafiken är i princip oförändrad sedan 2018 enligt kollektivtrafikbarometern. Det är en ökning på fyra procentenheter sedan 2016 även om förändrad mätmetod förklarar en del av ökningen.

Resandet med kollektivtrafiken ökar i Västra Götaland. Under 2019 ökade resandet med fem procent, vilket är samma ökningstakt som under 2018. Den reella ökningen bedöms vara omkring tre till fyra procent med hänsyn tagen till förbättrad mätmetod. Fördubblingsmålet till 2025 bedöms fortfarande som realistiskt att uppnå, liksom det övergripande målet om 30 procents marknadsandel för kollektivtrafik i förhållande till bilen.

Minskningen av koldioxidutsläpp per personkilometer, jämfört med 2006, ligger enligt prognosen för 2019 kvar på 72 procent. Andelen personkilometer med förnybar energi var 97 procent och därmed också oförändrad jämfört med 2018. Fastställt resultat kommer i slutet av februari. Att målet inte utvecklas positivt beror på mixen av förnybara drivmedel som nyttjas.

Flera insatser har gjorts för att öka tryggheten i kollektivtrafiken men dessa har inte lett till högre måluppfyllelse totalt sett, då kollektivtrafikbarometern fortsatt visar att 66 procent av invånarna upplever att de är trygga (som 2018). Målet om 72 procent trygga resenärer till 2020 bedöms som svårt att nå. I Västrafiks undersökning om varumärket anger dock 79 procent att de alltid känner sig trygga hos Västtrafik. Det är en tydlig ökning från 2017 då resultatet var 74 procent.

Det strategiska utvecklingsarbetet som kollektivtrafiknämnden driver, har under 2019 framförallt rört förankring av ett nytt och enklare zonsystem för biljettpriserna, utredning om möjliga prioriteringar kopplat till målbild 2028, utredningar kopplat till klimatmålen, samt vidareutveckling av systematiskt arbetssätt kopplat till mänskliga rättigheter och diskrimineringsgrunderna.

Trafikförsörjningsprogrammet revideras vart fjärde år och 2019 har det pågått ett intensivt arbete med att ta fram ett förslag till reviderat program. Efter remiss under våren 2020, planeras beslut om nytt program till hösten 2020.

Resultatet är ett överskott på 2,6 mnkr. Ett resultat och budgetavvikelse med hänsyn tagen till regionstyrelsens beslut om att samtliga nämnder och styrelser uppmanades att omvärdera sina budgetar för 2019.

1.2 Viktigaste händelserna

I juni avslutades en stor upphandling av trafik för de kommande tio åren i västra Göteborg. Därmed kommer Västsverige ha 230 elbussar i trafik redan år 2020. Det innebär att Västsverige är i framkant och följer kollektivtrafiknämndens miljö- och klimatstrategi samt regionens uttalade

ambition att vara ledande inom elektrifieringen av transportsystemet.

Göteborgs stad slutade subventionera periodkortet för Göteborgs kommun och därmed höjdes priset den 19 augusti, med 135 kronor. Det högre priset verkar initialt inte ha påverkat resandemål negativt. En bedömd halvårseffekt motsvarande ca -30 mnkr kan avläsas. I en analysberäkning av helårskonsekvensen bedöms effekten vara mindre negativ.

Under våren konstaterades att investeringskostnaden för planerad linbana kraftigt översteg den nivå som är avtalad genom Sverigeförhandlingens storstadsavtal. Efter en process inom VGR och Göteborgs stad med alternativutredningar beslutade Göteborgs stad att inte gå vidare med en linbana. Göteborg och VGR kommer att ha en dialog under vintern/våren om alternativa åtgärder för att möta det resandebehov som linbanan skulle omhänderta. Beslutsprocess med inriktningen att avsluta linbaneprojektet pågår under våren 2020.

2 Regiongemensamt arbete

2.1 Verksamhetens miljöarbete

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

Nyanställda 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, gång och cykel.

Kollektivtrafiknämnden har en miljö- och klimatstrategi som utgör utgångspunkt för Västtrafiks arbete med upphandlingar. 97 procent av kollektivtrafiken körs med förnybart drivmedel och koldioxidutsläppen har minskat med 72 procent sedan 2006.

2.2 Folkhälsa

Hållbart resande väst (HRV) har deltagit i avdelning social hållbarhets arbete med att ta fram en handlingsplan för fysisk aktivitet hos barn och unga. HRV:s fokus har varit aktiv transport, exempelvis genom att barn och unga i högre utsträckning går eller cyklar till skolan. HRV driver projektet På egna ben, som är en tävling för elever i årskurs 4 - 6, där syftet är att de ska gå, cykla eller åka kollektivt till och från skolan.

2.3 Mänskliga rättigheter och jämlik vård

Avdelningen har arbetat vidare utifrån strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor, där fokus har legat på att ta fram en modell för sociala hänsyn i strategisk planering av kollektivtrafik. Strategin är vägledande för Västtrafik och utvecklingsarbete pågår där i linje med strategin.

2.4 Verksamhetens säkerhets- och beredskapsarbete

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

2.5 Lärdomar/förbättringsområden efter genomförd intern kontroll 2019

Kollektivtrafiknämndens plan för intern kontroll 2019 innehåller tio kontrollmoment, under rubrikerna delegation, ekonomi och verksamhet.

Kontrollen av dessa bedöms i huvudsak tillfredsställande (se bilaga 1.1). En iakttagelse som kan exemplifiera summeringen av kontrollerna som genomförts, är att ständigt kvalitetssäkra våra arbetsprocesser. Det gäller såväl för tjänstebereidningen av ärenden inom avdelningen, som efterföljande arbete och uppföljning inom koncernkontorets olika avdelningar och stödfunktioner.

Efter beslut om 2020 års internkontrollplan i nämnden i oktober, har själva plandokumentet anpassats för att läggas in i den regiongemensamma modulen för uppföljning i Plan och Styr.

2.6 Inköp

Kollektivtrafiknämnden arbetar i hög utsträckning med utredningar som kräver konsultstöd. För denna typ av utredningar finns ett ramavtal som nyttjas. Information om den regiongemensamma inköspolicyn har kommunicerats inom Koncernkontoret. Tillförlitliga uppgifter om avtalstrohet kan inte levereras då databasen inte är försörjd med aktuella siffror.

Tidigare mätningar har visat god följsamhet till graden av leverantörstrohet och avtalsföljsamhet upp till 96 procent efter korrigering för offentliga samarbetspartners, tjänsteköp från Koncerninköp egen inköpsorganisation och upphandlade rese- och konferenstjänster som inte fångats upp i uppföljningen i databasen. Bedömningen är att motsvarande gäller för 2019.

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

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 kommuner. Västtrafik och VGR. Frågan är omfattande och drivs med en arbetsgrupp med representanter från kommuner, Västtrafik, 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 (HRV) är en projekt- och kompetensplattform som har till syfte att öka det hållbara resandet i regionen. HRV driver ett kommunnätverk där majoriteten av regionens kommuner deltar. Genom plattformen drivs ett antal projekt för att stimulera hållbart resande, till exempel Vintercyklist, Cykelvänlig arbetsplats, Buss Ohoj! och På egna ben. Projekten får stor spridning genom att respektive kommun genomför dem med stöd av projektplattformen. Utvärderingar av genomförda projekt visar att ”prova på”-erbjudanden leder till att många byter resvanor även långsiktigt. Under 2019 har HRV:s arbete växlats upp genom extern finansiering från Energimyndigheten.

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.

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 KomILand som syftar till att testa nya sätt att dela och kombinera mobilitetstjänster på landsbygden för att öka tillgängligheten och det hållbara resandet (se

3.1.3.2).

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

3.1.2 Skillnader i livsvillkor och hälsa ska minska

Målet i regionfullmäktiges budget speglas i trafikförsörjningsprogrammets delmål 3; Alla resenärsgupper beaktas samt i Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor.

I delmål 3 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 för de äldre spårvagnarna, där nya vagnar är beställda och successivt kommer att fasas in. Den första nya vagnen testkörs under slutet av 2019 och början av 2020. När det gäller anpassning av hållplatser sker en utveckling, men delmålet till 2020 kommer inte att nås.

Målet om ökad trygghet i kollektivtrafiken bedöms svårt att nå till 2020. Andelen invånare som känner sig trygga att resa med Västtrafik ligger på samma nivå över en längre tid och resultat för 2019 är 66 procent. 70 procent av resenärerna känner sig trygga, vilket också är stabilt över tid. Männen har känt sig mer trygga än kvinnorna historiskt. Sedan 2018 är dock andelen kvinnor som känner sig trygga högre än männens och ligger på 67 procent, vilket är samma nivå som 2018.

Fokus trygghet

Arbetet med att hitta orsakssamband och verktyg för ökad trygghet sker i nära samarbete med Västtrafik. Bland annat genom ett försök med trygghetspersoner som vistats i kollektivtrafiken och med sin närvaro skapat en lugnare och tryggare miljö. Projektet har fallit väl ut och har rönt mycket positiv uppmärksamhet i media.

I strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor har arbetet fokuserats på att testa en modell för att ta sociala hänsyn i strategisk planering av kollektivtrafik. I samband med åtgärdsvalsstudien av metrobuss, ett planerat nytt trafikkoncept inom målbild koll2035, genomförs en social konsekvensbedömning. Den väntas bli klar under våren 2020.

3.1.3 Antalet nöjda resenärer med kollektivtrafiken ska öka i hela regionen

Trafikförsörjningsprogrammets delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik

Målet i regionfullmäktiges budget speglas i trafikförsörjningsprogrammets delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik

Prioriterade aktiviteter

- Följa/driva genomförandet ny zonstruktur för biljettpriserna
- Årligen besluta om Västtrafiks prisjusteringar
- Besluta om trafikplikt och omhändertagade myndighetsuppgifter för kommersiell trafik

Regionfullmäktige beslutade i november 2018 att införa en ny **zonstruktur**

för Västtrafik. Kollektivtrafiknämnden har under året följt upp Västtrafiks arbete med att förbereda genomförandet. I början av 2019 sade Göteborgs stad upp avtalet om subvention av månadskortet, ett tillköp som motsvarade en intäkt till Västtrafik om 150 mnkr per år. I augusti 2019 höjdes därmed priset på Göteborgs månadskort från 640 till 775 kr, det vill säga samma pris som övriga kommunkort i Västra Götaland. Det högre priset verkar initialt inte ha påverkat resandemål negativt. En bedömd halvårseffekt motsvarande ca -30 mnkr kan avläsas. I en analysberäkning av helårskonsekvensen bedöms effekten vara mindre negativ.

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

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. 2019 har kollektivtrafiknämnden beslutat om trafikplikt för följande områden:

Beslutsdatum Omfattning

2019-04-25 Busstrafik linje 100 Göteborg Borås, start dec 2020[1]

2019-06-26 Tågtrafik Göteborg – första station i Region Värmland, start dec 2020

2019-12-05 Busstrafik i Härryda och Vårgårda kommuner, start juni 2021

2019-12-05 Fartygstrafik, Kostertrafiken Strömstads kommun, start juni 2021

[1] Trafikpliktsbeslutet har överklagats av Vy Travel AB

3.1.3.1 Fullfölj trafikförsörjningsprogrammet

Kollektivtrafiknämndens arbete och uppdrag till Västtrafik utgår i sin helhet från trafikförsörjningsprogrammet. 2019 års uppföljning visar på god följsamhet och måluppfyllelse enligt programmet.

Nuvarande trafikförsörjningsprogram sträcker sig 2017–2020. Framtagandet av ett nytt program pågår. I mars tog kollektivtrafiknämnden beslut om inriktning för arbetet: att prioritera och fokusera inom befintliga långsiktiga mål och strategier samt att kalibrera av målnivåer. Processen för revideringen av trafikförsörjningsprogrammet kopplas till pågående arbete utifrån Agenda 2030 och framtagande av den nya regionala utvecklingsstrategin och regional fysisk strukturbild. Dialoger och samråd med de delregionala kollektivtrafikeråden och ett flertal aktörer har genomförts under året. En remissversion är under framtagande och kollektivtrafiknämnden tar beslut om att skicka trafikförsörjningsprogrammet på remiss på sitt möte i februari 2020.

3.1.3.2 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 har under hösten 2019 diskuterats med kommuner, kommunalförbund, Trafikverket och trafikföretag. En del förtydliganden, justeringar och medskick från dialogerna ska resultera i en rapport som skickas ut på remiss i februari 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

Västra Götalandsregionen har genom flera delutredningar kopplat till nationell och regional infrastrukturplan, Västsvenska paketet och Sverigeförhandlingen, kompletterat beslutsunderlagen som avser järnväg och annan infrastruktur för kollektivtrafikens utveckling. I november 2019 beslutade Göteborgs stad trafiknämnden att avbryta projektet med linbana inom ramen för Sverigeförhandlingen. Göteborg och VGR kommer att ha en dialog under vintern/våren om alternativa åtgärder för att möta det resandebehov som linbanan skulle omhänderta.

Kombinerad mobilitet på landsbygd

Kollektivtrafiksystemet som helhet har som en viktig uppgift att ge människor möjlighet att pendla till arbete och studier och att 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.

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

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

I kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik ingår att fasa ut användningen av fossila drivmedel för att minska nettoutsläppen av

koldioxid (CO₂). 97 procent av trafiken med buss, tåg och spårvagn utförs med förnybar energi i form av biodiesel, biogas och elektricitet.

Eftersom de förnybara drivmedelsslagen ger upphov till olika stora CO₂-utsläpp, är målet i trafikförsörjningsprogram att klimatpåverkande utsläpp ska minskas med 80 procent under perioden 2006 – 2020.

På grund av förändrade nationella regler för biodrivmedel har efterfrågan på flytande biodrivmedel ökat. Samtidigt har tillgängliga flytande biodrivmedels klimategenskaper försämrats. Målet om 80 procents koldioxidminskning bedöms därför inte kunna nås till 2020. Däremot bedöms miljö- och klimatstrategins mål om 85 procents minskning till 2025 kunna nås.

En kraftfull elektrifiering av stads- och tätortstrafiken med buss ihop med åtgärder inom fartygs- och dieseltågstrafiken krävs för att nå målen. En förflyttning av biogasanvändning från stadstrafik till regiontrafik är också en åtgärd för att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken.

I stadstrafiken har införandet av elfordon också betydelse för bebyggelseutvecklingen, då det innebär väsentliga minskningar av buller. Elektrifierade fordon ger dessutom inga lokala avgasutsläpp. Intensivt arbete pågår i samverkan med berörda kommuner för att möjliggöra nödvändig infrastruktur för laddning och depåer som krävs för en omställning till elektrifierad trafik.

Kollektivtrafiknämnden har medfinansierat ett forsknings- och innovationsprojekt för mätning av buller och hälsoeffekter inför införandet av den första helelektrifierade busslinjen, linje 60, i Göteborg. Nämnden kommer också medfinansiera den andra etappen som kommer att utföras under 2020, för jämförelse av utfallet.

I juni blev en av Västtrafiks största upphandlingar klar, som innebär att 160 elbussar och 140 gasbussar kommer att användas i avtalen. Tillsammans med tidigare satsning kommer 230 elbussar att vara i drift år 2020 i Göteborg, Uddevalla, Mölndal, Partille, Ale, Lidköping, och Borås vilket gör Västtrafik störst i Sverige vad gäller elbussar. Det innebär mindre luftutsläpp och minskat buller i dessa orter samt minskade klimatpåverkande utsläpp.

3.1.4.1 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 3.1.4 ovan.

3.1.4.2 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.

4 Ekonomiska förutsättningar

4.1 Ekonomiskt resultat

Av kollektivtrafiknämndens budgetram om 4 845,4 mnkr går drygt 99 procent som ekonomiskt driftbidrag, 4 810 mnkr, till utföraren Västtrafik och det uppdrag som nämnden beslutat för 2019. Resterande 35,4 mnkr går till nämndens egen verksamhet.

Resultatet är ett överskott på 2,6 mnkr. Ett resultat och budgetavvikelse med hänsyn tagen till regionstyrelsens beslut den 23 april § 100 (Rs 2019-02592), då samtliga nämnder och styrelser uppmanades att omvärdera sina budgetar för 2019.

Årets avsättningar uppgår till 7,8 mnkr och är bland annat kopplade till kommande års FoU-verksamhet inom nämndens ansvarsområde i programmet Hållbara transporter.

Utbetalat driftbidrag till Västtrafik är 4 810 mnkr och ligger i paritet med avsatt budget.

Fördelningen av nämndens egna resurser motsvarande 35,4 mnkr för 2019, budget och utfall (netto) i mnkr:

| | Budget | Utfall | |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---|
| Avvikelse | | | |
| Koncernkontor 0,0 | 14,5 | 14,5 | |
| Strategiska utredningar 0,7 | 5,5 | 6,2 | - |
| Forskning/utveckling 1,0 | 7,0 | 6,0 | |
| Hållbart resande väst 0,9 | 4,5 | 3,6 | |
| Nämnd och samråds forum 1,4 | 3,9 | 2,5 | |
| TOTALT 2,6 | 35,4 | 32,8 | |

4.1.1 Resultaträkning för beställare regional utveckling

| Årsvärden | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------------------|------------------------------|
| Resultaträkning (mnkr) | Utfall 2019 | Budget 2019 | Utfall 2018 | Avvikelse budget/utfall | Förändring utfall/utfall i % |
| Statsbidrag | 0,0 | 0,0 | 57,4 | 0,0 | |
| Övriga erhållna bidrag | 1,7 | 0,0 | 0,8 | 1,7 | |
| Övriga intäkter | 1,6 | 1,0 | 2,3 | 0,6 | |
| Verksamheten intäkter | 3,3 | 1,0 | 60,5 | 2,3 | |
| Personalkostnader, inkl. inhyrd personal | -2,2 | -3,6 | -3,1 | 1,4 | |
| Driftbidrag till utförare | -4 810,0 | -4 810,0 | -4 365,0 | 0,0 | |

| | | | | | |
|---|-----------|----------|----------|------|--|
| inom regionen | | | | | |
| Övriga lämnade bidrag | 0,0 | 0,0 | -67,7 | 0,0 | |
| Verksamhetsanknutna tjänster | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| Material och varor, inkl förbrukningsmaterial | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| Lokal- och energikostnader | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| Övriga tjänster, inkl konsultkostnader | -33,2 | -31,4 | -29,1 | -1,8 | |
| Övriga kostnader | -0,7 | -0,9 | -0,9 | 0,2 | |
| Avskrivningar | 0,0 | -0,1 | 0,0 | 0,1 | |
| Verksamhetens kostnader | - 4 846,1 | -4 846,1 | -4 465,9 | 0,3 | |
| | | | | | |
| Regionbidrag | 4 845,4 | 4 845,4 | 4 600,4 | 0,0 | |
| Finansiella intäkter/kostnader m.m. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | |
| Resultat | 2,6 | 0,0 | 195,0 | 2,6 | |

4.1.2 Intäktsutveckling

Intäkterna under året visar på en avvikelse motsvarande 2,3 mnkr i jämförelse med budget. Avvikelsen är främst kopplad till Hållbart resande väst och dess delprojekt som erhållit projektmedel från externa finansiärer.

4.1.3 Kostnadsutveckling

Verksamhetens kostnader har en totalt en avvikelse på 0,3 mnkr, där nämndens beslut under året parerar den negativa avvikelsen för övriga tjänster, inklusive konsultkostnader.

4.2 Åtgärder vid ekonomisk obalans

Nämnden har inga ekonomiska obalanser.

4.3 Eget kapital

Kollektivtrafiknämnden hade vid ingången 2019 (efter bokslutsjustering RS 2019–01881) ett eget kapital motsvarande 92 mnkr. Med hänsyn till ovan redovisade resultat för 2019, kommer det utgående egna kapitalet 2019 att bli 94,6 mnkr

4.4 Investeringar

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

5 Bokslutsdokument och noter

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