REGION KRONOBERG

TRAFIKNÄMNDEN

Tid 2015-06-24 09:00-12:00

Plats Vidöstern, Region Kronoberg, Nygatan 20, Växjö

Kallade

Ordinarie ledamöter
Peter Freij (S), ordförande
Helena Lagstrand (V), vice ordförande
Sven Sunesson (C), 2:e vice ordförande
Carl-Olof Bengtsson (S)
Julia Berg (S)
Camilla Ymer (S)
Ann-Charlotte Wiesel (M)
Viktor Emilsson (M)
Eva Johnsson (KD)

Ersättare
Marianne Nordin (S)
Conny Simonsson (S)
Erik Jansson (MP)
Tommy Andersson (M)
Josef Tingbratt (KD)

Övriga kallade Patric Littorin, Sekreterare
Thomas Nilsson
Patrik Tidåsen
Clas Carlsson
Linda Vingren
Patrik Ohlsson
Ulf Pettersson

REGION KRONOBERG

1. Justering av protokoll

Förslag till beslut
Trafiknämnden beslutar

att utse Sven Sunesson att jämte ordförande justera protokollet.

2. Fastställande av dagordning

3. Rapporter från externa uppdrag

Förslag till beslut
Trafiknämnden beslutar

att med godkännande notera rapporter från externa uppdrag till protokollet.

4. Lägesrapporter

Förslag till beslut
Trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning
Ansvariga handläggare föredrar aktuella lägesrapporter.

5. Månadsrapport mars 2015 15RK117

Förslag till beslut
Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att godkänna Månadsrapport mars 2015 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari – mars 2015 uppgår sammanlagt till – 0,9 mkr.

Helårsbudgeten är fördelad på tolv månader och ingen hänsyn har tagits till säsongsvariationer.

Prognosen för helåret är att resultatet ska följa budgeten.

Beslutsunderlag

- *Månadsrapport trafiknämnden mars 2015*
- *Månadsrapport mars 2015 trafiknämnden*

6. Delårsrapport april 2015 15RK1011

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att godkänna Delårsrapport april 2015 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari - april 2015 efter korrigeringar uppgår sammanlagt till 8,0 mkr.
Helårsbudgeten är gjord på tolv månader och ingen hänsyn har tagits till säsongsvariationer.
Prognosen för helåret är ett resultat med 2,5 mkr.

Beslutsunderlag

- *Missiv trafiknämnden månadsrapport april 2015*
- *Uppföljning trafiknämnden april 2015 2015-06-09*
- *Bilaga 1 delårsrapport april 2015 Trafiknämnden*

7. Svar på skrivelse ”Angående busslinje 5 och 8 i Sandsbro” 15RK655

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslåf att trafiknämnden beslutar

att fastställa svar på skrivelse ”Angående busslinje 5 och 8 i Sandsbro”.

Sammanfattning

Region Kronoberg har mottagit en skrivelse från Göran Gustafsson, ”Angående busslinje 5 och 8 i Sandsbro” med synpunkter och önskemål om trafiken i Sandsbro.

Beslutsunderlag

- *Svar på skrivelse om busstrafik i Sandsbro*
- *Svar på brev ang Sandsbro*
- *Busslinje 5 och 8 i Sandsbro, skrivelse till Trafiknämnden*

8. Svar på skrivelse ”Gällande busslinje Älmhult – Ljungby” från Älmhults kommunala pensionärsråd 15RK748

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att fastställa svar på skrivelse från Älmhults kommunala pensionärsråd

Sammanfattning

Region Kronoberg har mottagit en skrivelse från Älmhults kommunala pensionärsråd angående önskemål om busslinjen mellan Älmhult och Ljungby.

Beslutsunderlag

- *Missiv svar ang busslinje Älmhult-Ljungby*
- *Svar på skrivelse gällande busslinje Älmhult-Ljungby*
- *Busslinje Älmhult-Ljungby, skrivelse från Kommunala pensionärsrådet i Älmhults kommun*

9. Svar på skrivelse ”Onödig försämring på grund av bristande dialog!” från Synskadades Riksförbund Kronoberg 15RK853

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att fastställa svar på skrivelse ”Onödig försämring på grund av bristande dialog!”

Sammanfattning

Region Kronoberg har mottagit en skrivelse från Synskadades Riksförbund Kronoberg.

Brevet gäller synpunkter främst på hållplatsutropet på bussarna samt att man velat ha en dialog om detta innan förändring genomförs.

Beslutsunderlag

- *Missiv svar på brev ang hållplatsutrop*
- *Svar på skrivelse – onödig försämring på grund av bristande dialog*
- *Onödig försämring på grund av bristande dialog, skrivelse från*

10. Nattbusstrafik 15RK883

Förslag till beslut
Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att ändra Länstrafiken Kronobergs nattbusstrafik enligt upprättad handling.

Sammanfattning
Växjö kommun har förlängt möjligheten för nöjeställen att ha öppet under helgnätter. Dagens nattbusstrafik är anpassad efter de gamla öppettiderna, och det finns därför önskemål om en modifiering av utbudet. Förändringar kan göras utan några större ekonomiska konsekvenser. Därför föreslås att nattbusstrafiken ändras enligt bifogat beslutsunderlag. Genomförs förändringar bör de ske vid ordinarie tidtabellsskiften.

Beslutsunderlag
- *Nattbusstrafik - missiv*
- *Nattbusstrafik*

11. Linjeutvärdering 2014 15RK884

Förslag till beslut
Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning
Vid trafiknämndens sammanträde föredras linjeutvärdering 2014. Denna rapport är en andra utvärdering av de nystartade eller förändrade linjerna. Den första gjordes i april 2014. För att kunna vara jämförbar med den första rapporten, görs utvärderingen på samma tidsintervaller som den första. Undantaget är täckningsgraden som denna gång räknats på helår, eftersom det är detta som planeras att göras fortsättningsvis. Prognoserna för 2016 har medvetet inte ändrats sedan förra rapporten, för att utvärdering ska kunna göras mot prognoserna som gjordes då.

Beslutsunderlag
- *Linjeutvärdering 2014 Missiv*
- *Uppföljning linjeförändringar 2013 våren _150530 arbetsmaterial*

12. Upphandling Krösatågstrafik 15RK866

REGION KRONOBERG

Förslag till beslut
Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att uppdra åt trafikdirektören att genomföra upphandling av Krösatågstrafik i enlighet med upprättad handling.

Sammanfattning
Orginalsystemet för Krösatågstrafiken ska nu upphandlas. Nuvarande avtal är en så kallad open book lösning med Transdev (f.d Veolia Transport). Avtalet är resultatet av en direktupphandling när DSB/Småland lämnade avtalet efter skiljedomsförfarandet 2013. Avtalet omfattar följande sträckor:
Tranås-Nässjö
Näsjö-Halmstad
Nässjö-Växjö
Växjö-Värnamo-Jönköping
Nässjö-Jönköping
Nässjö-Vetlanda
Nässjö-Eksjö

Avtalstiden är förhållandevis kort, 2017 med möjlighet till förlängning i 12 månader. Trafiken utförs av Transdev Sverige AB (f.d Veolia Transport).

Utöver Krösatågssystemets originalavtal finns också ett avtal för den ”nya” Krösatågstrafiken:
Växjö-Hässleholm
Kalmar-Emmaboda
Karlskrona-Emmaboda

Den trafiken är upphandlad i ett senare skede. Transdev (samma operatör) är entreprenör. Avtalet sträcker sig till december 2018 med möjlighet till två års förlängning. Avtalen bör samordnas i en ny gemensam upphandling för att erhålla en större konkurrens, en bättre prisbild men framförallt samma entreprenör för trafik med samma fordonstyp. Trafiken mellan Alvesta och Växjö måste också samordnas i avvaktan på ett dubbelspår.

Beslutsunderlag
- *Upphandling Krösatåg TN*
- *Upphandling av Krösatågstrafik(22577)_TMP*

13. Kompiskortet 15RK908

Förslag till beslut
Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att inte låta Kompiskortet gälla som färdbevis för medföljande stödperson vid resa med kollektiva färdmedel.

Sammanfattning
Förfrågan om att låta Kompiskortet användas som färdbevis för stödperson i kollektivtrafik. Kansliet avråder med hänsyn till praktiska problem som riskerar att ge motsatt effekt.

Beslutsunderlag
- *Kompiskortet - missiv*
- *Kompiskortet*

14. Långsiktig strategi för en ökad täckningsgrad 15RK963

Förslag till beslut
Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att ge trafikdirektören i uppdrag att utarbeta förslag till en långsiktig strategi för att öka täckningsgraden.

Sammanfattning
Länstrafiken har ett beslutat mål, som säger att täckningsgraden för trafiken inte får understiga 50 %. Något övre mål är inte satt. För att i framtiden kunna fortsätta den utveckling som sker inom kollektivtrafikresandet, vilket kommer att innebära investeringar i fler fordon och högre produktion, är det viktigt att täckningsgraden (självfinansieringen) ökar. En rimlig bedömning är att på sikt öka målet till 60 %. Detta skulle då innebära att man då har dels ett undre mål, dels ett övre. Därutöver skall delmål för respektive trafikslag tas fram.

Beslutsunderlag
- *Långsiktig strategi för en ökad täckningsgrad - missiv*
- *Långsiktig strategi för en ökad täckningsgrad*

15. Remissyttrande – Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik, Föreningen Sydsvensk Regionbildning 15RK959

Förslag till beslut
Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att fastställa remissyttrande i enlighet med upprättad handling och att yttrandet är trafiknämndens svar till föreningen Sydsvensk Regionbildning.

Sammanfattning

Region Kronoberg har av föreningen Sydsvensk Regionbildning beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

De slutsatser som utredningen redovisar medför stora intäktsbortfall, varför särskild vikt bör läggas på att skärskåda nyttan med förändringsförslagen. Det finns dock detaljer i utredningsresultatet som kan vara värdefullt för länstrafikbolagen att bära med sig i det fortsatta arbetet och, inte minst, samarbetet.

Beslutsunderlag

- *Missiv remissyttrande prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik*
- *Remissyttrande Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik*
- *Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik - Jämförelse av prismodeller i Sydtaxelänen, remissunderlag*

16. Linjesträckning Vikaholm 15RK907

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att i etapp 2 förlänga busstrafiken från nuvarande ändhållplats för linje 9 till en ny vändhållplats söderut/österut.

att i etapp 3 ändra linje 5:s linjesträckning från att trafikera hållplats Löparvägen till att istället dras ned söderut in i området Telestad

att i etapp 4 förlänga linje 5 till vändhållplatsen som under etapp 2 och 3 använts för busstrafiken från Söderleden, medan busstrafiken från Söderleden till Vikaholm istället förlängs söderut/västerut.

Sammanfattning

Växjö stad planeras fortsätta expandera söder om Teleborg och dessa områden behöver då kollektivtrafikförsörjas. Personal på Länstrafiken och Växjö kommun har tillsammans tittat på hur området planeras, och utifrån det tagit fram ett förslag över hur framtida busslinjer bäst bör dras.

Etapp 1 genomfördes september 2013 då linje 9 introducerades. I upplägget har redan från början funnits beredskap för att busstrafiken ska förlängas efterhand som stadsbebyggelsen söder om Teleborg utökas. Dock finns inget beslut om hur. Det nu framtagna förslaget innebär att i nästa etapp (etapp 2) förlängs linje 9 in i området söderut och österut till en ny vändhållplats.

Därefter (etapp 3), när området Telestad börjar bebyggas, ändras linje 5:s sträckning så att den linjen inte kör till hållplats Löparvägen, utan istället ner i Telestad till en vändhållplats som inte kommer vara den slutgiltiga

ändhållplatsen.

I etapp 4 fortsätter Vikaholm att bebyggas västerut. Linje 9:s sträckning ändras då till att gå söderut/västerut till en ny ändhållplats, som dock på sikt kan bli en delsträcka in i/mot framtida området Jonsboda (längre västerut). Samtidigt förlängs linje 5 fram till vändhållplatsen som linje 9 trafikerat under etapp 2 och 3.

Tidpunkt för när respektive etapp ska träda ikraft samt om turtätheten på någon linje ska ändras, bör bestämmas först då vi har mer precis information om när bebyggelsen i de olika områdena kommer äga rum.

Beslutsunderlag

- *Linjesträckning Vikaholm - missiv*
- *Linjesträckning Vikaholm*

17. Anmälningar för kännedom

Ärendet i korthet

Anmälan av beslut av Färdtjänst och Riksfärdtjänst under perioden 2015-05-01 - 2015-05-31.

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera anmälningsärenden till protokollet.

18. Kurser och konferenser

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår trafiknämnden besluta

att utse trafiknämndens presidium att representera Länstrafiken Kronoberg vid Svensk Kollektivtrafiks årsmöteskonferens i Stockholm 17-18 september.

Sammanfattning

Svensk Kollektivtrafik inbjuder till årsmöteskonferens i Stockholm 17-18 september 2015.

19. Övriga ärenden

5

Månadsrapport mars 2015 15RK117

REGION KRONOBERG

Trafiknämnden

Månadsrapport mars 2015

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna Månadsrapport mars 2015 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari – mars 2015 uppgår sammanlagt till – 0,9 mkr.

Helårsbudgeten är fördelad på tolv månader och ingen hänsyn har tagits till säsongsvariationer.

Prognosen för helåret är att resultatet ska följa budgeten.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Ulf Petersson
Ekonomichef

Bilaga: Månadsrapport mars 2015 för trafiknämnden

MÅNADSRAPPORT MARS 2015 TRAFIKNÄMNDEN

Bakgrund

Vårt uppdrag
Länstrafiken ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Kronobergs län. Länstrafiken ansvarar även för samordning av andra trafikuppdrag efter särskild överenskommelse med respektive kommun eller Region Kronoberg.

Vi har till uppgift att utifrån de riktlinjer som regionfullmäktige sätter upp att: upphandla, samordna, planera, utveckla och marknadsföra kollektivtrafiken
i länet.

Länstrafikens vision är "Det naturliga sättet att resa i ett hållbart samhälle".

Långsiktiga mål 2017
- Marknadsandelen ska öka till 11,7 %
- NKI (Buss/tåg) ska öka till 69 %
- NKI (Serviceresor) ska öka till 85 %

Långsiktiga strategier
- Ökad kvalitet och tillgänglighet i mötet med kunden
- Förfina och utveckla trafiken
- Locka nya kunder
- Få befintliga kunder att resa mer med kollektivtrafiken

Vår vision Ett gott liv i ett livskraftigt län

Vårt mål En kvalitetsstyrd region

Vår värdegrund Respekt för människan

Respekt för människan

Invånare	Medarbetare	Verksamhetsutveckling	Ekonomi
Vi ser varje individs behov och de som möter oss känner förtroende och trygghet.	Vi möter varandra med omtanke och respekt. Vi uppskattar varandras insats och har ett öppet klimat.	Vi lär oss hela tiden och arbetar tillsammans för att utveckla bästa möjliga verksamhet	Vi tar ansvar för att använda våra resurser där de kommer kronobergarna bäst tillgodo.

Nuläge och mål

Perspektiv	Invånare	Medarbetare	Verksamhetsutveckling	Ekonomi
Vårt nuläge	Bra utbud med bra resandetillströmning. Länstrafiken NKI 66 %, Serviceresor NKI 84 %	Kunnig och engagerad personal känner förväntan att integreras i en större organisation	Verksamheten har genomgått positiva förändringar de senaste åren. Stora satsningar har gjorts i tåg- och busstrafiken.	Självfinansieringsgraden var 55,3 % 2014
Våra viktigaste mål 2015	- Ökat resande: Marknadsandelen ökar till 11,4 % - Länstrafiken NKI ökar till 67 % - Serviceresor NKI ökar till 85 % - Behålla och utveckla befintlig personal - Kollektivtrafiken har budget i balans			
Aktiviteter	• Målgruppsanpassade marknadsinsatser • Företagsförsäljning	- Kommunicera den gemensamma målbilden • För regionen • För Länstrafiken • För avdelningarna	• Utveckla närtrafikkonceptet • Upphandling av nytt IT-system för Serviceresor • Översyn av regelverk för Serviceresor och färdtjänst • Utvecklad trafik	• Arbeta med intäktssäkring • Regelbunden uppföljning av kostnader och intäkter • Upprätta mål för självfinansieringsgraden för respektive trafikslag fr.o.m. Budget 2017

Styrkort

Styrtal	Nuläge	Mål 2015	Långsiktigt mål 2017
Invånare			
NKI (Buss/tåg)	66 % (helårssiffra 2014) 68 % (april 2014 - mars 2015)	67 %	69 %
NKI (Serviceresor)	84 % (helårssiffra 2014) 96 % (första kvartalet 2015)	85 %	85 %
NKI (Färdtjänsthandläggning)	-	-	91 %
Medarbetare			
Nöjd Medarbetare Index			
Arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro			
Verksamhetsutveckling			
Kundnöjdhet väntetid i telefon beställningscentralen	71% kundnöjdhet (helårssiffra 2014) 78 % kundnöjdhet (första kvartalet 2015)	80% kundnöjdhet	90% kundnöjdhet
Marknadsandel	11,3 % (2014)	11,4 %	11,7 %
Ekonomi			
Bilbeläggning Serviceresor (resande per tur)	1.38 (första kvartalet 2015)	1.8	2.0
Självfinansieringsgraden totalt för all linjetrafik skall vara minst 50 %	55,3 % (2014)	> 50%	> 50%
Fr.o.m. Budget 2017 skall mål fastställas för självfinansieringsgraden för varje enskilt trafikslag	-	-	separata mål skall fastställas i Budget 2017
Kollektivtrafiken ska bedrivas inom ekonomisk ram	Målet uppfyllt (2014)	Bokslut inom ekonomisk ram	Bokslut inom ekonomisk ram

Plats att utveckla och förklara

Sammanfattning av perioden

Arbetet under perioden har präglats av regionbildningen med omorganisation, nya system och andra förändringar för personalen. Det ekonomiska resultatet för januari – mars uppgår sammanlagt till – 0,9 mkr.

Helårsbudgeten är fördelad på tolv månader och ingen hänsyn har tagits till säsongvariationer.

Prognosen för helåret är att resultatet skall följa budgeten.

Plats att utveckla och förklara

Invånare

Arbetet under perioden har pågått enligt plan. Måluppfyllelsen bedöms vara enligt plan.
****

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att nå regional utveckling. Kronobergs län har en gles struktur varför det är viktigt att skapa en stark infrastruktur för att koppla samman länet, då det är främst i tätbefolkade områden den ekonomiska tillväxten har skett under de senaste decennierna.

Människor ska kunna bo och verka i hela Kronoberg och goda transportmöjligheter är en avgörande faktor för att främja den regionala rörligheten i en mer sammanbunden arbetsmarknad och därmed skapa en komplementär region. I takt med att allt fler jobb växer fram i länets urbana områden är det än viktigare att tillgodose att människor som bor utanför dessa områden kan bo kvar och samtidigt arbeta i en annan ort. En mer sammanbunden arbetsmarknad innebär således att för arbetsgivarna i länet ökar möjligheterna till långsiktig kompetensförsörjning och för arbetstagarna vidgas den tillgängliga arbetsmarknaden.

Givet länets glesa struktur och industriella prägel, som medför många tunga transporter, är transportsektorn en källa till stora delar av länets klimatpåverkande utsläpp. Över tid har Kronoberg minskat de klimatpåverkande utsläppen främst genom att ställa om energisektorns produktion. Däremot kvarstår höga utsläpp från transportsektorn. För att skapa en miljömässigt hållbar region är ett ökat kollektivt resande, tillsammans med mer klimatvänliga bilar och andra samåkningslösningar, en avgörande utmaning för att minska länets samlade klimatpåverkande utsläpp och därmed bidra till uppfyllelsen av EU 2020-målen.

En effektiv och ändamålsenlig trafikförsörjning är, givet resonemanget ovan, ett av de främsta redskapen för att uppnå en hållbar regional utveckling. De sammantagna resultaten av insatserna ska bidra till att skapa ett grönt och hållbart Kronoberg, där människor kan bo och verka i hela regionen.

Människors resebehov är ett av de viktigaste skälen i utformningen av framtidens kollektivtrafik. Vi ska utforma en trafik där så många som möjligt kan resa kollektivt. Visionen för framtidens kollektivtrafik i Kronobergs län är ”Kollektivtrafiken i Kronobergs län är så bra att människor väljer den i första hand”.

Mål för trafiken:

- Kollektivtrafiken ska bidra till regional tillväxt
- Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla
- Kollektivtrafiken ska vara säker och långsiktigt hållbar

Plats att utveckla och förklara

Medarbetare

Arbetet under perioden har pågått enligt plan. Måluppfyllelsen bedöms vara enligt plan.

****

Medarbetarna är den resurs som ska se till att verksamhetens mål uppfylls. Vikten av en god arbetsmiljö, rätt verktyg och ett gott ledarskap är därför centralt.

Därför är det viktigt att med en viss regelbundenhet, mäta hur medarbetarna upplever arbetsmiljön i stort, arbetsplatsen, arbetsuppgifterna, nivån på service från de delar i organisationen som har detta till uppgift, övergripande ledarskap samt direkt ledarskap.

Ett sätt att mäta är NMI (Nöjd Medarbetare Index), om detta sen upprättas internt av HR avdelningen eller köps in externt, är något man får diskutera utifrån förutsättningar och önskat resultat.

Utbildning: Medarbetarna ska erhålla den utbildning som är relevant för att utvecklas med uppgiften. Det är närmaste chef som ska föra denna diskussion med respektive medarbetare.

Plats att utveckla och förklara

Verksamhetsutveckling

Arbetet under perioden har pågått enligt plan. Måluppfyllelsen bedöms vara enligt plan.

****

Utveckla Närtrafiken. Idag finns kompletteringstrafik i alla våra 8 kommuner. Kompletteringstrafik ska ses som en komplettering till den ordinarie linjetrafiken. För varje kommun finns ett antal områden som är berättigade till kompletteringstrafik. Inom dessa områden får boende resa med kompletteringstrafiken i enlighet med de regler som gäller. För varje område finns minst en målort angiven. Resorna går till den angivna målorten enligt de regler och tider som gäller för området. Varje område har en till tre resdagar/vecka och priset är detsamma som för ordinarie linjetrafik. Under tre år har ett Närtrafik-projekt genomförts i Ljungby. Syftet med projektet är att minska antalet sjuk- och färdtjänstresor där det bara åker en passagerare samt att öka utbudet av kollektivtrafik. Sjuk- och färdtjänstresande ska tjäna på att samåka och allmänheten ska kunna samåka med transporterna till en lägre kostnad än vanligt.
Både kompletteringstrafiken och Närtrafiken Ljungby bygger på s.k. anropsstyrd trafik vilket innebär att trafiken endast går om kunden ringt och bokat i förväg och kostar således inget om kunderna inte åker.
Under 2015 är målet att göra en översyn av Närtrafiken i Kronobergs län, utgå från erfarenheterna från Närtrafik Ljungby samt övrig kompletteringstrafik och få ett samlat utbud för länets invånare. Grunden är en förbättrad samhällsservice för de personer som bor på landsbygden med fokus på barn- och unga samt äldre.

Översyn av regelverk. Under 2015 ska en översyn av regelverken för sjukresor samt färdtjänst genomföras för att förenkla och förbättra för både kund och personal. Dagens regelverk är ibland svårtolkade och sjukresors- och färdtjänst regelverk kan motverka varandra. Under 2015 kommer det att tillsättas både interna och externa arbetsgrupper för att fånga upp synpunkter från såväl vården, omsorgen samt kundperspektivet.

Upphandling av nytt IT-system för Serviceresor. Under hösten 2014 fick Serviceresor i uppdrag av Trafiknämnden att förbereda för ett nytt IT- system och upparbeta ett upphandlingsunderlag. Serviceresor använder idag ett system som bygger helt på manuell planering vilket är ett mycket tidskrävande arbete som kräver stor kompetens och erfarenhet hos personalen. Under 2015 arbetas ett upphandlingsunderlag fram och ett nytt system upphandlas Ett nytt system med mer automatiserad planering skulle innebära att varje bokning går fortare vilket kommer att gynna väntetiden i telefon. Systemet blir mer driftssäkert och resursutnyttjandet av fordon och samplanerade resor är vinster som förväntas.

Tågtrafik
Öka resandet i tågtrafiken. Stora satsningar har genomförts på att utveckla den regionala tågtrafiken. Resandet och kostnadstäckningsgraden har ännu inte nått upp till förväntningarna. En översyn av den parallella busstrafiken behöver också genomföras. Buss och tåg skall komplettera varandra och skall ses som ett gemensamt transportsystem.

Plats att utveckla och förklara

Ekonomi

Arbetet under perioden har pågått enligt plan. Måluppfyllelsen bedöms vara enligt plan. Resultatuppföljningsblanketter för hela trafiknämndens verksamhet samt för driftenheterna 310 Länstrafiken gemensamt, 320 Kollektivtrafik och 330 Uppdragsverksamhet trafik bifogas.

****

Regionförbundets fullmäktige beslutade den 7 oktober 2011 om trafikeringsprinciperna m.m. för "Framtidens kollektivtrafik" och fastställde samtidigt att självfinansieringsgraden för kollektivtrafiken totalt ska vara minst 50 %. Självfinansieringsgraden anger andelen trafikintäkter jämfört med trafikkostnaderna. Under 2014 var den totala självfinansieringsgraden 55,3 % vilket var 2,2 procentenheter lägre än 2013. Den totala självfinansieringsgraden mäts för all linjetrafik enligt Trafikanalys definition vilket innebär att abonnerad skolskjuts, färdtjänst, sjukresor samt alla former av anropsstyrd trafik inte räknas som linjetrafik.

Från och med Budget 2017 är ambitionen att separata mål för självfinansieringsgraden skall fastställas för respektive trafikslag.

Att arbeta med mål för självfinansieringsgraden i trafiken innebär arbete med flera olika delmoment. Trafikens utbud måste anpassas till resenärernas behov. Trafikens kostnader måste följas upp och utvärderas. Resandeutvecklingen måste noga följas. Taxesystemet måste hela tiden ses över för att generera både fler resor och ökade intäkter. Hela arbetet med kollektivtrafiken måste ha ett marknads- och kundorienterat synsätt.

Jan Feb Mar Apr Maj Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dec

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: **Trafiknämnden**

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - Mars Utfall	Budget	Diff	Ackumulerat 2015 Jan-Mar	Budget	Diff	2014 Jan-Mar	Årsutfall 2014	Rullande 12 mån	Årsbudget 2015	Avvikelse Överens. Vp	Prognos Helår	Konto
Intäkter													
Patientavgifter	45,2	36,6	8,5	113,5	109,9	3,6	0,0	0,0	113,5	439,7			30
Såld vård inkl tandvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			31-32
Landstingsersättning	24,3	24,5	-0,2	72,7	73,4	-0,7	0,0	0,0	72,7	294,5			38914
Övriga intäkter	1,6	1,3	0,4	4,0	3,9	0,1	0,0	0,0	4,0	15,6			33-39 exkl 38914
SUMMA INTÄKTER	*71,1*	*62,5*	*8,8*	*190,2*	*187,3*	*3,0*	*0,0*	*0,0*	*190,2*	*749,9*	*0,0*	*0,0*	
Kostnader													
Personalkostnader	-4,4	-3,1	-1,3	-8,5	-9,3	0,8	0,0	0,0	-8,5	-38,1			4
Köpt utomlänsvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			50
Hyrpersonal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			554
Läkemedel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			561
Övriga kostnader	-67,2	-3,0	-64,2	-181,7	-176,4	-5,3	0,0	0,0	-181,7	-705,5			51-78 exkl 554 och 561
Avskrivningar och internränta	-0,6	-56,2	55,6	-0,6	-1,2	0,6	0,0	0,0	-0,6	-4,9			79
SUMMA KOSTNADER	*-72,2*	*-62,3*	*-9,9*	*-190,8*	*-186,9*	*-3,9*	*0,0*	*0,0*	*-190,8*	*-748,5*	*0,0*	*0,0*	
Projekt	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	
Resultat	**-1,2**	**0,1**	**-1,1**	**-0,9**	**0,1**	**-1,0**	**0,0**	**0,0**	**-0,9**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	
Varav:													
Bemanningskostnader	-4,4	-3,1	-1,3	-8,5	-9,3	0,8	0,0	0,0	-8,5	-38,1	0,0	0,0	4,554
köpt vård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50
offentlig finansierad privat vå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			51
köpt vård totalt	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	

Jan Feb Mar Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dec

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 320 Kollektivtrafik

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - Mars Utfall	Budget	Diff	Ackumulerat 2015 Jan-Mar	Budget	Diff	2014 Jan-Mar	Årsutfall 2014	Rullande 12 mån	Årsbudget 2015	Avvikelse Överens. Vp	Prognos Helår	Konto
Intäkter													
Patientavgifter	31,0	22,3	8,7	71,6	67,0	4,6	0,0	0,0	71,6	267,9			30
Såld vård inkl tandvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			31-32
Landstingsersättning	19,6	19,6	0,0	58,8	58,8	0,0	0,0	0,0	58,8	235,1			38914
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			33-39 exkl 38914
SUMMA INTÄKTER	*50,6*	*41,9*	*8,7*	*130,3*	*125,7*	*4,6*	*0,0*	*0,0*	*130,3*	*503,0*	*0,0*	*0,0*	
Kostnader													
Personalkostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			4
Köpt utomlänsvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			50
Hyrpersonal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			554
Läkemedel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			561
Övriga kostnader	-49,0	-0,5	-48,5	-131,6	-125,7	-5,9	0,0	0,0	-131,6	-503,0			51-78 exkl 554 och 561
Avskrivningar och internränta	0,0	-41,4	41,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			79
SUMMA KOSTNADER	*-49,0*	*-41,9*	*-7,0*	*-131,6*	*-125,7*	*-5,9*	*0,0*	*0,0*	*-131,6*	*-503,0*	*0,0*	*0,0*	
Projekt	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	
Resultat	**1,7**	**0,0**	**1,7**	**-1,3**	**0,0**	**-1,3**	**0,0**	**0,0**	**-1,3**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	
Varav:													
Bemanningskostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,554
köpt vård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50
offentlig finansierad privat vå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			51
köpt vård totalt	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	

Jan Feb Mar Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dec

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 330 Uppdragsverksamhet trafik

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - Mars			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Avvikelse Överens.	Prognos	Konto
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Mar	Budget	Diff	Jan-Mar	2014	12 mån	2015	Vp	Helår	
Intäkter													
Patientavgifter	14,2	14,3	-0,1	42,0	42,9	-1,0	0,0	0,0	42,0	171,7			30
Såld vård inkl tandvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			31-32
Landstingsersättning	0,1	0,3	-0,2	0,0	0,7	-0,7	0,0	0,0	0,0	3,0			38914
Övriga intäkter	1,6	1,3	0,4	4,0	3,9	0,1	0,0	0,0	4,0	15,6			33-39 exkl 38914
SUMMA INTÄKTER	*15,9*	*15,9*	*0,2*	*46,0*	*47,6*	*-1,6*	*0,0*	*0,0*	*46,0*	*190,3*	*0,0*	*0,0*	
Kostnader													
Personalkostnader	-2,5	-1,1	-1,4	-4,0	-3,4	-0,6	0,0	0,0	-4,0	-13,9			4
Köpt utomlänsvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			50
Hyrpersonal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			554
Läkemedel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			561
Övriga kostnader	-15,7	-0,6	-15,1	-45,5	-44,0	-1,5	0,0	0,0	-45,5	-175,9			51-78 exkl 554 och 561
Avskrivningar och internränta	0,0	-14,1	14,1	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	-0,5			79
SUMMA KOSTNADER	*-18,3*	*-15,8*	*-2,4*	*-49,5*	*-47,5*	*-2,1*	*0,0*	*0,0*	*-49,5*	*-190,3*	*0,0*	*0,0*	
Projekt	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	
Resultat	**-2,4**	**0,1**	**-2,3**	**-3,5**	**0,1**	**-3,6**	**0,0**	**0,0**	**-3,5**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	
Varav:													
Bemanningskostnader	-2,5	-1,1	-1,4	-4,0	-3,4	-0,6	0,0	0,0	-4,0	-13,9	0,0	0,0	4,554
köpt vård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50
offentlig finansierad privat vå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			51
köpt vård totalt	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	

Jan Feb Mar Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dec

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 310 Länstrafiken gemensamt

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - Mars			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Avvikelse Överens.	Avvikelse Prognos	
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Mar	Budget	Diff	Jan-Mar	2014	12 mån	2015	Vp	Helår	Konto
Intäkter													
Patientavgifter	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,1			30
Såld vård inkl tandvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			31-32
Landstingsersättning	4,6	4,6	0,0	13,9	13,9	0,0	0,0	0,0	13,9	56,4			38914
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			33-39 exkl 38914
SUMMA INTÄKTER	*4,6*	*4,7*	*-0,1*	*13,9*	*14,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	*13,9*	*56,6*	*0,0*	*0,0*	
Kostnader													
Personalkostnader	-1,9	-2,0	0,1	-4,5	-5,9	1,4	0,0	0,0	-4,5	-24,2			4
Köpt utomlänsvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			50
Hyrpersonal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			554
Läkemedel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			561
Övriga kostnader	-2,5	-1,9	-0,6	-4,6	-6,7	2,1	0,0	0,0	-4,6	-26,6			51-78 exkl 554 och 561
Avskrivningar och internränta	-0,6	-0,7	0,1	-0,6	-1,1	0,5	0,0	0,0	-0,6	-4,4			79
SUMMA KOSTNADER	*-5,0*	*-4,5*	*-0,5*	*-9,6*	*-13,6*	*4,0*	*0,0*	*0,0*	*-9,6*	*-55,3*	*0,0*	*0,0*	
Projekt	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	
Resultat	**-0,5**	**0,0**	**-0,5**	**3,9**	**0,0**	**3,9**	**0,0**	**0,0**	**3,9**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	
Varav:													
Bemanningskostnader	-1,9	-2,0	0,1	-4,5	-5,9	1,4	0,0	0,0	-4,5	-24,2	0,0	0,0	4,554
köpt vård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50
offentlig finansierad privat vå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			51
köpt vård totalt	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	

6

Delårsrapport april 2015 15RK1011

Missiv beslutsunderlag
Diarienr: 15RK1011
Handläggare: Ulf Petersson
Datum: 2015-06-09

REGION KRONOBERG

Trafiknämnden

Delårsrapport april 2015

Förslag till beslut
Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna Delårsrapport april 2015 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information

Sammanfattning
Det ekonomiska resultatet för januari - april 2015 efter korrigeringar uppgår sammanlagt till 8,0 mkr.

Helårsbudgeten är gjord på tolv månader och ingen hänsyn har tagits till säsongsvariationer.

Prognosen för helåret är ett resultat med 2,5 mkr.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Ulf Petersson
Ekonomichef

Bilaga: Delårsrapport april 2015 för trafiknämnden

DELÅRSRAPPORT APRIL 2015

FÖR TRAFIKNÄMNDEN

REGION

Vårt uppdrag

Länstrafiken ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Kronobergs län. Länstrafiken ansvarar även för samordning av andra trafikuppdrag efter särskild överenskommelse med respektive kommun.

Vi har till uppgift att utifrån de riktlinjer som regionfullmäktige sätter upp att: upphandla, samordna, planera, utveckla och marknadsföra kollektivtrafiken i länet.

Länstrafikens vision är ”Det naturliga sättet att resa i ett hållbart samhälle”.

Vår vision

Ett gott liv i ett livskraftigt län

Långsiktiga mål 2017

- Marknadsandelen ska öka till 11,7 %
- NKI (Buss/tåg) ska öka till 69 %
- NKI (Serviceresor) ska öka till 85 %

Långsiktiga strategier

- Ökad kvalitet och tillgänglighet i mötet med kunden
- Förfina och utveckla trafiken
- Locka nya kunder
- Få befintliga kunder att resa mer med kollektivtrafiken

	Medborgare	Medarbetare	Verksamhetsutveckling	Ekonomi
Respekt för människan	Vi ser varje individs behov och de som möter oss känner förtroende och trygghet.	Vi möter varandra med omtanke och respekt. Vi uppskattar varandras insats och har ett öppet klimat.	Vi lär oss hela tiden och arbetar tillsammans för att utveckla bästa möjliga verksamhet.	Vi tar ansvar för att använda våra resurser där de kommer kronobergarna bäst tillgodo.

Verksamhetsövergripande

Perspektiv	Medborgare	Medarbetare	Verksamhetsutveckling	Ekonomi
Vårt nuläge	• Bra utbud med bra resandetillströmning. • Länstrafiken NKI 66 %, • Serviceresor NKI 84 %	Kunnig och engagerad personal känner förväntan att integreras i en större organisation	Verksamheten har genomgått positiva förändringar de senaste åren. Stora satsningar har gjorts i tåg- och busstrafiken.	Självfinansieringsgraden var 55,3 % 2014
Våra viktigaste mål 2015	• • Ökat resande • • Marknadsandelen ökar till 11,4 % • • Länstrafiken NKI ökar till 67 % • • Serviceresor NKI ökar till 85 % • • Behålla och utveckla befintlig personal • • Kollektivtrafiken har budget i balans			
Aktiviteter	• Målgruppsanpassade Marknadsinsatser • Företagsförsäljning • Uppföljning och revidering av trafikutbud	Kommunicera den gemensamma målbilden • För Region Kronoberg • För Länstrafiken • För avdelningarna	• Utveckla närtrafikkonceptet • Upphandling av nytt IT- system för Serviceresor • Översyn av regelverk för Serviceresor och färdtjänst • Utvecklad trafik	• Arbeta med intäktssäkring • Regelbunden uppföljning av kostnader och intäkter • Upprätta mål för självfinansieringsgraden för respektive trafikslag fr.o.m. Budget 2017

Styrkort 2015

Styrtal	December 2014	Nuläge	Mål 2015	Långsiktigt mål 2017
Medborgare				
NKI (Buss/tåg)	66 % (helår 2014)	**73,8 %**	**67 %**	**69 %**
NKI (Serviceresor)	84 % (helår 2014)	**84 %**	85 %	85 %
NKI (Färdtjänsthandläggning)	**Värde saknas**	**-**		**91 %**
Medarbetare				
Nöjd Medarbetarindex				
Arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro				
Verksamhetsutveckling				
Kundnöjdhet väntetid i telefon beställningscentralen	**71 % (helår 2014)**	**78 %**	**80 %**	**90 %**
Marknadsandel	**11,3 % (helår 2014)**	**15 %**	**11,4 %**	**11,7 %**
Bilbeläggning Serviceresor (resande per tur)	**1,71**		**1,8**	**2,0**
Självfinansieringsgraden totalt för all linjetrafik skall vara minst 50 %	**55,3 % (2014)**	**54,2 % januari – april 2015**	**>50 %**	**>50 %**
Fr.o.m. Budget 2017 skall mål fastställas för självfinansieringsgraden för varje enskilt trafikslag	**-**	**-**	**-**	**Separata mål skall fastställas i budget 2017**
Kollektivtrafiken ska bedrivas inom ekonomisk ram	**Målet uppfyllt 2014**	**Delårsrapport april inom ekonomisk ram**	**Bokslut inom ekonomisk ram**	**Bokslut inom ekonomisk ram**

Sammanfattning av perioden

Ser man till de nyckeltal som satts upp för både lång och kort sikt, kan man konstatera att flertalet är över förväntan i denna rapport. Dock skall man beakta att svängningar över tid inte är ovanligt, så att redan nu diskutera förändrade mål är för tidigt att göra, i synnerhet gäller det marknadsandelen, där underlaget från 4 månaders undersökning är för litet för att siffran ska vara statistiskt säkerställd.

Arbetet med upphandlingen av skolskjuts/färdtjänst/sjukresor har startat. Möten med kommunala tjänstemän för arbetsgruppen och politiker för styrgruppen har initierats och startat.

Upphandlingen av nytt dirigeringssystem till Serviceresor pågår enligt plan. Anbudsunderlag skall vara klart i slutet på juni.

Arbetet med att kvalitetssäkra den linjelagda busstrafiken (påbörjades 2014), går vidare. Bland annat fokuserar vi på rättidigheten (rätt avgång/ankomsttid). En linjeutvärdering håller på att tas fram som avser snabb busstrafiken samt Växjö stadstrafik. Denna skall redovisas på TN i juni.

Tågtrafiken har i stort fungerat bra, men fortfarande uppstår en hel del förseningar på grund av signalfel, nerrivna kontaktledningar och andra infrastrukturella problem. Dessa behöver inte nödvändigtvis inträffa i regionen, utan även fel som uppstår i angränsande län påverkar Kronoberg.

Förberedelser har gjorts för att göra tester i full skala i upphandlat fordonstekniksystem för den linjelagda busstrafiken. När systemet är i full drift möjliggörs ytterligare kvalitetshöjande åtgärder.

Prognosen för helåret är en budget i balans med ett mindre överskott gentemot budget på 2,5 MKR. Budgetsiffrorna för samtliga kostnader och intäkter är jämt fördelade per månad över året och när det gäller trafiken så minskar intäkterna under sommarhalvåret.

1. Medborgare

Kommentar:

NKI buss/tåg 73,8 %

NKI Serviceresor 84 %

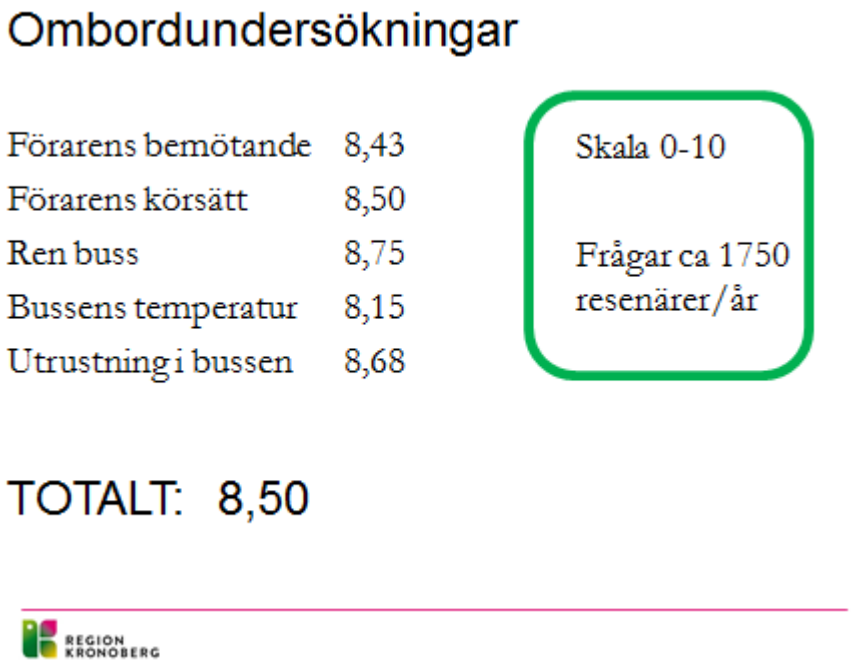
Marknadsandel 15 % (detta fluktuerar ordentligt mellan månaderna och vikten av värdet en enskild månad kan därför inte tilldelas alltför stor betydelse.)

Resandet 2015 jämfört med 2014 avseende buss

Öresundståg	Ej tillgänglig. Mål 2015 4 %. Vi har under 1:a tertialet tappat ca 12 000 Resplus resor.
Krösatåg Nord	Ej tillgänglig. Mål 2015 4 %
Krösatåg Syd	Ej tillgänglig. Mål 2015 4 % Denna är kopplad till Öresundståg, så vad som är ren överflyttning/ökning är svårt att säga
Stadstrafiken	+ 3,4 % (+4,2 % exklusive skolkort) Mål 2015 3 %.
Regiontrafik	- 1,2 % (+ 0,2 % exklusive skolkort) Mål 2015 1 %
Totalt	+1,3 % (+2,6 % exklusive skolkort)

Linjetrafik buss

Utöver NKI gör vi även ombordundersökningar, då vi frågar resenärerna på plats vid det tillfället, vilket betyg man ger vid just den resan (avser busstrafiken). Det är genomgående höga betyg, oavsett om man bryter ner det per entreprenör eller tar totalen enligt nedan.



Öresundståg

Kvalitetmätning ombord

Undersökningen genomförs två gånger om året. Denna undersökning, som har genomförts under perioden 2015-02-01 t.o.m. 2015-04-15, avser tågtrafiken på den svenska sidan och resor över Öresund.

Resultatet i denna undersökning baseras på 6 875 insamlade och giltiga enkäter. Enkäterna har delats ut och samlats in av fältarbetare ombord på fordonen på totalt 100 turer. De berörda linjerna i undersökningen är Köpenhamn–Göteborg, Köpenhamn–Kalmar och Köpenhamn–Karlskrona.

Undersökningen omfattar totalt 27 frågor kvalitetsfrågor som är indelade i 5 kvalitetsområden. Varje fråga bedöms på skalan 0–10, där 0 är det lägsta betyget och 10 det högsta.

Resultatet redovisas i fyra huvudområden:

Område	Vår 2015	Höst 2014	Diff	Mål 2015 affärsplan
Punktlighet (2 frågor)	6,93	6,59	+ 0,34	7,8
Tågpersona (5 frågor)	7,69	7,55	+ 0,14	7,8
Fordon (5 frågor)	6,30	6,39	- 0,09	6,8
Information (3 frågor)	6,96	6,80	+ 0,16	7,3

I området **Tågpersonal** får frågan ”tågpersonal som helhet i detta tåg” 7,96, vilket är det högsta sedan mätningarna började 2009. Även ”tågpersonalens service och uppträdande mot kunderna får högt betyg 7,99. Det enda betyg som sjunker i området är ”tågpersonalens borttagande av tidningar, flaskor och annat avfall ombord”.

I området **Fordon** är det framförallt betyget på ”utvändig tvätt” 5,85 (-0,35) och ”borttagande av klotter” 5,84 (-0,36) som får dåligt betyg. Betyget för toaletter får oförändrat relativt lågt betyg, 4,69. Däremot får klimatet ombord något högre betyg än tidigare, 7,94 (+0,25).

I området **Information** får både tågvärdarnas information ombord och information via display bättre betyg än tidigare.

Medelvärdet för samtliga frågor är 7,01 i vårens mätning. Det är tredje gången på tretton mätningar när resultatet är över 7,0.

Konklusion

Sett till de betyg som getts från resenärerna i de ombordundersökningar som gjorts, är man i stort sett nöjda med de produkter vi erbjuder. Buss i linjetrafik, är svårt att nå högre betyg, där ligger utmaningen i att upprätthålla värden hela avtalsperioden. Öresundståg har utrymme för att förbättra värdena ytterligare, vilket också framgår av målen i affärsplanen. Ombordmätningar görs även i Krösatågstrafiken, men är inte tillgänglig just nu.

2. Medarbetare

Bemanning

TABELL Arbetad tid och frånvarotid, egen personal

Nämnd_Centrum_text	(Alla)
Centrum	310 LTR Länstrafiken gemensamt
Basenhetbokf	(Alla)
Delenhetbokf	(Alla)
Transbelopp	(Alla)

Summa av Arb_timmar	Kolumnetiketter				
Radetiketter	201501	201502	201503	201504	Totalsumma
A Närvarotid	**220**	**5 836**	**5 559**	**6 638**	**18 253**
01 Arbetad tid (månavl)	0	5 431	5 244	6 401	17 076
02 Timlön	207	299	288	212	1 006
02B Kurs och konf		38	2		40
03 Övertid	14	67	25	12	117
04 Fyllnadstid				13	13
C Frånvarotid	**973**	**1 934**	**1 646**	**1 373**	**5 926**
01 Sjukfrånvaro	0	204	309	122	634
03 Tillfällig fp	92	212	154	108	566
04 Tjänstledighet	320	337	352	320	1 329
05 Semester	80	493	258	221	1 053
06 Kompledig		167	45	46	258
07 Föräldraledighet	417	393	374	394	1 577
08 Partiell föräldraledighet	64	128	154	162	509

Totalsumma	**1 193**	**7 770**	**7 205**	**8 010**	**24 179**

Nämnd_Centrum_text	(Alla)
Centrum	330 UTR Uppdragsverksamhet trafik
Basenhetbokf	(Alla)
Delenhetbokf	(Alla)
Transbelopp	(Alla)

Summa av Arb_timmar	**Kolumnetiketter**				
Radetiketter	**201501**	**201502**	**201503**	**201504**	**Totalsumma**
A Närvarotid	**314**	**3 892**	**3 709**	**4 486**	**12 400**
01 Arbetad tid (månavl)	0	3 655	3 434	4 119	11 208
02 Timlön	231	205	235	302	973
03 Övertid	81	25	36	54	196
04 Fyllnadstid	1	8	3	11	23
C Frånvarotid	**335**	**1 756**	**1 788**	**1 406**	**5 285**
01 Sjukfrånvaro	40	366	529	416	1 350
02A Studieled	0	153	168	153	474
03 Tillfällig fp		90	224	101	415
04 Tjänstledighet	20	44	22	22	108
05 Semester	40	444	108	164	755
06 Kompledig	16	80	28	46	170
07 Föräldraledighet	168	408	505	370	1 451
08 Partiell föräldraledighet	51	173	204	134	560
Totalsumma	**649**	**5 648**	**5 497**	**5 891**	**17 685**

Varför januari 2015 ser ut som den gör, har ännu inte fått ett klarläggande.

Sjukfrånvaron på Serviceresor jan - maj 2015:

En heltidssjukskriven sedan 1/1-2015 och framöver
En långtidssjukskriven med utmattningssyndrom där vi täcker upp 100% extra för att personen ska återgå i normal tjänst
En medarbetare är heltidssjukskriven först 2 veckor pga. högt blodtryck och sedan from april och 8 veckor framåt, brutet båtben
Som vanligt hög sjukfrånvaro och vab under jan – mars eftersom vi har många småbarnsföräldrar.
Sedan har upphandlingen och flytten kostat extra i personalresurser.

Sjukfrånvaro Länstrafiken övrigt

Inget anmärkningsvärt att kommentera

Hälsa och arbetsmiljö

TABELL Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid

	Jan-april 2015		
	Tot.	K.	M.
310 LTR Länstrafiken gemensamt	2,8	3,0	2,5
330 UTR Uppdragsverksamhet trafik	9,2	10,8	2,4

TABELL Sjukfrånvarodagar (kort lång) per snittanställd

Jan-april 2015				
Tot.	1-14dgr	>14dgr		
LTR Länstrafiken Gemensamt		2,5	2,0	0,6
UTR Uppdragsverksamhet Trafik		8,1	3,2	4,9

3. Verksamhetsutveckling

Kommentar: Resandet utvecklas ännu inte lika positivt som förväntat. Detta gäller till stora delar samtliga trafikslag, men det är regiontrafiken som ”sticker ut” mest. Då vi ännu inte har någon resandestatistik för tågen, vet vi inte i vilken del det har skett en viss överflyttning från regionbuss till tåg. När lugnet har infunnit sig och vi är på plats i de nya lokalerna samt ytterligare några månaders statistik lagts till, måste en uppföljning med bifogad handlingsplan göras om läget inte förändrats.

Verksamhetsutvecklingen 2016 – 2018 är i hög grad beroende av kommande beslut om Budget 2016 – 2018 samt Trafikförsörjningsprogram 2015 – 2025.

Verksamhetsutveckling arbetas det med i ett flertal ”skikt”. Samtlig trafik som är spårbunden, har egna grupper som arbetar med försäljning/marknadsföring, produktion och kostnad/intäktsuppföljning. Nedan ges exempel från Öresundståg (som är den i särklass största länsgränsöverskridande verksamheten och bedrivs i bolagsform), avseende rapportering av verksamheten.

Information Öresundståg, april 2015

Sammanfattning av verksamheten

Driftkostnaderna följer budget. För perioden ligger de något bättre med 3,4 MSEK, men då är kostnaderna för ersättningstrafiken preliminära. Intäkterna för perioden ligger 5,2 % högre än föregående år, vilket motsvarar 17,4 MSEK.
Punktligheten har förbättrats och ligger ackumulerat januari -april på 91,4 % (rätt tid + 5 min). Motsvarande utfall förra året var 89,6 %. Punktligheten över Öresundsbron har ökat från 90,3 % till 91,2 %.
Antalet tåg med graffiti har minskat från cirka 30 – 35 /dag tidigare i vinter till 15 – 20 per dag. Dock är målet att få ner det ytterligare.
Antal tåg på verkstad (samtliga oavsett orsak) är i snitt 12,6 per dag januari – april 2015. Motsvarande utfall 2014 var 12,2, vilket innebär något fler under 2015.
Transdev har inlett en nollställning vad gäller yttre tvätt. Samtliga svenska tåg kommer att handtvättas.
Kvalitetsmätningen vår visade en uppgång för området Tågpersonal och Information, medan Fordon gick ner. Tågpersonal får det högsta betyget sedan 2009. Även kundernas betyg för Punktlighet ökar. Yttre tvätt och borttagande av klotter får sämre betyg, samt toaletterna får oförändrat lågt

Ekonomi

De totala driftkostnaderna för den samlade Öresundstågstrafiken ligger ackumulerat för perioden januari-april något bättre än budget. Kostnaderna för ersättningstrafik är dock preliminära. Utfallet för Transdevs bonus för NKI grundar sig på vårens kvalitetsmätnings resultat. Utfallet är att betygen för ombordpersonal och information ökat jämfört med tidigare mätningar, medan betyget för fordon gått ner. Totalt sett får man 5,9 MSEK i bonus för första halvåret. Maxbeloppet är 10 MSEK per halvår.
Punktligheten är fortsatt hög vilket ger bonus till Transdev. För månaden april var punktligheten 91,81 % vilket ger 1,2 MSEK i bonus. Ackumulerat för 2015 ligger punktligheten på 91,19 % vilket motsvarar en bonus på 4,3 MSEK för perioden januari-april. Basen i avtalet för incitament är 84,00 %. Bonusen regleras månadsvis. Målet enligt vår Verksamhetsplan är 92,00 %.
Kostnaden för lätt underhåll för januari-april var 55,7 MSEK vilket är 1,5 MSEK lägre än budget och kostnaden för tungt underhåll var 19,5 MSEK vilket är 0,4 MSEK högre än budget. Tidigare månader 2015 har det tunga underhållet legat över budget, men i och med ett lägre utfall i april har det rättats till.
Kostnaden för infrastrukturavgifter för januari - april ligger på 35,4 MSEK vilket är 0,7 MSEK lägre än budget.

Punktlighet

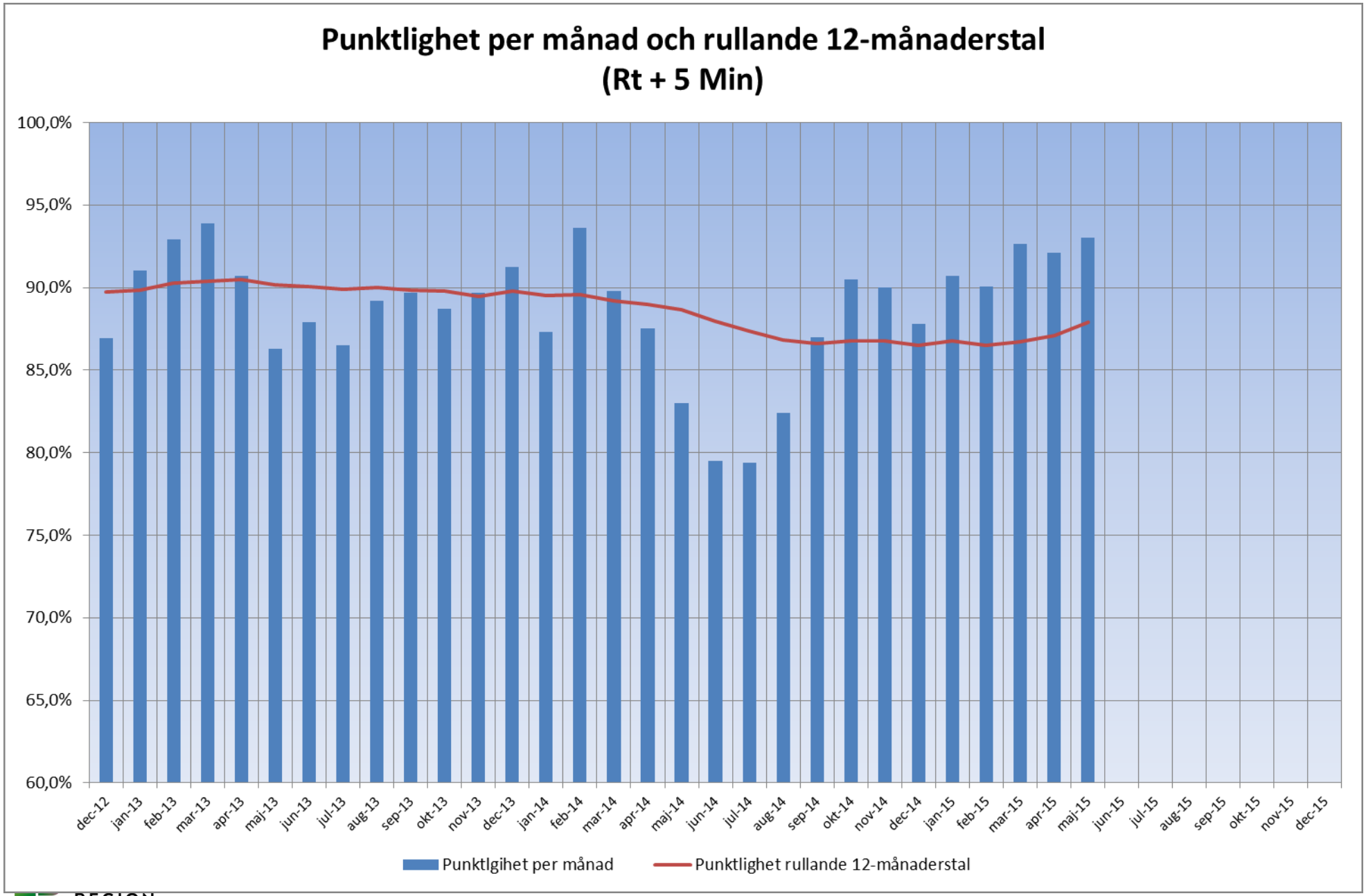
Sammanfattning punktlighet **april 2015**:

	Rt + 5 min	Rt + 3 min
Hela systemet	**92,2 %**	**87,0 %**
Bron	93,3 %	89,1 %
Skåne	92,6 %	88,1 %
Blekinge	93,5 %	87,4 %
Halland	92,2 %	86,1 %
Kronoberg	91,1 %	84,6 %
Kalmar	90,4 %	79,1 %
Västra Götaland	92,5 %	88,0 %

Detaljerna för april visar att punktligheten varit relativt jämn och legat på en hög nivå. Två dagar utmärker sig, dels den 21 april då det var signalfel på Öresundsbron, obehöriga i spår i Kalmar och en bli mellan bommarna vid Båstad, dels den 29 april med ett större signalfel i Citytunneln i Malmö och växelfel i Hyllie. Under månaden har det varit ett antal händelser på sträckan Alvesta-Kalmar, vilket framgår i utfallet för rätt tid + 3 min. Högre andel infraproblem och obehöriga i spår just på denna linje.

Punktlighet löpande 12-månaderstal

Inom Sverige punktlighet på stationer med uppehåll.


Punktlighet per månad och rullande 12-månaderstal
(Rt + 5 Min)
100,0%
95,0%
90,0%
85,0%
80,0%
75,0%
70,0%
65,0%
60,0%
dec-12
jan-13
feb-13
mar-13
apr-13
maj-13
jun-13
jul-13
aug-13
sep-13
okt-13
nov-13
dec-13
jan-14
feb-14
mar-14
apr-14
maj-14
jun-14
jul-14
aug-14
sep-14
okt-14
nov-14
dec-14
jan-15
feb-15
mar-15
apr-15
maj-15
jun-15
jul-15
aug-15
sep-15
okt-15
nov-15
dec-15
Punktlgihet per månad
Punktlighet rullande 12-månaderstal

4. Ekonomi

Budgetavvikelse januari – april 2015 samt prognos per 2015-12-31, se tabell nedan.

Budgetavvikelser	**jan-april 2015**	**Prognos 2015-12-31**
Personal	582	400
Teknik + omkostnader	2 584	500
Marknadsföring	822	0
Utredningar	283	0
Regiontrafik	613	0
Växjö stadstrafik	-1 601	-3 500
Älmhults stadstrafik	312	400
Krösatåg Nord	44	0
Krösatåg Syd	-1 261	-3 500
Öresundståg	4 901	8 000
Kust till Kust	0	0
Pågatåg	32	0
Kompletteringstrafik	422	200
Serviceresor	499	0
Sjukresor adm	-29	0
Färdtjänsthandläggning	17	0
Skolskjuts	-244	0
SUMMA	**7 976**	**2 500**

Kommentar: Sammantaget ser resultatet vid periodstängningen mycket bra ut motsvarande 9,8 miljoner bättre än budget. Tyvärr visar analysen efter periodstängningen att det korrekta resultatet är något lägre, 8,0 miljoner bättre än budget. **Prognosen för helåret är en positiv budgetavvikelse med 2,5 MKR.**

Självfinansieringsgraden i linjetrafiken uppgick januari – april 2015 till 54,2 % vilket är något lägre än för kalenderåret 2014 (55,3 %). Se bifogad tabell.

Öresundstågs resultat är för perioden ca 4,9 miljoner bättre än budget. En oroande trend är dock att vi tappar intäkter för ”Resplusbiljetter” från Samtrafiken (Linkon), se bifogad statistik. Efter korrigering understiger intäkterna budget med 0,5 MKR. Kostnadssidan ligger däremot ca 5,4 miljoner lägre än budget, där de stora avvikelserna är drift Öresundståg samt ersättningstrafik. Vissa kostnader faller dock ut ojämnt över året, som t.ex. ersättningstrafik och tungt underhåll.

Krösatåg Syd ligger 1,3 miljoner sämre än budget, vilket huvudsakligen beror på lägre intäkter än budgeterat. Trafiken startade i december 2013 och även under 2014 låg intäkterna lägre än budgeterat. Budget 2015 upprättades innan utfallet för 2014 var känt.

Regiontrafik buss är 0,6 miljoner bättre än budget, främst beroende på något högre intäkter än budgeterat. Intäkterna minskar under sommarhalvåret.

Växjö stadstrafik är 1,6 miljoner sämre än budget, främst beroende på kostnadssidan. Både kostnader och intäkter minskar under andra tertialet eftersom trafiken minskas under sommartidtabellen. Intäkterna för periodkort har ökat jämfört med 2014.

Den positiva budgetdifferensen för teknik + omkostnader 2,6 miljoner beror huvudsakligen på att installationen av fordonssystemet i busstrafiken är försenad och därmed har lägre kostnader för avskrivningar bokförts. Vissa andra teknikrelaterade kostnader har hållits nere i avvaktan på flytten i juni. I samband med flytten kommer dock andra kostnader för denna bas/delenhet att stiga.

Prognosen för helåret är en budget i balans med ett mindre överskott gentemot budget på 2,5 MKR. Budgetsiffrorna för samtliga kostnader och intäkter är jämt fördelade per månad över året och när det gäller trafiken så minskar intäkterna under sommarhalvåret.

Resultaträkning

Företagsdimension	**Hela Trafiknämndens Ansvarsområde**
Bokdatum	**Januari - April 2015**

Rad2	**Rad**	**Kontoklass**	**Värden Utfall**	**Budget**	**Värden Reviderat utfall**
Resultat (RR)					Inkl poster efter stängning
	Driftnetto				
		3 Intäkter	269 148,6	249 764,1	267 743,6
		4 Personalkostnader	-11 505,0	-12 436,8	-11 505,0
		5 Kostnader för varor	-241 343,4	-226 958,3	-241 793,4
		6 Kostnader för tjänster	-4 251,5	-5 714,0	-4 251,5
		7 Övriga kostnader	-1 747,1	-4 130,7	-1 747,1
	Driftnetto Summa		10 301,6	524,3	8 446,6
	Resultat utanför verksamhet		-470,0	-449,0	-470,0
Totalsumma			**9 831,6**	**75,3**	**7 976,5**

Självfinansieringsgrad linjetrafik

Trafikslag	Intäkter tkr	Kostnader tkr	jan-april 2015	Jämförelse Bokslut 2014
Öresundståg	36 157	37 371	96,8%	102,0%
Älmhults stadstrafik	471	761	61,9%	38,8%
Regiontrafik buss	30 524	65 470	46,6%	46,0%
Växjö stadstrafik	14 552	36 112	40,3%	37,9%
Krösatåg Nord	2 920	8 081	36,1%	31,6%
Pågatåg	174	672	25,9%	26,6%
Krösatåg Syd	2 902	13 374	21,7%	26,9%
SUMMA	**87 700**	**161 842**	**54,2%**	**55,3%**

Rapporter

Nedan ges exempel på rapporter som månatligen tas fram ur systemen, rapporten Marknad & Försäljning och redovisas på Trafiknämndens möten.

Månadsrapport – Marknad & Försäljning
April 2015

Resandeutveckling – inkl skolkorten

Antal resor	Apr -15	Apr -14	Förändring	Ack 12 mån Maj-14 – apr-15	Ack 12 mån Maj-13 – apr-14	Förändring
Stadsbuss	299 655	279 986	+ 7,0 %	3 262 803	3 086 400	+ 5,7 %
Regionbuss	259 224	256 038	+ 1,2 %	2 948 865	2 944 788	+ 0,1 %
Totalt	**559 161**	**536 250**	**+ 4,3 %**	**6 214 601**	**6 033 490**	**+ 3,0 %**

Resandeutveckling – exkl skolkorten

Antal resor	Apr -15	Apr -14	Förändring	Ack 12 mån Maj-14 – apr-15	Ack 12 mån Maj-13 – apr-14	Förändring
Stadsbuss	275 836	256 221	+ 7,7 %	3 039 396	2 863 444	+ 6,1 %
Regionbuss	170 654	172 395	- 1,0 %	2 025 785	1 984 545	+ 2,1 %
Totalt	**446 772**	**428 842**	**+ 4,2 %**	**5 063 447**	**4 848 345**	**+ 4,4 %**

Intäkter - buss per trafikslag

Intäkter, kr	Apr -15	Apr -14	Förändring	Ack 12 mån Maj-14 – apr-15	Ack 12 mån Maj-13 – apr-14	Förändring
Stadsbuss	2 922 952	2 701 116	+ 8,2 %	33 598 535	29 792 640	+ 12,8 %
Regionbuss	4 560 220	4 649 970	- 1,9 %	55 521 505	52 094 255	+ 6,6 %
Totalt	**7 483 172**	**7 351 086**	**+ 1,8 %**	**89 120 040**	**81 886 895**	**+ 8,8 %**

Inkl Mobilbiljett, Fritidskort & Årskort. Ej sydtaxa buss, skolkort, Resplus, Gratisresor ungdom Mryd kn mm.

Intäkter - buss per biljettslag

Intäkter, kr	Apr -15	Apr -14	Diff	Ack 12 mån Maj-14 – apr-15	Ack 12 mån Maj-13 – apr-14	Diff	Andel av total försälj 12 sen mån
Enkelbiljetter	1 248 893	1 277 598	- 2 %	15 636 384	15 293 694	+ 2 %	**18 %**
Reskassa	2 586 858	2 556 851	+ 1 %	30 418 988	27 675 336	+ 10 %	**34 %**
Mobilbilj.	203 765	176 543	+ 15 %	2 167 132	1 730 794	+ 25 %	**2 %**
Period 1 zon	452 952	374 972	+ 21 %	5 095 910	4 135 192	+ 23 %	**6 %**
Period Fler zon	2 123 128	1 914 976	11 %	22 737 054	21 153 244	+ 7 %	**26 %**
Stud 1 zon	307 457	265 198	16 %	3 408 829	3 344 870	+ 2 %	**4 %**
Stud Fler	278 110	289 377	- 4 %	3 305 851	3 292 078	+ 0 %	**4 %**
Övrigt	282 009	495 571	+43 %	6 349 892	5 261 687	+ 21 %	**7 %**
Totalt	**7 483 172**	**7 351 086**	**+ 2 %**	**89 120 040**	**81 886 895**	**+ 9 %**	

Övr ex. Årskort, Sommarlovskort, Fritidskort, sjukresor, endagskort.

Totala intäkter per försäljningskanal (inkl tåg)

Intäkter, kr	Apr -15	Apr -14	Diff	Ack 12 mån Maj-14 – apr-15	Ack 12 mån Maj-13 – apr-14	Diff	Andel av total försälj 12 sen mån
Biljettaut. (TVM)	2 531 294	2 298 103	+ 10 %	25 503 039	22 246 992	+ 15 %	**13 %**
KC, Cubic	2 248 744	2 330 261	- 3,5 %	27 732 290	28 072 518	- 1 %	**14 %**
KC, övrig försälj.[1]	333 441	362 417	- 8 %	4 305 590	4 278 897	+ 1 %	**2 %**
Försäljningsst.	1 654 174	1 628 469	+ 2 %	20 143 397	19 772 879	+ 2 %	**10 %**

Kontant på buss	182 012	229 289	- 21 %	2 351 378	3 283 353	- 28 %	**1 %**
Betalkort	3 232 319	3 064 343	+ 5 %	37 180 187	32 950 149	+ 13 %	**19 %**
Mina Sidor	2 606 847	2 385 580	+ 9 %	27 636 525	24 511 383	+ 13 %	**14 %**
Mobilbiljett	203 765	176 543	+ 15 %	2 167 132	1 725 893	+ 26 %	**1 %**
Resplus, Buss + Krösa	343 645	371 919	- 8 %	4 072 661	4 187 302	- 3 %	**2 %**
Resplus, Öresundståg	3 591 047	3 879 973	- 7 %	41 900 887	39 279 303	+ 12 %	**22 %**
Kansliet	270 182	308 311	- 12 %	3 750 915	3 912 816	+ 4 %	**2 %**
Totalt	**17 197 470**	**17 035 208**	**+ 1 %**	**196 744 001**	**184 221 485**	**+ 7 %**	

[1] Linkon, Svenska Buss, Swebus

Andel kontanter på bussen av totala bussintäkter

Apr-15	Mar-15	Feb-15	2015	2014	2013	2012	2011	2010
2,4 %	2,0 %	1,0 %	2 %	3 %	6 %	35 %	35 %	46 %

Kollektivtrafikbarometern

	Apr -15	Apr -14	Förändr % enh	Maj-14 – apr-15	Maj-13 – apr-14	Förändr % enh
NKI	70 %	60 %	+ 10 %	69 %	64 %	+ 5 %
Senaste resan	88 %	87 %	+ 1 %	85 %	85 %	0 %
Bemötande	79 %	84 %	- 5 %	76 %	76 %	0 %

Mina sidor

April	Antal	Totalt antal
Medlemmar	266	30 174

	Antal apr	Summa, kr apr	Antal 2015	Summa, kr 2015
Nybeställningar	82	51 608	639	351 932
Laddningar	4 825	2 555 239	20 359	10 129 255
Totalt Mina sidor	**4 907**	**2 606 847**	**20 998**	**10 481 187**

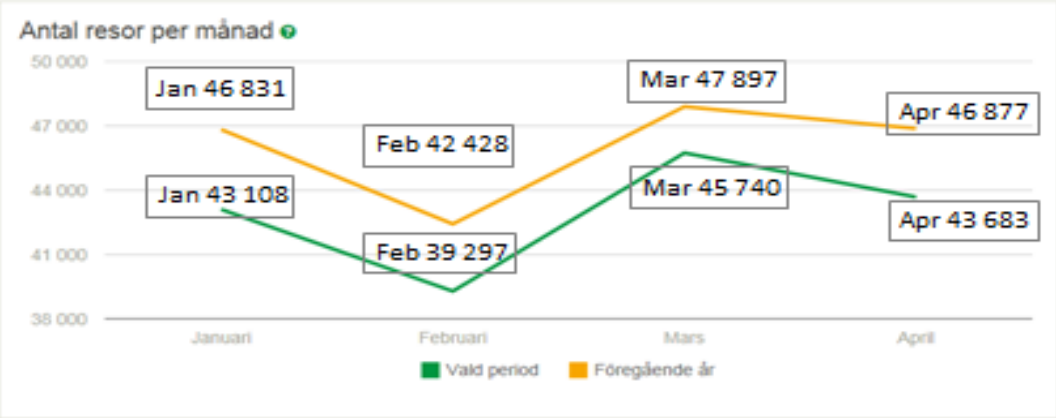
Besök hemsidan

April	Antal	Besök/dag (snitt)	Jmf apr 2014	Besök/dag (snitt) apr 2014
Antal besök	120 890	4 030	101 564	3 385

Intäkt per resenär (exkl skolkort)

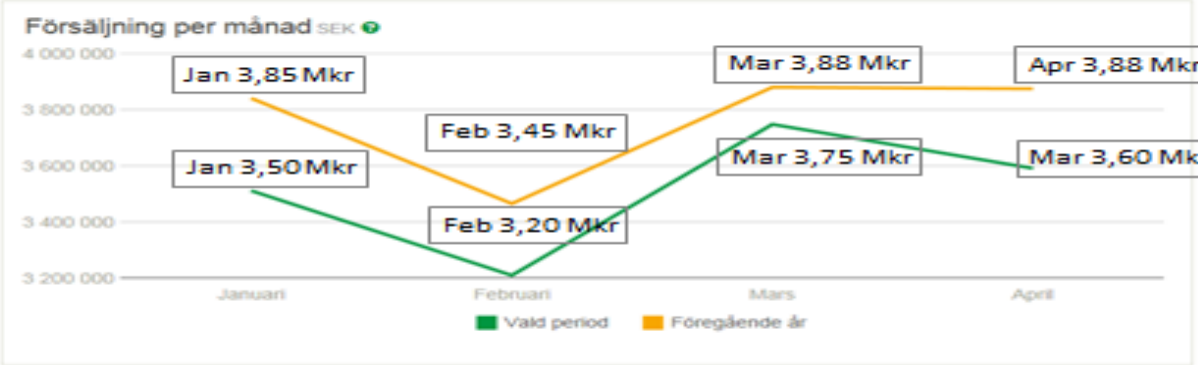
Intäkter, kr per resenär	Stadstrafiken	Regiontrafiken
Kvartal 1 2014	11,80	32,45
Kvartal 2 2014	12,12	28,74
Kvartal 3 2014	12,37	28,87
Kvartal 4 2014	11,55	30,21

Resor Öresundståg via Linkon (Resplus och Förköpt enkel)



Totalt perioden: 184 033 resor tertial 1 2014 resp 171 828 tertial 1 2015

Försäljning Öresundståg via Linkon (Resplus och Förköpt enkel)



Totalt perioden: 15,06 Mkr 2014 resp 14,05 Mkr 2015

Jan Feb Mar Apr Maj Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dec

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: Trafiknämnden

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad -April Utfall	Budget	Diff	Ackumulerat 2015 Jan-Apr	Budget	Diff	2014 Jan-Apr	Årsutfal 2014	Rullande 12 mån	Årsbudget 2015	Överens. Vp	Prognos Helår	Konto
						Avvikelse							
Intäkter													
Trafikintäkter m.m.	53,0	36,6	16,4	166,5	146,6	19,9	0,0	0,0	166,5	439,7	0,0	-6,6	*30*
Landstingsersättning	24,3	24,5	-0,3	97,0	98,0	-1,0	0,0	0,0	97,0	294,5	0,0	0,0	*38914*
Övriga intäkter	1,6	1,3	0,6	5,6	5,1	0,5	0,0	0,0	5,6	15,6	0,0	0,0	*33-39 exkl 38914*
SUMMA INTÄKTER	*78,9*	*62,5*	*16,7*	*269,1*	*249,7*	*19,5*	*0,0*	*0,0*	*269,1*	*749,9*	*0,0*	*-6,6*	
Kostnader													
Personalkostnader	-3,0	-3,2	0,2	-11,5	-12,4	0,9	0,0	0,0	-11,5	-38,1	0,0	0,4	*4*
Köpt utomlänsvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	*50*
Hyrpersonal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	*554*
Läkemedel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	*561*
Trafikkostnader m.m.	-64,8	-3,0	-61,8	-246,5	-235,2	-11,4	0,0	0,0	-246,5	-705,5	0,0	8,7	*51-78 exkl 554 och 561*
Avskrivningar och internränta	-0,2	-56,2	56,0	-0,8	-1,6	0,8	0,0	0,0	-0,8	-4,9	0,0	0,0	*79*
SUMMA KOSTNADER	-68,0	-62,4	-5,7	-258,8	-249,2	-9,6	0,0	0,0	-258,8	-748,5	0,0	9,1	
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	
Resultat	10,7	0,0	11,0	9,8	0,0	9,8	0,0	0,0	9,8	0,0	0,0	2,5	
Varav:													
Bemanningskostnader	-3,0	-3,2	0,2	-11,5	-12,4	0,9	0,0	0,0	-11,5	-38,1	0,0	0,4	*4,554*
köpt vård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	*50*
offentlig finansierad privat vå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			*51*
köpt vård totalt	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	

7

Svar på skrivelse ”Angående busslinje 5 och 8 i Sandsbro” 15RK655

REGION KRONOBERG

Trafiknämnden

Svar på skrivelse ”Angående busslinje 5 och 8 i Sandsbro” från Göran Gustafsson

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att fastställa svar på skrivelse ”Angående busslinje 5 och 8 i Sandsbro”.

Sammanfattning

Region Kronoberg har mottagit en skrivelse från Göran Gustafsson, ”Angående busslinje 5 och 8 i Sandsbro” med synpunkter och önskemål om trafiken i Sandsbro.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Tidåsen
Trafikchef

Bilaga: Skrivelse ”Angående busslinje 5 och 8 i Sandsbro”
Svar på skrivelse

REGION KRONOBERG

Göran Gustafsson
Sandsbro

Svar på skrivelse – Angående busslinje 5 och 8 i Sandsbro

Tack för ditt brev och dina synpunkter. Positivt att de förbättrade bussförbindelserna i Sandsbro uppskattas. Angående en bättre boende- och trafikmiljö är det något vi fortsatt vill medverka till. Vår ambition är att fler och fler ska välja bussen så att biltrafiken och därmed den totala trafiken kan minska. Sedan vi ändrade busstrafiken i Sandsbro hösten 2013 har resandet med stadsbussarna ökat mycket bra, dessutom ännu bättre i Sandsbro än i övriga delar av stadstrafiken. Och resandeökningen fortgår alltjämt, inte minst just i Sandsbro.

Under 2014 utreddes busstrafiken i Sandsbro ytterligare en gång. Fyra olika alternativ presenterades för trafiknämnden och 2014-05-14 beslutades om de linjesträckningar som sedan gällt från och med 2014-09-01. Förslagen presenterades även för Växjö kommunstyrelse och det fanns en samsyn mellan dem och oss. Vi finner därför att frågan om linjesträckningar är väl utredd och att linjeomläggningarna gett önskvärd effekt, varför frågan inte lyfts igen.

Angående buller pågår en undersökning med avsikt att minimera buller från stadsbussarna. Vår ambition är att ha låga bullernivåer i staden, inte bara genom att minska biltrafiken utan också att busstrafiken ska upplevas positiv. Angående byggtrafik på Lenhovdavägen är det helt och hållet en kommunal fråga, varför vi måste hänvisa till Växjö kommuns tekniska nämnd.

Med vänlig hälsning

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

REGION KRONOBERG
2015 -03- 24
Dnr...15RK655-1

Regionförbundet Kronoberg
Trafiknämnden

Angående busslinje 5 och 8 i Sandsbro.

Vi är tacksamma över att ha bra bussförbindelser. Ibland blir det för bra.
Tyvärr bullrar bussarna mer och mer. Fönsterrutorna skallrar. 70 dB uppmätt.
Flera boende utmed Fyllerydsvägen och Munkagårdsvägen har satt upp plank och bytt till särskilda fönster för att stå ut med bullret.

Buss 8
Vi uppskattar att buss 8 återgått till att köra runt hela samhället i högervarv.
Nu bara 9.475 g/år förbi skolan mot tidigare dubbelt.
Bussarna är dåligt utnyttjade i Sandsbro. De två bussarna står 10 min.varje timme i Sandsbro och 10 min. vid Samarkand och väntar.
Kanske räcker det med en buss per timma som tidigare, åtminstone sommartid.
Bussarna 8 och 5 avgår samtidigt från Sandsbro centum 14 g/d och kör samtidigt med busslängds avstånd till Norremark. Kan samordnas bättre.

Buss 5
Bussarna linje 5 är morgon och kväll ofta 5 till 10 min. försenade. Tydligen alltför stressade chaufförer, kör ofta mycket över skyltade 30 km/tim.
Genom att köra buss 5 i vänstervarv runt hela Sandsbro och använda de fina nybyggda hållplatserna kan bussförarna förhoppningsvis hålla laglig hastighet och köra enligt tidtabell. Vi boende utmed linjen slipper höra bullret från buss 5 17.444 färre gånger per år.

Gamla Konsum skall rivas. Bostäder skall byggas.Vi önskar att Regionförbundet medverkar till att kommunen tillåter byggtrafik på Lenhovdavägen där tung trafik är förbjuden. Skall även byggtrafiken gå på Fyllerydsvägen utöver över 400.000 bilar och 44.355 stadsbussar per år blir boende och trafikmiljön ytterligare försämrad.
Vi är tacksamma om Regionförbundets trafiknämnd kan medverka till att vi får en bättre boende-och trafikmiljö i Sandsbro.

Sandsbro 20150321
Göran Gustafsson
Göran Gustafsson

8

Svar på skrivelse ”Gällande busslinje Älmhult – Ljungby” från Älmhults kommunala pensionärsråd 15RK748

Missiv svar på skrivelse
Diarienr: 15RK748
Handläggare: Patrik Tidåsen, Länstrafiken Kronoberg
Datum: 2015-06-01

REGION KRONOBERG

Trafiknämnden

Svar på skrivelse ”Gällande busslinje Älmhult – Ljungby” från Älmhults kommunala pensionärsråd

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att fastställa svar på skrivelse från Älmhults kommunala pensionärsråd

Sammanfattning

Region Kronoberg har mottagit en skrivelse från Älmhults kommunala pensionärsråd angående önskemål om busslinjen mellan Älmhult och Ljungby.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Tidåsen
Trafikchef

Bilaga: Skrivelse gällande busslinje Älmhult – Ljungby
Svar på skrivelse

REGION KRONOBERG

Älmhults kommunala pensionärsråd
Lars Ingvert
Box 500
343 23 ÄLMHULT

Svar på skrivelse – Gällande busslinje Älmhult - Ljungby

Tack för ert brev om förbindelse mellan Älmhult och Ljungby lasarett. Vi ser positivit på att forum som pensionärsråd kommer in med önskemål om trafikens fortsatta utveckling.

Bussarna mellan Älmhult och Ljungby har haft ett stadigt ökat resande, vilket är glädjande. Gällande resor vidare till lasarettet hänvisar vi till byte vid Ljungby terminal till busslinje 145. Det är samma upplägg som vi har för övrig regionbusstrafik i Ljungby, från exempelvis Markaryd. Dessa bytesmöjligheter fungerar för flertalet av de aktuella avgångarna i båda riktningar.

Alla olika resemöjligheter hittar man i Länstrafikens reseplanerare, där man enkelt ser vilken buss man ska ta. Det går också bra att ringa till Länstrafikens kundcenter på 0771-767076 för mer personlig service.

Med vänlig hälsning

Peter Freij
Ordförande Trafiknämnden

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Älmhults kommun

REGION KRONOBERG
2015 -04- 10
Dnr 15RK748-1

2015-04-09

Kommunala pensionärsrådet

Handläggare Lars Ingvert
Ordförande pensionärsrådet

Region Kronoberg
Trafiknämnden
351 88 Växjö

Skrivelse gällande busslinje Älmhult - Ljungby

Kommunala pensionärsrådet i Älmhults kommun vill med denna skrivelse framföra ett starkt önskemål att bussen mellan Älmhult och Ljungby förläggs i en sträckning så att en hållplats skapas i anslutning till lasarettet i Ljungby. Detta mot bakgrund av att många äldre nyttjar linjen i fråga för att ta sig från Älmhult till Ljungby lasarett och denna grupp upplever det onödigt svårt att ta sig från busstationen till lasarettet.

Lars Ingvert
Ordförande
Kommunala pensionärsrådet i Älmhults kommun

9

Svar på skrivelse ”Onödig försämring på grund av bristande dialog!” från Synskadades Riksförbund Kronoberg 15RK853

REGION KRONOBERG

Trafiknämnden

Svar på skrivelse ”Onödig försämring på grund av bristande dialog!” från Synskadades Riksförbund Kronoberg

Förslag till beslut
Föreslås att trafiknämnden beslutar

att fastställa svar på skrivelse ”Onödig försämring på grund av bristande dialog!”

Sammanfattning
Region Kronoberg har mottagit en skrivelse från Synskadades Riksförbund Kronoberg.

Brevet gäller synpunkter främst på hållplatsutropet på bussarna samt att man velat ha en dialog om detta innan förändring genomförs.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Tidåsen
Trafikchef

Bilaga: Skrivelse från Synskadades Riksförbund Kronoberg
Svar på skrivelse

REGION KRONOBERG

SRF Kronoberg

Svar på skrivelse – onödig försämring på grund av bristande dialog

Hej, och tack för ert brev!

Hållplatsutropet på bussarna ingår i en större upphandling med en rad olika funktioner. Systemet är inte godkänt ännu. Tester och modifieringar pågår både vad gäller hållplatsutropet och andra funktioner.

Vi har fått kännedom att hållplatsutropet modifieras och att trafikchefen bjudit in er att vara med i testerna av funktionen. Så vill vi också att det ska vara, då era medlemmar är de som har störst nytta av utropet. Så vi säger varmt välkomna att delta och hjälpa oss att få till en funktion som är till stor nytta både för era medlemmar och andra resenärer.

Med vänlig hälsning

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Synskadades Riksförbund

SRF Kronoberg

REGION KRONOBERG
2015 -04- 29
Dnr...15RK853-1.....

UTTALANDE

Till:

Trafiknämnden, Region Kronoberg

Resenärsrådet, Region Kronoberg

Tomas Nilsson, Länstrafikdirektör, Region Kronoberg

Media

Onödig försämring på grund av bristande dialog!

Under senvintern och våren 2015 har Länstrafiken Kronoberg successivt börjat byta ut systemen för hållplatsutrop på såväl regionbussarna som på bussarna inom Växjö Lokaltrafik.

Den ”mänskliga” rösten som funnits i systemen sedan 2004 har bytts mot en digital röst på flera bussar. Vår gissning är att denna förändring kommer att gälla samtliga fordon på sikt.

Vi ifrågasätter inte förändringen i sig. Det är inte fel att utnyttja den befintliga tekniken vid förändringar.

Problemet är att den nyinstallerade ”rösten” är mycket svårare att höra. Det förekommer tydliga betoningsfel och vissa ljud och bokstäver kan ”rösten” inte ens uttala. Ett annat problem är att talhastigheten är för hög.

Man får inte glömma att ljudnivån i bussarna är hög, inte minst vid rusningstrafik, och att det då blir i princip omöjligt att höra var man befinner sig.

För oss med nedsatt eller utebliven syn gör detta att vi inte känner oss trygga vid resor med Länstrafikens bussar och hellre tar färdtjänst eller stannar hemma. Det är fruktansvärt att inte veta var man är och därmed kanske stiga av vid fel hållplats.

Vi är dock övertygade om att systemen i bussarna går att ändra till det bättre, för att avhjälpa ovan nämnda problem. Men vi tror också att det blir betydligt dyrare och mer komplicerat än om Länstrafiken Kronoberg fört en dialog med oss resenärer redan innan man installerade denna otydliga "röst".

Det hade varit en enkel sak att t ex via Resenärsrådet informera om tankarna på en uppgradering av utropssystemet. Det hade också varit helt realistiskt att låta oss synskadade resenärer framföra våra åsikter om vilka röstlägen, fraseringar och talhastighet som skulle gå lätt att höra.

Istället byter man ett väl fungerande system till en katastrof.

Ja, kära politiker, tjänstemän, upphandlare, tekniker m.fl. !
Vad gör vi nu!?

Vi hoppas nu att ni tar till er av innehållet i denna skrivelse och lär er en gång för alla att samverka och föra en dialog, för att undvika onödiga felinvesteringar!

Uttalandet antaget vid Synskadades Riksförbund (SRF) Kronobergs representantskapsmöte i Växjö lördagen den 25 april 2015.

Liselott Naess
Ordförande
070 – 698 80 78

10

Nattbusstrafik 15RK883

REGION KRONOBERG

Trafiknämnden

Nattbusstrafik

Förslag till beslut
Föreslås att trafiknämnden beslutar

Att ändra Länstrafiken Kronobergs nattbusstrafik i enlighet med upprättad handling.

Sammanfattning
Växjö kommun har förlängt möjligheten för nöjeställen att ha öppet under helgnätter. Dagens nattbusstrafik är anpassad efter de gamla öppettiderna, och det finns därför önskemål om en modifiering av utbudet. Förändringar kan göras utan några större ekonomiska konsekvenser. Därför föreslås att nattbusstrafiken ändras enligt bifogat beslutsunderlag. Genomförs förändringar bör de ske vid ordinarie tidtabellsskiften.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Tidåsen
Trafikchef

Bilaga: Nattbusstrafik, beslutsunderlag

REGION KRONOBERG

Nattbusstrafik

BAKGRUND

Trafiknämnden beslutade 2015-03-12 att ge trafikdirektören i uppdrag att utreda förutsättningar för förändrade tider för nattbusstrafiken. Bakgrunden var att Växjö kommunfullmäktige 2014-12-16 beslutat att förlänga möjligheten till servering för nöjesställen från klockan 02:00 till 03:00. Under trafiknämndens sammanträde framfördes också att ett förslag på förändringar kostnadsmässigt ska ligga i ungefär samma nivå som den nuvarande nattrafiken.

DAGENS NATTRAFIK

Idag körs nattrafik i både Växjö stadstrafik och regionbusstrafiken. Trafiken utförs natt efter fredagar och lördagar och är planerad utifrån att nöjesställena håller öppet till 02:00. I stadstrafiken körs de stora linjerna med en turtäthet på 20- eller 30-minuterstrafik. Sista avgång varierar mellan 01:45 och 02:56. I regionbusstrafiken körs nattrafik med avgångar från Växjö resecentrum runt kl 00:00 och sedan 7 avgångar kl 02:15.

Resandet i nattbusstrafiken är relativt stabilt. Regionbussarna har under många år haft ungefär 500 resenärer per helg. Stadsbussarna har haft ungefär 300 resenärer per helg, men efter trafikökningen som gjordes 2013 har resandet stigit till ungefär 500 resenärer per helg även för stadsbussarna.

GRANNLÄNEN

I Jönköping har nöjesställena öppet till kl 02:00. Kalmar, Halmstad och Karlskrona har tidigare ändrat sina öppettider från kl 02:00 till 03:00. Kortfattat är deras reflektioner:

Jönköping

”I Jönköping stänger krogarna 2.00 så vi har inte behövt ändra. De sista regionbussarna lämnar staden 2.10-2.20.”

Kalmar

”När krogarna i Kalmar för något år sedan förlängde öppettiderna till kl 03.00 fanns det funderingar på att senarelägga nattbussarna en timma.

1 Vi har inte ändrat sista turen hem.

2 Regiontrafiken går hem 02.08-02.15 (stadstrafiken 02.05-02.22).

3 Vi har fått en del synpunkter och ser även att resandet har minskat.”

REGION KRONOBERG

Halland
”I Halmstad har krogarna haft öppet till kl 3 sen mitten av 90-talet. När detta genomfördes infördes en senare tur vid 2:30 för tätortstrafiken. Tidigare hade sista turen gått 1:30. I december 2011 förtätades nattrafiken på de större tätortslinjerna så det skapades halvtimmestrafik fram till 2:40 från centrum.

Regiontrafiken har sista avgång vid samma tid (2:30-2-40).

Det har inte under de senaste åren förekommit några önskemål om längre öppettider i busstrafiken.

I Falkenberg har krogar också öppet till kl 3, där finns ingen nattrafik inom tätorten. Regionbussarna mot Halmstad trafikerar natt efter fredag och lördag med sista avgång 2:40 . Bussar mot Varberg går endast natt efter lördag vid 2:25. Mot inlandet (Ullared) går sista bussen 1:30 natt efter lördag, ingen trafik på fredagar.”

Blekinge
”Vi kör sista bussen fredagar och lördagar kl. 03.20. När krogarna senarelade sina öppettider till kl. 03.00 ändrade vi turerna vid tidtabellskiftet i juni.

Normalt slutar vår trafik ca kl. 23 men fredagar och lördagar kör vi timmestrafik fram till kl. 03.20. Vi kör stadslinje 19 som är en speciell nattbusslinje samt linje 2 Jämjö, 4 Rödeby och 5 Nättraby. Detta gäller Karlskrona.

Ronneby kör vi extra turer på linjerna 21 och 22 till Kallinge fredagar och lördagar kl. 22.30 till 02.00.

Karlshamn slutar trafiken ca kl. 23, fredagar och lördagar körs extraturer kl. 00.11 och 02.11 med linje 310 Svängsta och 330 Mörrum dessa linjer körs med samma buss. Till Olofström kör linje 630 kl. 02.05. Dessutom kör linje 250 till Hällaryd kl. 02.05”

UNDERSÖKNINGAR

Efter beslutet i Växjö kommunfullmäktige har flera uteställen efterhand ansökt om, beviljats och förlängt sina öppettider till 03:00. I mitten av mars ringde personal från Länstrafiken runt till åtta uteställen i Växjö för att undersöka vilka öppettider man nu hade och vad man funderade på framöver. Fyra ställen hade börjat ha öppet till 03:00. Övriga fyra ställen hade oförändrade öppettider och endast ett av dessa hade planer på att eventuellt förlänga öppettiden till 03:00.

Länstrafiken gjorde en webbaserad kundundersökning där vi på facebook, Mina sidor och hemsidan ställde frågan:

REGION KRONOBERG

Fråga till dig som åker med regionbuss i nattrafik.

Sista nattbussen från Växjö kan gå antingen kl 02:15 eller kl 03:15. Vilket alternativ passar dig bäst?

Vi fick in 626 svar varav 199 (31,8%) svarade 02:15 och 427 (68,2%) svarade 03:15. En klar majoritet fördrog alltså 03:15 framför 02:15, men samtidigt svarade nästan var tredje person att de föredrog att åka hem 02:15 även om öppettiderna förlängts till 03:00.

FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRING

Vår egen personal konstaterade i sin utredning att körtiden för stadsbussarna skulle kunna förlängas och åtminstone delvis finansiera detta genom minskad turtäthet under natten. Regionbusstrafiken har inte samma förutsättningar. Bussarna som avgår 02:15 hinner inte på långt när fram och tillbaka till sina destinationer för att även köra 03:15. Någon möjlighet till minskad turtäthet finns i princip inte heller. De avgångar som finns innan 02:15 är ofta runt midnatt och viktiga för en annan kategori resenärer än de som reser efter nöjesställenas stängningstider. Därför bör dessa inte flyttas pga den utökade öppettiden.

Med oförändrad budget och med ambitionen att behålla den tidiga nattrafiken för regionbussarna intakt, finns endast ett alternativ för regiontrafiken: att flytta 02:15-avgången. Flyttas den 1 timma framåt gör vi en förändring som var tredje svarande i vår undersökning inte vill ha. Dessutom skulle bussförarna få en extra timmes paus mitt i natten i sina arbetsscheman. En kompromiss kan vara att flytta avgångstiderna 02:15 till 02:45. Vi lägger oss då mitt emellan kundernas olika önskemål. Förarna får ett uppehåll, men inte lika långt som om avgångstiden flyttas till 03:15. Förändringen skulle inte innebära någon kostnadsökning för regionbusstrafiken.

I stadsbusstrafiken körs linje 1 redan idag nästan till klockan 03:00 varför ingen utökning behöver göras. Linje 2, 4, 5 och 7 kan få ytterligare avgångar som läggs ungefär klockan 03:00. I gengäld kan trafiken på linje 7 glesas ut från 20-minuterstrafik till 40-minuterstrafik samt att lördagstrafiken på linje 3 minskas ned till samma upplägg som fredagstrafiken, och att vi där istället, precis som fredagar och för de riktigt sena avgångarna, hänvisar till linje 1 och 5. Den extra bruttokostnaden för detta är 50 000kr per år. Med genomsnittlig täckningsgrad blir nettokostnaden 30 000kr per år.

En senarelagd nattbusstrafik innebär också att Länstrafikens trafikledning i Alvesta måste utöka sina öppettider. Merkostnaden beräknas till 15 000kr per år.

Sammanfattningsvis föreslås en förändring av nattbusstrafiken genom att

- regionbussarnas avgång från Växjö resecentrum 02:15 flyttas till 02:45

- stadsbussarnas nattrafik förlängs på linje 2, 4, 5 och 7 samtidigt som turtätheten minskas på linje 7 och lördagstrafiken på linje 3 minskas ned till samma upplägg som körs på fredagskvällar.

- trafikledningen i Alvesta utökar sina öppettider för att fortsatt vara bemannat hela trafikdygnet

Totalt skulle extrakostnaderna för ovan beskrivna trafikupplägg bli 45 000kr per år.

TIDPUNKT FÖR EVENTUELLA FÖRÄNDRINGAR

För kundernas skull är ändringar i trafikupplägg bäst att lägga vid ordinarie tidtabellsomläggningar. För stadstrafiken sker nästa tidtabellsskifte 31 augusti. För regiontrafik sker nästa skifte 13 december. Ändringar i utbudet föreslås därför genomföras vid dessa inplanerade tidtabellsskiften.

11

Linjeutvärdering 2014 15RK884

Missiv beslutsunderlag
Diarienr: 15RK884
Handläggare: Patrik Tidåsen,
Datum: 2015-06-10

REGION KRONOBERG

Trafiknämnden

Linjeutvärdering 2014

Förslag till beslut
Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet**.**

Sammanfattning
Vid trafiknämndens sammanträde föredras linjeutvärdering 2014. Denna rapport är en andra utvärdering av de nystartade eller förändrade linjerna. Den första gjordes i april 2014. För att kunna vara jämförbar med den första rapporten, görs utvärderingen på samma tidsintervaller som den första. Undantaget är täckningsgraden som denna gång räknats på helår, eftersom det är detta som planeras att göras fortsättningsvis. Prognoserna för 2016 har medvetet inte ändrats sedan förra rapporten, för att utvärdering ska kunna göras mot prognoserna som gjordes då.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Tidåsen
Trafikchef

Bilaga: Linjeutvärdering 2014

Linjeutvärdering II

Hur utvecklas Länstrafiken Kronobergs nya busslinjer?

Juni 2015
Patrik Tidåsen

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning **1**
Sammanfattning **2**
Syfte och avgränsningar **3**
A Bakgrund **3**
B Linjeförändringar - regiontrafiken **4**
C Linjeförändringar – Växjö stadstrafik **7**
D Analys per linje **13**
Linje 1 13
Linje 2 och 6 15
Linje 3 16
Linje 4 17
Linje 5 18
Linje 7 19
Linje 8 20
Linje 9 21
Linje 12 22
Linje 15 23
Linje 840 Växjö - Tingsryd - Ronneby 24
Linje 845 Växjö - Ljungby 25
Linje 850 Ljungby - Markaryd 26
Linje 857 Ljungby - Älmhult 27
Linje 873 Ljungby - Värnamo 28

Sammanfattning

Under 2013 genomfördes stora förändringar i Länstrafiken Kronobergs busstrafik. En av förändringarna gällde bussarnas körsträckor: olika linjer tillkom, lades ner eller gjordes om. I regiontrafiken startades nya snabblinjer som körs mellan större orter utan att stanna på alla mellanliggande hållplatser. I Växjö stadstrafik gjordes linjenätet om och antalet bussar utökades.

Denna rapport är en andra utvärdering av de nystartade eller förändrade linjerna. Den första gjordes i april 2014. För att kunna vara jämförbar med den första rapporten, görs utvärderingen på samma tidsintervaller som den första. Undantaget är täckningsgraden som denna gång räknats på helår, eftersom det är detta som planeras att göras fortsättningsvis. Prognoserna för 2016 har medvetet inte ändrats sedan förra rapporten, för att utvärdering ska kunna göras mot prognoserna som gjordes då.

I regiontrafiken analyseras de fem snabblinjerna, delvis tillsammans med deras parallella, långsammare linjer. I Växjö stadstrafik analyseras alla de 11 linjerna.

Generellt var trafikstarten sommaren 2013 bra, och de nya eller förändrade linjerna fick relativt snabbt nya resenärer. Den nya trafiken har fortsatt ökat resande och ökade intäkter, men det krävs också en fortsatt ökning för att de långsiktiga målen ska nås.

I Växjö stadstrafik började resandet öka direkt efter trafikomläggningen i september 2013, och ökningen fortsätter, även om ökningstakten minskar. Alla stadsdelar har ökat resande med bussarna. I regiontrafiken skiljer sig resandeutveckling något mellan de olika snabblinjerna, men generellt var det inledningsvis en låg täckningsgrad, som dock har förbättrats men ytterligare förbättringar behövs.

Gällande inkomna synpunkter fick vi in ovanligt många i samband med ändringarna 2013, framför allt från de som var missnöjda med förändringen. Efterhand har antalet klagomål minskat och numera får vi ungefär lika mycket synpunkter på denna trafik som vi får på övrig trafik.

För fortsatt kontinuitet i utvärderingen förordas att en motsvarande rapport görs under 2016 och en slutrapport 2017.

Syfte och avgränsningar

Under 2013 gjordes ovanligt många förändringar i Länstrafikens verksamhet. Merparten av förändringarna var en del av arbetet inom Kvalitetslyftet som pågått sedan 2010. En slutrapport av Kvalitetslyftet presenterades för trafiknämnden 2 april 2014. En av förändringarna som gjordes 2013 var att ett antal busslinjer startades eller fick annorlunda sträckning än tidigare. Ursprunget till linjeomläggningarna fanns i Kvalitetslyftet, men förändringen var inte explicit en del av det arbetet. Trafiknämnden uttalade därför en vilja att, utöver en slutrapport för Kvalitetslyftet, även få en rapport som mer specifikt analyserar de busslinjer där större förändringar gjordes under 2013. Den presenterades också i april 2014. Då sade man dessutom att man ville göra en liknande uppföljning när trafiken varit i drift ytterligare ett år. Därför görs denna andra utvärdering.

Denna rapport har därför syftet

att analysera de busslinjer där större förändringar gjordes under 2013.

Busslinjerna som analyseras avgränsas i regiontrafiken till de reserelationer där de fem nya snabblinjerna startats. I Växjö stadstrafik avgränsas analysen till de nuvarande 11 linjerna.

Analysen begränsas till att gälla resandet, ekonomin, inkomna synpunkter samt en bedömning av linjens framtida förutsättningar.

A Bakgrund

Under 2013 genomfördes stora förändringar i Länstrafiken Kronobergs busstrafik. Att förändringarna genomfördes just det året var till stor del kopplat till att den linjelagda busstrafiken hade en avtalsperiod som slutade i juni 2013. Förutsättningen för att kunna genomföra många förändringar var att avtalet med entreprenörerna ändrades och därför kopplades många förändringar till starten av det nya trafikavtalet.

Förändringarna grundades utifrån huvudsakligen två perspektiv:

1. **Fördubblingsmålet**

I flera år har det på nationell nivå diskuterats och arbetats för en stor ökning av resandet i kollektivtrafiken. Svensk kollektivtrafik satte först upp målet att resandet med kollektivtrafiken skulle fördubblas fram till år 2020. Senare har man modifierat målet till att det ska vara kollektivtrafikens marknadsandel som ska fördubblas, men utan något bestämt måldatum.

De olika länen har gjort egna analyser och satt mål för hur respektive län ska bidra till fördubblingsmålet utifrån egna förutsättningar och ambitionsnivåer. I Kronoberg beslutades först att resandet skulle öka med 50% fram till 2020, men ändrades senare av regionstyrelsen till att marknadsandelen (som var 9,2% år 2011) ska öka till 15% år 2030. För att nå dessa mål bedömdes att en stor satsning borde göras relativt omgående.

2. **Missnöje som ledde fram till Kvalitetslyftet**

Under andra halvan av avtalsperioden 2004-2013 ökade missnöjet med busstrafikens kvalitet. Både kunder, politiker och tjänstemän önskade se en förändring. Under 2009 sjönk både kundnöjdheten och resandet med ovanligt stora siffror. En kraftsamling påbörjades under 2010 under begreppet Kvalitetslyftet som trafiknämnden beslutade om i april 2010. Det arbetet syftade först till snabba åtgärder på kort sikt, men låg sedan till grund för mycket av kvalitetsförbättringarna som genomfördes i samband med starten för den nya trafikavtalsperioden i juni 2013.

Några övergripande förändringar som skrevs in i det nya avtalet var

- Viten och incitament
Det var inför trafikupphandlingen viktigt att utforma ett anbudsunderlag som inte straffade ut de små bolagen, vilket kunnat leda till sänkt kvalitet och höjda priser. Att kunna lägga anbud på enstaka bussar samt att inte skapa för stor risk för entreprenörerna, var därför viktigt. Samtidigt identifierades ett behov av att ge entreprenörerna vissa ekonomiska incitament till att driva verksamheten med hög kvalitet. Ett renodlat bruttoavtal sågs som en risk för kvaliteten. Därför utformades en verktygslåda med viten på mätbara kvalitetsfrågor och incitament för mjuka mer subjektiva kvalitetsfrågor.

- Fordonsstandard
Inför trafikupphandlingen fanns en stark politisk vilja att öka kvaliteten på bussarna som körs i Länstrafikens regi. Kvaliteten reglerades både genom incitament och viten, men också genom anbudsunderlagets kravspecifikation.

- Enhetlig fordonsflotta
Tidigare fanns olika kvalitetsnivåer på olika bussar hos Länstrafiken. En stor kvalitetsförbättring var att alla bussar nu skulle ha samma standard.

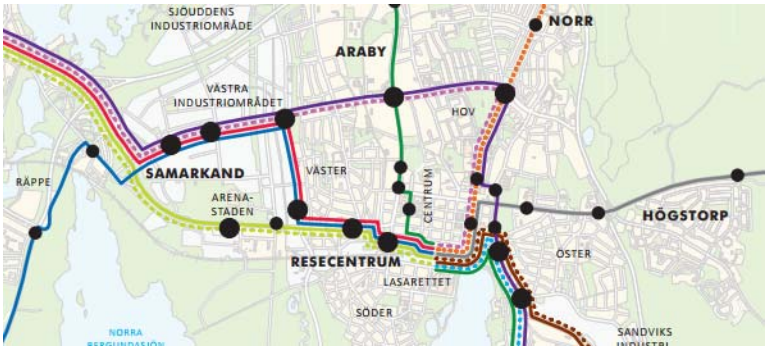
- Miljösatsningar
I det gamla avtalet användes näst intill enbart fossila bränslen i Länstrafikens bussar. I det nya avtalet är i princip allt fordonsbränsle fossilfritt.

Utöver dessa mer övergripande förändringar skrevs en rad mindre kvalitetsförbättringar in i det nya trafikavtalet. Förutom själva avtalet och alla dess förutsättningar, utreddes också trafiken och hur trafiken skulle kunna ändras för att i första hand nå fler resenärer. Den största potentialen till resandeökningar bedömdes finnas i snabba resor mellan länets större orter, samt i Växjö stadstrafik.

B Linjeförändringar – regiontrafiken

För regiontrafiken presenterades redan vid trafikdagarna år 2008 i Köpenhamn ett förslag om ökat trafikutbud innehållande bland annat mer snabbare trafik. Med lågkonjunkturen sköts dock detta arbete på framtiden. Inför trafikupphandlingen med trafikstart 2013 studerades olika trafikförslag, framför allt kombinationer av stomlinjetrafik och anslutande lokaltrafik, som också diskuterades i omgångar med regionförbundets medlemmar. Kontentan blev i stort att dagens regiontrafikutbud behövs, men att vissa modifieringar kan göras. Till exempel förkortades körtiderna i Växjö stad genom att antalet hållplatser för alla regionbussar minskades. Ny trafik som tillkom i och med den nya upphandlingen, skulle dock utformas som snabblinjer med sikte på att skapa snabb, attraktiv trafik mellan orter där det finns ett stort resandeunderlag.

Samtidigt med utredningar och utvärderingar av regionbusstrafiken, planerades och startades regionaltåg och sex nya tågstationer i länet öppnades. Med inspiration från tåget, skapades begrepp som ”tåg på hjul” för att beskriva de nya snabblinjerna. För att inte skapa parallell trafik buss och tåg, koncentrerades snabblinjerna till sträckor där det inte går att resa med tåg. Snabblinjerna blev dessa sträckors tåg, och vice versa blev de nya regionaltågen snabblinjer på räls.



Karta över regionbusslinjer i Växjö stad.

De fem snabblinjer som startades var
840 Växjö – Tingsryd
845 Växjö – Ljungby
850 Ljungby – Markaryd
857 Ljungby – Älmhult
873 Ljungby – Värnamo

Generellt mottogs snabblinjerna mycket positivt. Kritiken som funnits har handlat om specifika avgångar som tidigare stannat på alla hållplatser men som nu körs som snabblinje med endast få stopp. Framför allt gäller det sträckan mellan Tingsryd och Ronneby. Där gjordes också en revidering av upplägget i december 2013. Men där de långsamma linjerna varit kvar som tidigare och där snabblinjen lagts som ett täcke ovanpå, där har kritiken uteblivit. Reaktionerna har varit positiva. Det har inte varit avundsjuka kommentarer, utan istället en positiv vilja av att kunna använda sig av snabblinjen, samtidigt som det har funnits förståelse för att det inte ska vara fler stopp på snabblinjerna.

Förutsättningarna för de nya snabblinjerna var olika. På två linjer fanns sedan tidigare ett stort underlag som åkte med den redan befintliga långsammare linjen, som hade någon enstaka snabb avgång. På övriga tre linjer fanns mest resenärer som åkte delsträckor, men sällan hela vägen. Utifrån dessa olika utgångspunkter bedömdes starten av de nya snabblinjerna skilja sig åt väsentligt. Och så har det också blivit. Täckningsgraden har initialt varit låg. Alla fem linjerna har dock ett ökat resande och ökad täckningsgrad jämfört med den första utvärderingen. Utvecklingen är därför fortsatt positiv.

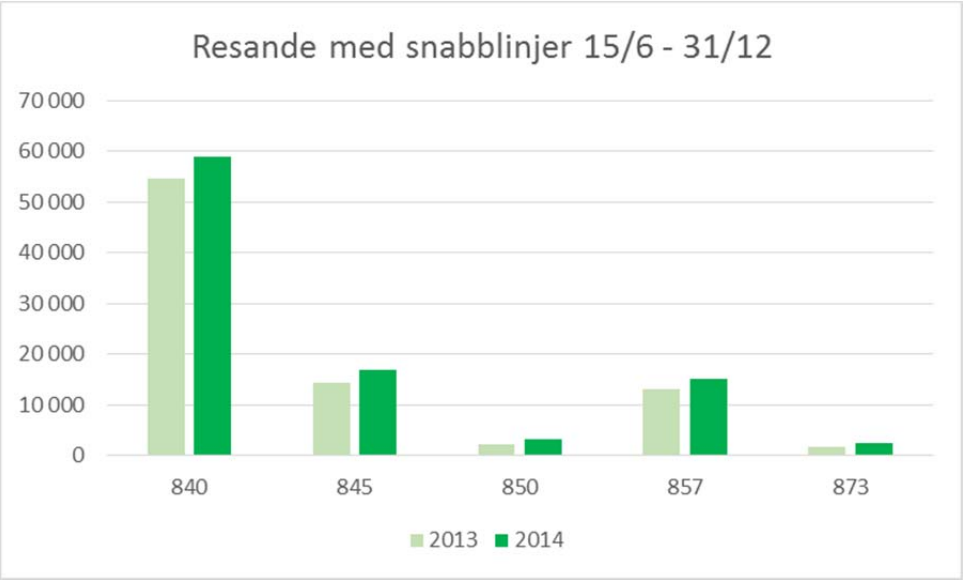


Diagram: Antal resor på snabblinjerna

Generellt reser en större andel med periodkort på snabblinjerna jämfört med regiontrafiken i sin helhet. Däremot är det betydligt färre skolelever som reser på snabblinjerna. Detta stämmer väl överens med snabblinjernas syfte: att i första hand främja arbetspendling mellan större orter.

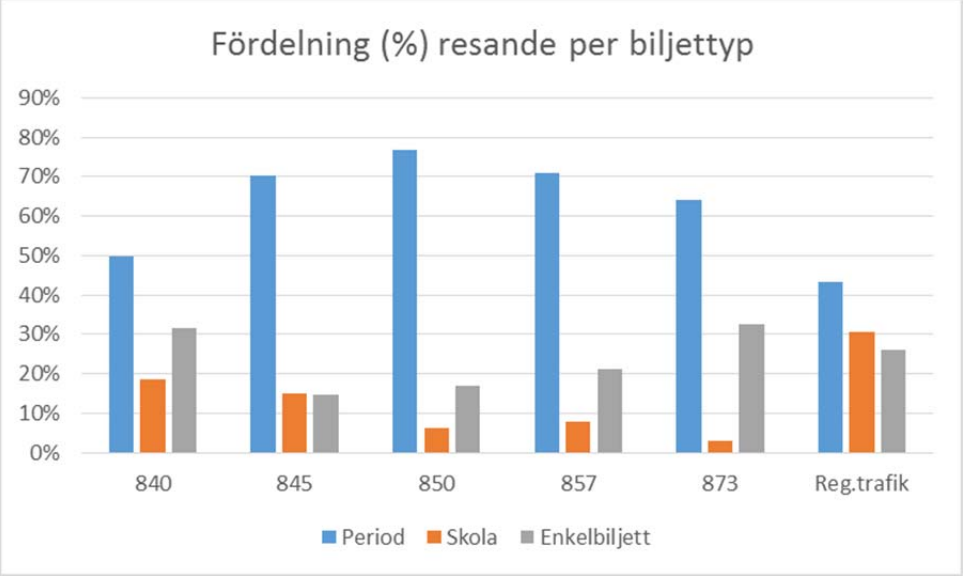


Diagram: Andel resenärer per biljettyp på snabblinjerna resp. regiontrafiken i sin helhet.

C Linjeförändringar – Växjö stadstrafik

Inför trafikupphandlingen gjordes en bedömning att potentialen till ökat bussresande i Växjö stadstrafik var stor. Två parallella politiska processer fördes: en om vilken trafikvolym Växjö stadstrafik skulle ha, en om vilket linjenät som skulle locka flest resenärer. Trafiknämnden beslutade i september 2011 om linjenätet och i december 2011 beslutade regionstyrelsen om trafikvolymen, bland annat att antalet bussar skulle utökas från 29 till 37 stycken.

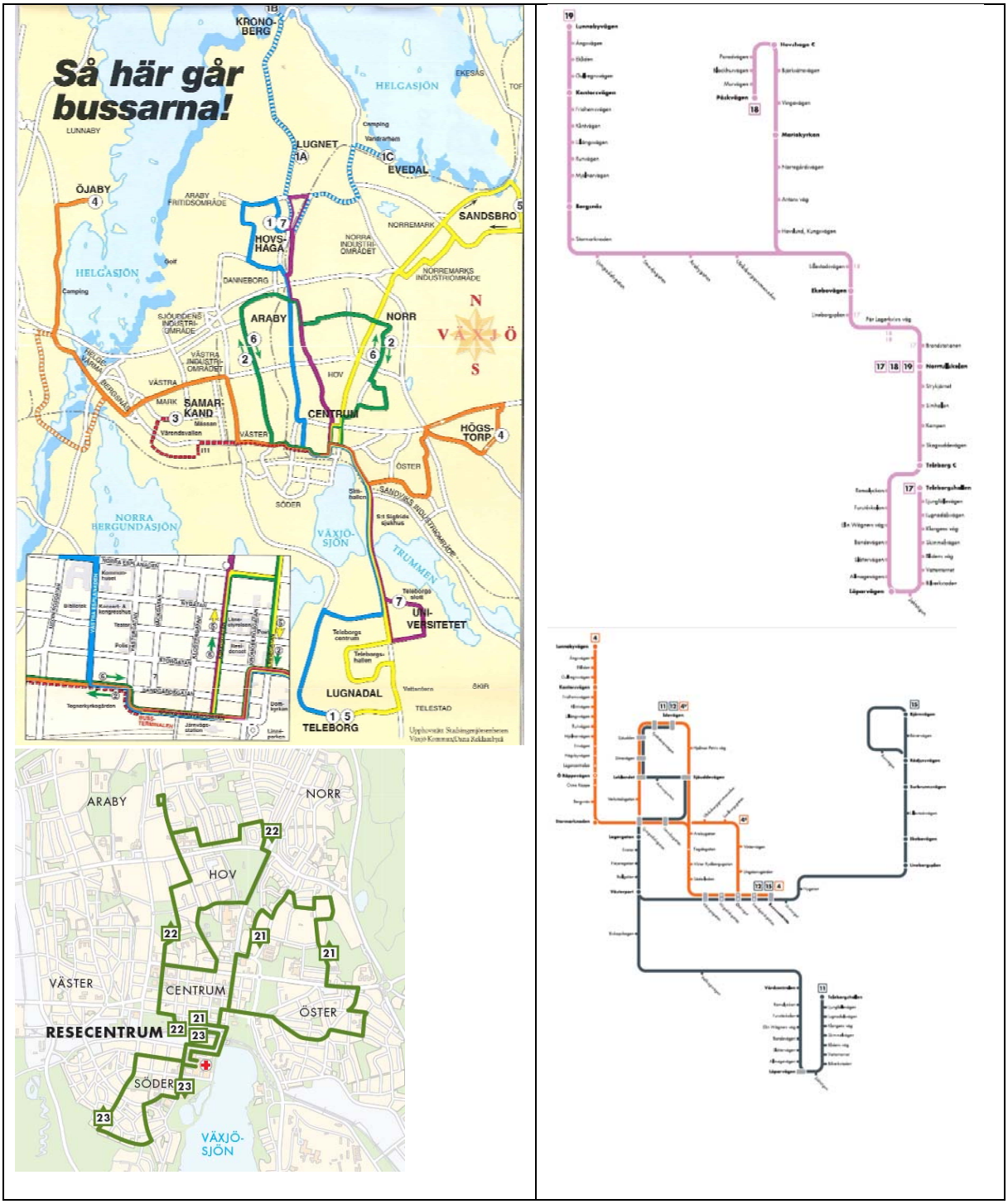


Bild: De gamla linjesträckningarna

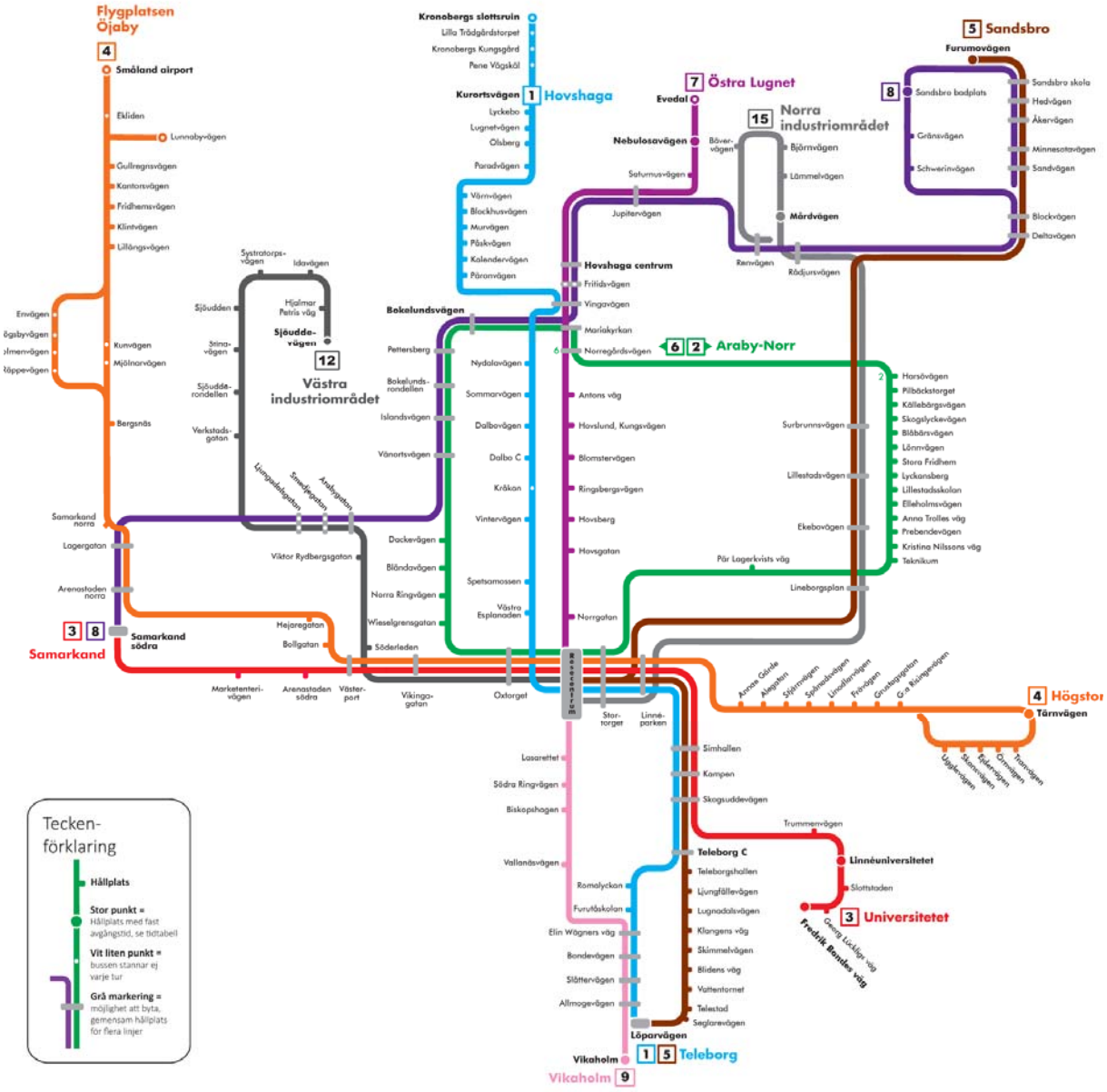


Bild: De nya linjesträckningarna

Under 2010 och 2011 gjordes relativt stora modifieringar av det dåvarande linjenätet. Förändringarna följde branschens råd och erfarenhet om hur stadstrafik ska läggas upp för att locka fler resenärer: rakare linjesträckningar, färre undantag, enhetliga körvägar, regelbundna avgångstider etc. Växjö stadstrafik hade börjat att förändras från att vara en liten stads busstrafik med mycket detaljerad planering med många specialvarianter, till att närma sig en medelstor svensk stads busstrafik med fokus på de stora massorna snarare än olika specialintressen. Förändringarna 2010 och 2011 gav mycket positivt resultat. Resandet ökade relativt kraftigt.

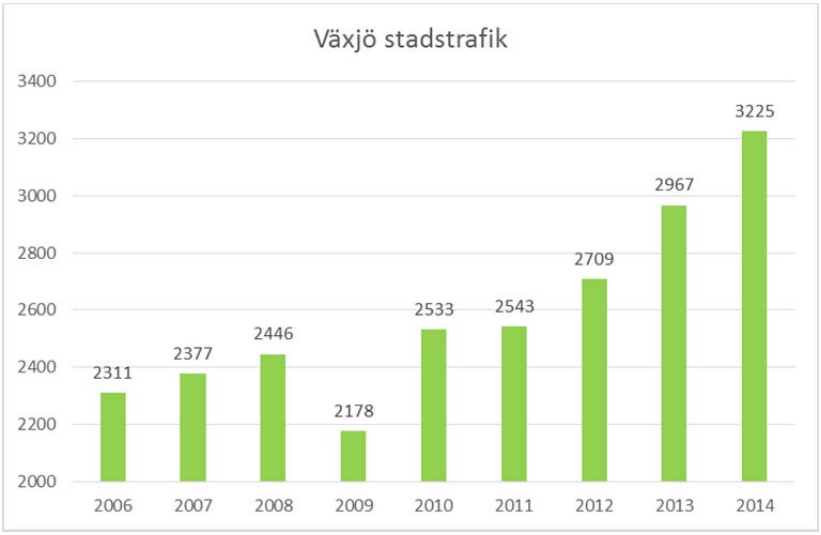


Diagram. Resande med Växjö stadstrafik i 1000-tals resor 2006-2014.

Till upphandlingen eskalerades arbetet med förändringen och moderniseringen av stadstrafiken. Underlaget för det nya linjenätet var också en analys av hur staden förändrats samt information från kommunen om kommande planerade förändringar. Dessutom fanns det en konsultutredning ”Kollektivtrafik i ÖP 2010” som användes som underlag till delar av kommunens översiktsplan. Konsultutredningen hade fokus på hur ett ur resandeperspektiv optimalt linjenät för Växjö stad skulle se ut på lång sikt.

Stadstrafiken hade fram till sommaren 2013 runt 20 linjer. Men från och med 2 september, när det nya linjenätet sjösattes, är antalet linjer endast 11 stycken. De linjer som lades ned under 2013 var

Linje 11 – en industrilinje mellan Teleborg och västra industriområdet, med lågt resande och en specialanpassad linjesträckning. De som åkte denna linje hänvisas till de stora linjerna som i gengäld fått utökad turtäthet.

Linje 17-19 – tre linjer med endast morgontrafik till de kommunala gymnasieskolorna. Eftermiddagsturerna var indragna sedan något år tillbaka. Nu hänvisas gymnasieeleverna på morgnarna till samma linjer som de använder på eftermiddagarna; linjer som fått utökad turtäthet och större bussar vid de mest använda avgångarna.

Linje 21-23 – tre centrumlinjer som tidigare kallades servicelinjer. Tio år i rad hade resandet minskat och täckningsgraden var nere i 15%. Även här hänvisas resenärer till de stora linjerna, och vad gäller resor till/från lasarettet hänvisas till den nya linje 9.

Linje 50 – en speciell linje till flygplatsen, anpassad till lågprisflygets avgångs- och ankomsttider. Ersattes genom att linje 4 förlängdes till flygplatsen.

Linjerna som lades ner var dyra i förhållande till antalet passagerare. Genom att lägga dessa resurser på de stora linjerna kunde betydligt fler resenärer nås. Till exempel ledde en indragen gymnasielinje till att den stora linjen från samma stadsdel fick tätare trafik, något både gymnasieeleverna och övriga resenärer kunde dra nytta av. I samband med nedläggningarna förekom protester från befintliga resenärer både vad gäller industrilinjen, gymnasielinjerna samt centrumlinjerna. Det var förståeligt eftersom den trafiken passat dessa resenärer. Nu kunde de få längre gångavstånd till bussen, ytterligare ett bussbyte eller någon annan försämring. Omläggningen från små speciallinjer till stora linjer med ett attraktivt utbud var, tillsammans med utbyggnaden från 29 till 37 bussar, en stor anledning till att resandet började öka direkt efter trafikstarten som för stadstrafiken gjordes 2 september 2013.

Trafikomläggningarna som gjordes 2010 och 2011 hade lett till en stabil resandeökning. Fram mot avtalsskiftet i juni 2013 började ökningen ebba ut. Under sommaren skedde ingen resandeökning alls, trots att t ex alla bussar byttes ut 15 juni. Det var först i och med trafikstarten 2 september, då det nya linjenätet lanserades, som resandeökningen tog fart. Omedelbart noterades en resandeökning om 10 procent, och därefter fortsatte ökningstakten att öka, för att efter ett år börja mattas av. Resandet har dock fortsatt att öka. Det är endast ökningstakten som, helt enligt planerna, avtar efterhand.

Uppdelat per stadsdel ser man att alla delar av staden haft en positiv resandeutveckling. Störst har den, helt enligt plan, varit på Väster. Där har resandet nästan fördubblats på två år. Antalet påstigande i centrum har inte ökat i samma omfattning som på andra ställen av staden, vilket innebär att inte lika stor andel resenärer behöver byta buss i centrum som tidigare.

Siffrorna per stadsdel har en osäkerhet på någon eller några procentenheter.

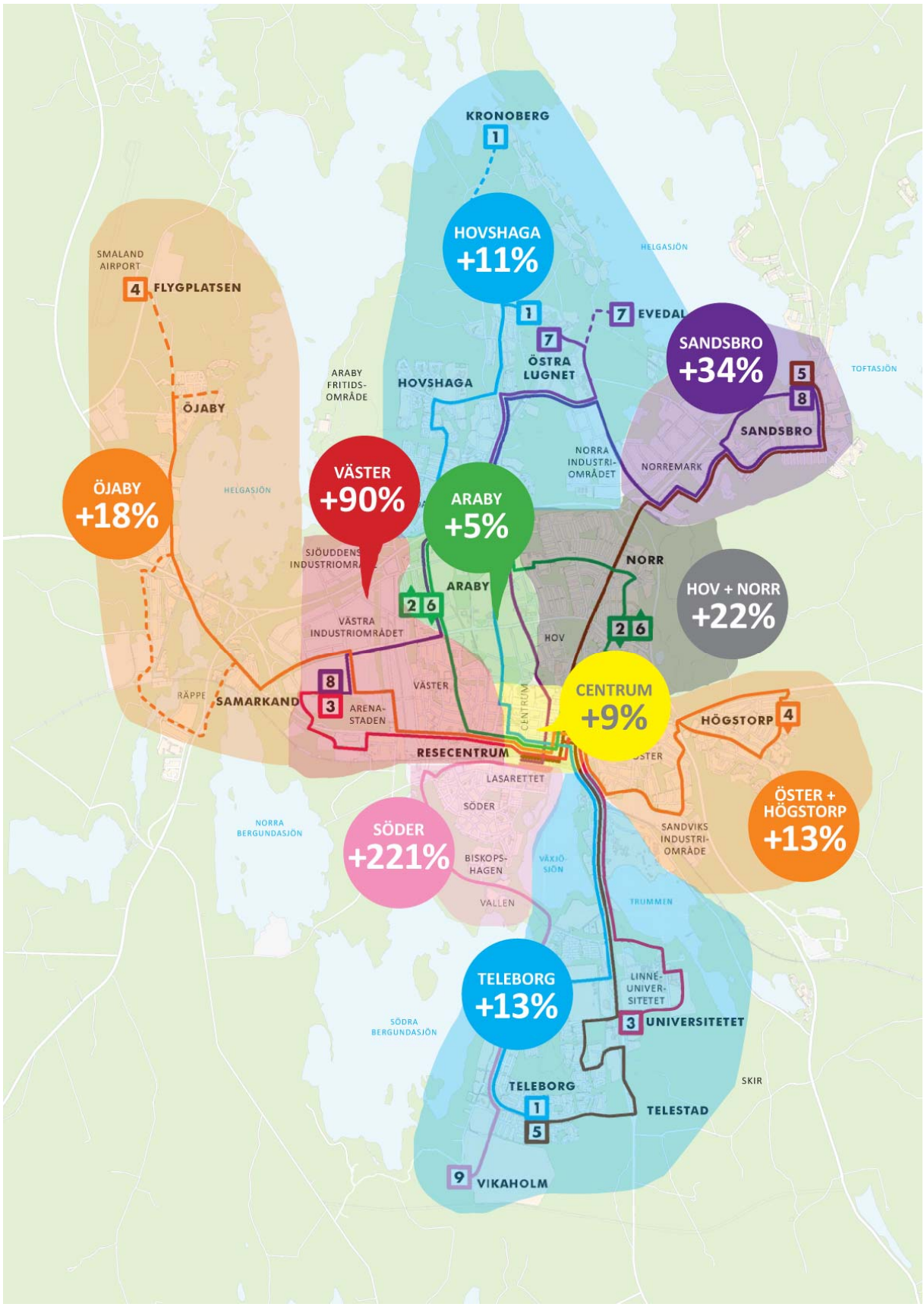


Bild: Resandeförändringar i Växjö stadstrafik per stadsdel sep-dec 2014, jfr sep-dec 2012.

Räknat i absoluta tal, är resandeökningen störst i tur och ordning på Väster, Teleborg resp centrum. Alla stadsdelar har dock en resandeökning.

	Gjorda resor	Absolut förändring	Procentuell förändring
Öjaby	45 621	+ 6 871	+ 18%
Väster	148 348	+ 70 120	+ 90%
Hovshaga	102 520	+ 10 290	+ 11%
Sandsbro	54 894	+ 13 784	+ 34%
Araby	80 331	+ 3 751	+ 5%
Hov + Norr	62 880	+ 10 509	+ 22%
Centrum	398 187	+ 31 800	+ 9%
Öster + Högstorp	39 447	+ 4 580	+ 13%
Söder	2 572	+ 1 770	+ 221%
Teleborg	294 551	+ 34 885	+ 13%
SUMMA	1 229 350	188 361	+ 18%

Tabell. Antal resor gjorda 140901-141231. Förändringen är i förhållande till samma period år 2012.

När man tittar på resandet per biljettyp ser man en stark överflyttning till biljetter för mer trogna kunder. Periodkortsresenärerna ökar kraftigt medan enkelbiljetterna endast ökar marginellt. Inom enkelbiljetts-kategorin har även en stor förskjutning gjorts från kontantbiljetter till reskassa (förladdade kort). Den genomsnittliga biljettintäkten per resa minskar därför. Men det är helt enligt förväntningarna att det ökade totalutbudet ska göra det möjligt för kunderna att göra alltfler av sina resor med stadsbussarna och att de därför väljer de biljetter som gynnar troget resande.

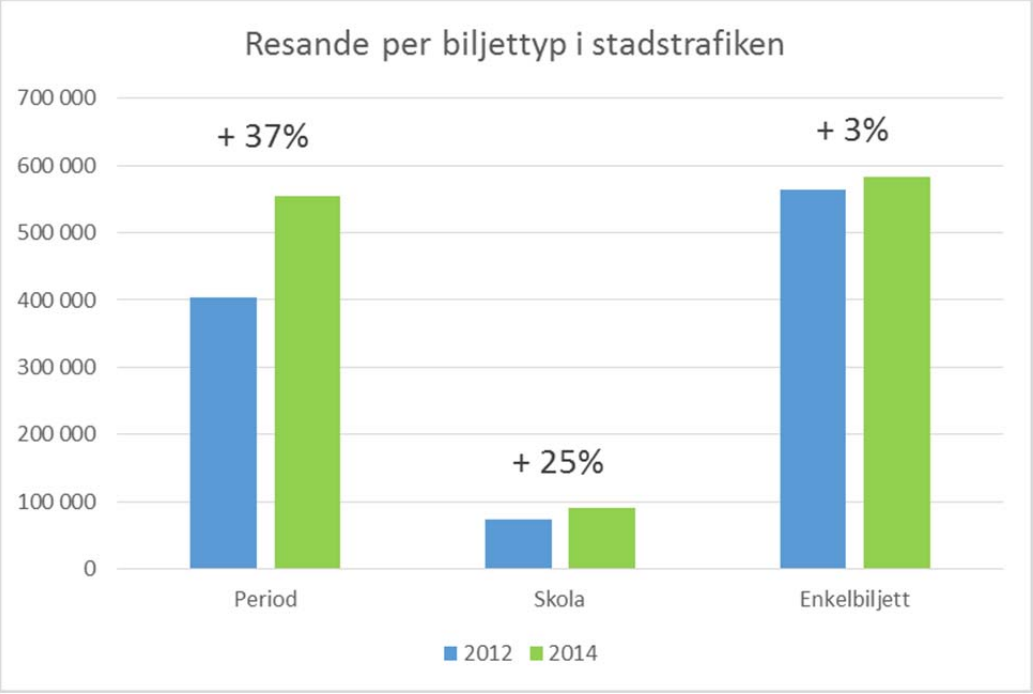


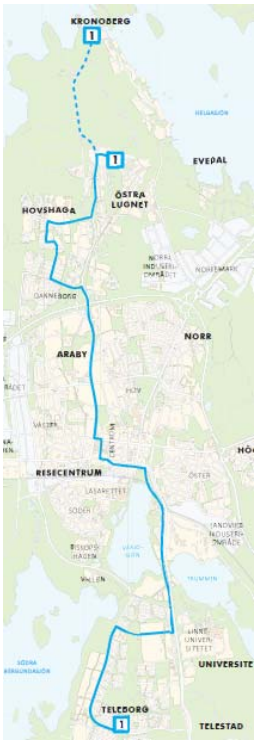
Diagram: Resande per biljettyp i Växjö stadstrafik 1/9 – 31/12 2012 och 2014.

Både för periodkort och enkelbiljetter har ökningen varit större för vuxna än för barn och ungdomar.

D Analys per linje

I detta kapitel görs en studie av var och en av de nya linjerna som infördes eller förändrades 2013. I regiontrafiken analyseras de fem nya snabblinjerna som studeras tillsammans med sina respektive parallella långsammare linjer. I Växjö stadstrafik analyseras alla elva linjerna.

Linje 1



1.1 Beskrivning av linjen

Körsträcka:
Kronoberg – Östra Lugnet – Hovshaga – Araby – Centrum – västra Teleborg.

Viktiga målpunkter:
Bostadsområdena på Hovshaga, Araby och Teleborg. Centrum, universitetet och Teleborg centrum.

Turtäthet:
10-minuterstrafik i högtrafik. Oftast 20-minuterstrafik annars, men söndagar 30-minuterstrafik.

Förändring:
Körsträckan runt Hovshaga centrum har tagits bort vilket gjorde trafiken billigare samt förbättrade resandetider till/från Östra Lugnet. Alla avgångar har förlängts till västra delen av Östra Lugnet. Samma turtäthet som tidigare.

1.2 Resande

140901-141231: 303 705
Förändring sedan 2012: -21 681, - 7%
Antal resande per avgång (nov 2014): 20,4

Linje 1 var innan omläggningarna den linje som hade mest resenärer, flest avgångar samt den tätaste trafiken (10-minuterstrafik). Utbudet var redan bra, och detta blev därför den enda linjen som inte fick någon förbättring vad gäller turtäthet. För att möta dåvarande kapacitetsproblem samt att kunna möta kommande resandeökningar, gjordes istället ett avlastningsprogram där flera andra linjer (3, 5, 7 och 9) avlastade linje 1 på olika sträckor. Tydligast var detta vid Hovshaga centrum där linje 1 slutade angöra för att skapa en effektivare trafik och där linje 7 istället ersatte linje 1. Initialt beräknades därför resandet på linje 1 minska något, och så har också skett. -4% under första året var helt enligt plan, men ytterligare -3% år 2014 är i underkant.

1.3 Ekonomi

Täckningsgrad: 52%

1.4 Inkomna synpunkter
Sparsamt. Mest synpunkter på tidhållningen på vissa delsträckor och vissa tider på dygnet. Löstes genom omfördelning av körtiden samt införande av ytterligare två reglerhållplatser.

1.5 Framtidsförutsättningar för linjen
Resandeminskningen på linjen har under 2015 upphört, helt enligt plan. Även om fortsatt några resenärer kommer flytta över till andra linjer, bör det totala resandet på linje kunna stiga något framöver. Den naturliga tillväxten i form av nya bostäder eller arbetsplatser utmed linjen, beräknas vara ytterst liten. Underlaget för det ökade resandet från och med 2015 är därför de allmänna förbättringar som gjorts och framöver görs i stadstrafiken.

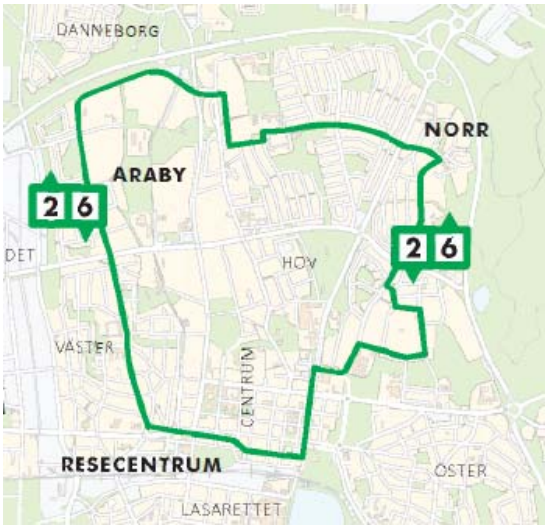
Inga planerade ändringar finns vad gäller linjesträckningen.

Avlastningen av linje 1 gör att kapaciteten beräknas räcka de närmsta åren. På 3-5 års sikt bedöms kapaciteten behöva ökas.

Prognos 160901-161231
Resande: 324 000
Täckningsgrad: 50%

Linje 2 och 6

26.1 Beskrivning av linjen



Körsträcka:
Ringlinjer som trafikerar centrum och stadsdelar strax norr om centrum. Linje 2 körs medsols, linje 6 körs motsols.

Viktiga målpunkter:
Boende utmed linjerna, de många skolorna utmed linjerna, centrum.

Turtäthet:
15-minuterstrafik i högtrafik. I övrigt 30-minuterstrafik. Kvällar och söndagar körs endast linje 2.

Förändring:
Turtätheten har förbättrats och gjorts mer regelbunden.

26.2 Resande

140901-141231: 128 759
Förändring sedan 2012: +25 395, + 25%
Antal resande per avgång (nov 2014): 13,8

Direkt efter trafikförändringarna 2013 ökade resandet överraskande mycket. Under 2014 minskade däremot resandet så att nettoökningen sedan 2012 blivit mer som förväntat. Prognosen till 2016 som delvis byggde på den stora ökningen 2013 kan därför bli svår att nå.

26.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 54%

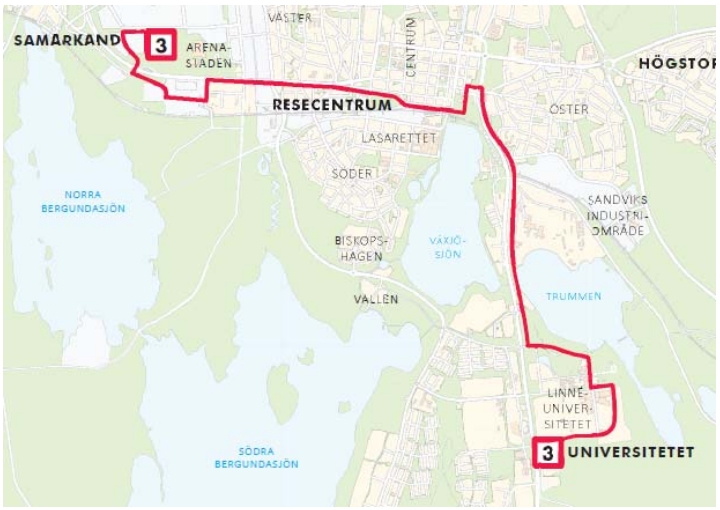
26.4 Inkomna synpunkter
Ytterst få.

26.5 Framtidsförutsättningar för linjen
Relativt ”mogna” linjer där inga stora förändringar planeras vare sig i sträckning eller utbud. En viss tillväxt de närmaste åren. Kapaciteten bör räcka ett antal år. Vissa kortare sträckor i centrum kommer bussarna visserligen vara överfulla ibland, men för linjerna som helhet ska kapaciteten räcka.

Prognos 160901-161231
Resande: 165 000
Täckningsgrad: 59%

Linje 3

3.1 Beskrivning av linjen



Körsträcka:
Samarkand – Centrum – universitetet.

Viktiga målpunkter:
Samarkand, I11, Arenastaden, centrum, universitetet.

Turtäthet:
10-minuterstrafik större delen av vardagarna. I övrigt 20-, 30- eller 40-minuterstrafik.

Förändring:
Nyskapad linje där förra linje 3 och södra halvan av förra linje 7 bundits ihop. Körslingan runt studentområdet har ersatts av en sträckning med ändhållplats. Kraftig förbättring av turtäthet mot Arenastaden/Samarkand. Nattrafik infört mot universitetet.

3.2 Resande

140901-141231: 313 848
Förändring sedan 2012: +98 102, + 45%
Antal resande per avgång (nov 2014): 20,1

Resandet på de sträckor som idag är linje 3 har kraftigt ökat i flera års tid. Med skapandet av den nya linjen och de förbättringar som gjorts i samband med det, har resandet fortsatt att öka mycket. Resandet mot universitetet är större än mot Arenastaden/Samarkand, men båda delsträckorna ökar starkt och resandet till/från Arenastaden/Samarkand ökar nu mest. Ojämn beläggning framför allt till/från universitetet. Samma avgång kan ena dagen köra näst intill tom och nästa dag köra överfull.

3.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 79%

3.4 Inkomna synpunkter
Klagomål på kapaciteten när bussarna har många stående passagerare. Missnöje med neddragningen i sommartidtabellen i sträckningen mot Samarkand.

3.5 Framtidsförutsättningar för linjen
Resandeutvecklingen på linjen har varit mycket kraftig. Framöver beräknas ökningen mattas av, men ändå fortsätta, framför allt på västra delen av linjen genom utvecklingen av Arenastaden, handelsområde I11 och Samarkand. Fortsatt resandeökning kommer ställa krav på förändringar som kan ske på olika sätt: omfördelningar från andra linjer, fler avgångar, fler ledbussar, omfördelningar inom linjen.

Prognos 160901-161231
Resande: 358 000
Täckningsgrad: 88%

Linje 4

4.1 Beskrivning av linjen

Körsträcka:
Öjaby – Väster – Centrum – Öster – Högstorp.

Viktiga målpunkter:
Flygplatsen, Samarkand, Arenastaden, centrum och gymnasie- samt grundskolor.

Turtäthet:
15-minuterstrafik i högtrafik. I övrigt 30-minuterstrafik.

Förändring:
Istället för att svänga ned på Lunnabyvägen i Öjaby har linjen förlängts till/från flygplatsen. Likaså har linjen förts in till Arenastaden istället för att trafikera en sträcka på Mörners väg. Den bästa turtätheten har fördubblats från 30-minuterstrafik till 15-minuterstrafik.

4.2 Resande

140901-141231: 164 591
Förändring sedan 2012: +34 363, + 26%
Antal resande per avgång (nov 2014): 14,7

Resandet på linjen ökar stabilt och förändringen är jämnt fördelad över linjen. Alla delsträckor har en resandeökning. Vissa avgångar och vissa delsträckor kan bussen vara mycket välfylld. Linjen har, för stadstrafikens del, långa körsträckor vilken gör att täckningsgraden är relativt låg.

4.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 33%

4.4 Inkomna synpunkter
Fortfarande inkommer motsatta åsikter om ändhållplats Öjaby resp flygplatsen, även om det numera är få synpunkter som kommer in. Även synpunkter på alltför väl tilltagen körtid på vissa sträckor.

4.5 Framtidsförutsättningar för linjen
I östra änden av linjen kan linjesträckningen ändras, beroende på om och i så fall hur kommunen beslutar att bygga ut staden i det området. Sträckningen över Räppe kommer att utvärderas i samband med busstrafik till/från det blivande området Bredvik.

En viss naturlig tillväxt, främst tack vare Arenastaden och Samarkand, men det utökade trafikutbudet kommer ge ökat resande generellt utmed hela linjen de närmsta åren.

Prognos 160901-161231
Resande: 184 000
Täckningsgrad: 34%

Linje 5

5.1 Beskrivning av linjen

Körsträcka:
Sandsbro – Centrum – östra Teleborg.

Viktiga målpunkter:
Boende utmed linjen, handelsplatser, centrum samt skolorna bl a universitetet.

Turtäthet:
20-minuterstrafik större delen av dagen. I övrigt 30-minuterstrafik.

Förändring:
Körslingan i Sandsbro har ersatts av en sträckning med en ändhållplats.
Norremark trafikeras i båda körriktningar.
Turtätheten har förbättrats från 30- till 20-minuterstrafik.

5.2 Resande

140901-141231: 171 910
Förändring sedan 2012: +32 281, + 23%
Antal resande per avgång (nov 2014): 16,2

Resandet ökar i alla områden längs med linjen.

5.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 40%

5.4 Inkomna synpunkter
Den linjeförändring som vid trafikstarten gav mest reaktioner, främst från boende utmed linjen. Efter beslut om oförändrad linjesträckning (dock ändrad på linje 8) i Sandsbro minskade antalet inkomna synpunkter.

5.5 Framtidsförutsättningar för linjen
Resandeökningarna efter trafikomläggningen 2013 har kommit senare än för övriga linjer. År 2014 var ökningen till och med större än under 2013. Och under 2015 fortsätter ökningen att vara kraftig. De närmsta åren finns inga planer på ändringar i linjesträckning. På lång sikt kan vissa avgångar på linjen förlängas norr om Sandsbro till ett blivande område ”Tofta”. I söder kan sträckningen bli annorlunda beroende på planerade området Telestad.

Prognos 160901-161231
Resande: 194 000
Täckningsgrad: 42%

Linje 7

7.1 Beskrivning av linjen

Körsträcka:
Centrum – Östra Lugnet (sommartid: – Evedal)

Viktiga målpunkter:
Boende utmed linjen, centrum.

Turtäthet:
12-minuterstrafik större delen av dagen. 20-minuterstrafik på kvällar och helger.

Förändring:
Tidigare gick linje 7 till universitetet, men den delsträckan är nu en del av linje 3, varför linje 7 blivit en linje som vänder i centrum. Turtätheten på denna sträckan har förbättrats från 30-minuterstrafik till 12-minuterstrafik. Nattrafik har införts.

7.2 Resande

140901-141231: 84 320
Förändring sedan 2012: +19 646, + 30%
Antal resande per avgång (nov 2014): 6,2

Linjen har fått betydligt tätare trafik och har övertagit resandet till/från Hovshaga centrum från linje 1, men samtidigt avslutas nu linjen vid centrum, varmed man inte längre kan åka genomgående resor till/från universitetet på linjen. Eftersom linjen inte är genomgående utan bara går åt ett håll från centrum, är det naturligt att denna linje har färre resenärer per avgång än övriga stora stadslinjer.

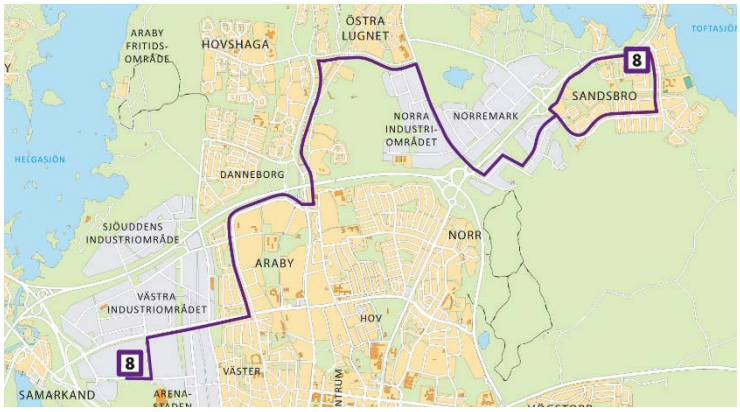
7.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 31%

7.4 Inkomna synpunkter
Mycket lite.

7.5 Framtidsförutsättningar för linjen
Den kraftigt utökade turtätheten samt viss byggnation längs med linjen gör att resandet kommer öka de närmsta åren. På lång sikt vore det bra om linjen kan byggas ihop med en annan linje och därmed inte behöva vända vid resecentrum. Kapaciteten bör räcka de närmaste åren.

Prognos 160901-161231
Resande: 102 000
Täckningsgrad: 32%

Linje 8



8.1 Beskrivning av linjen

Körsträcka:
Samarkand – Araby – Hovshaga – östra Lugnet – Sandsbro.

Viktiga målpunkter:
Samarkand, Arenastaden, västra industriområdet och boende utmed linjen.

Turtäthet:
30-minuterstrafik

Förändring:
Körslingan i Sandsbro ersattes 2013 av en sträckning med en ändhållplats. Hösten 2014 återinfördes slingan. Turtätheten har förbättrats från 60-minuterstrafik till 30-minuterstrafik.

8.2 Resande

140901-141231: 36 747
Förändring sedan 2012: +15 074, + 70%
Antal resande per avgång (nov 2014): 6,0

Linje 8 startades hösten 2011 och har hela tiden haft en positiv utveckling sedan dess. Vid trafikstarten i september 2013 utökades turtätheten vilket genast fick genomslag i ytterligare ökat resande. Ökningstakten minskade dock under 2014.

8.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 17%

8.4 Inkomna synpunkter
Önskemål om revidering av avgångstider. Som en följd av att turutbudet är relativt glest kan den exakta tiden passa olika resenärskategorier olika bra.

8.5 Framtidsförutsättningar för linjen.
Den förbättrade turtätheten samt tillväxten i Arenastaden och Samarkand kommer tillsammans med att resenärer fortfarande ”upptäcker” att det finns en linje som går på tvären, att ge en bra resandeökning de närmsta åren.

Prognos 160901-161231
Resande: 41 000
Täckningsgrad: 20%

Linje 9

9.1 Beskrivning av linjen

Körsträcka:
Vikaholm – Centrum via Söderleden och Södra järnvägsgatan.

Viktiga målpunkter:
Boende utmed linjen, lasarettet, centrum

Turtäthet:
40-minuterstrafik

Förändring:
Helt ny linje.

9.2 Resande

140901-141231: 13 459
Förändring sedan 2012: Ny linje
Antal resande per avgång (nov 2014): 2,3

Linjen startades 2 september 2013 i blygsam omfattning. Resandet är inledningsvis lågt men beräknas nå samma beläggning som övrig stadstrafik när Vikaholm är färdigbyggt.

9.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 9%

9.4 Inkomna synpunkter
Positiva reaktioner på den nya linjen främst från boende utmed sträckningen. Många önskemål om hållplats på Södra järnvägsgatan, vilket åtgärdades maj 2014. Även önskemål om trafik inne på Söder. Frågor ställs om hur linjen kommer att utvecklas i Vikaholmsområdet.

9.5 Framtidsförutsättningar för linjen
Här finns en naturlig tillväxt eftersom bostadsområdena Vikaholm och Vallen kommer att byggas de närmsta åren. Dagens låga resande kommer därför öka efterhand och beräknas nå samma nivåer som övriga stadslinjer. Efter årsskiftet 2014/15 började resandet ta fart. Om något år väntas önskemål/behov om 20-minuterstrafik istället för som idag 40-minuterstrafik. Sträckningen på Vikaholm utreds utifrån hur området kommer att bebyggas.

Prognos 160901-161231
Resande: 41 000
Täckningsgrad: 29%

Linje 12

9.1 Beskrivning av linjen

Körsträcka:
Centrum – Västra industriområdet.

Viktiga målpunkter:
Västra industriområdet

Turtäthet:
4 morgonturer och 6 eftermiddagsturer

Förändring:
Mer samplanerad med regionbussar som inte längre kör till västra industriområdet. Därför delvis ny linjesträckning samt ökning från 2 till 10 turer om dagen.

9.2 Resande

140901-141231: 6 910
Förändring sedan 2012: +4 225, + 157%
Antal resande per avgång (nov 2014): 12,7

En stor procentuell ökning på pappret, men mestadels är det resenärer som tidigare åkt regionbuss istället för stadsbuss. Mycket stor andel av resenärerna reser på periodkort.

9.3 Ekonomi

Täckningsgrad: 37%

9.4 Inkomna synpunkter

Fortsatt enstaka protester från resenärer som tidigare kunnat åka direktbuss till området med regionbuss.

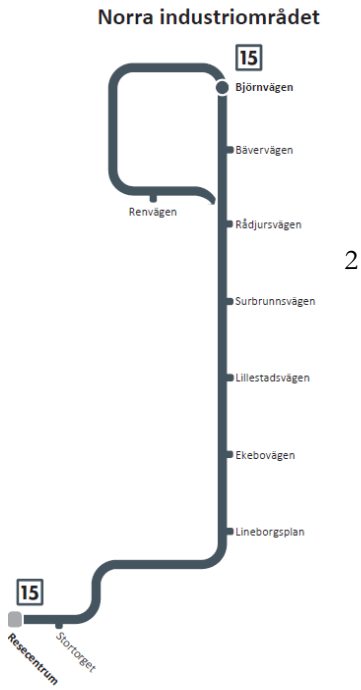
9.5 Framtidsförutsättningar för linjen

En linje som kommer förbli en speciallinje till västra industriområdet och därför aldrig kommer bli särskilt stor. De närmsta åren beräknas resandet öka i takt med att fler och fler anländer till Växjö med tåg. Tidtabellerna kommer då också att behöva ses över, och prioriteringar i avgångstider måste vägas mellan regionbussar och tåg, alternativt att fler avgångar sätts in.

Prognos 160901-161231
Resande: 8 100
Täckningsgrad: 41%

Linje 15

9.1 Beskrivning av linjen



Körsträcka:
Centrum – Norra industriområdet.

Viktiga målpunkter:
Norra industriområdet

Turtäthet:
morgonturer och 2 eftermiddagsturer 2

Förändring:
Ingen

9.2 Resande

140901-141231: 6 549
Förändring sedan 2012: +3 333, + 104%
Antal resande per avgång (nov 2014): 17,9

Stor ökning, men delvis pga överflyttning av resenärer från linje 5.
Mycket stor andel av resenärerna reser på periodkort.

9.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 60%

9.4 Inkomna synpunkter
Just ingenting.

9.5 Framtidsförutsättningar för linjen
Speciallinje med litet utbud men med bra resande per avgång och även hyfsad ekonomi. Ingen resandeökning beräknas de kommande åren. Inga kapacitetsproblem de närmaste åren.

Prognos 160901-161231
Resande: 3 900
Täckningsgrad: 47%

Linje 840 Växjö - Tingsryd - Ronneby

9.1 Beskrivning av linjen
Mellan Växjö och Tingsryd kör linje 840 som ett Krösatåg skulle ha kört: snabbaste vägen och med endast ett stopp i vardera Ingelstad och Väckelsång. Linjen körs vidare till Ronneby med några stopp längs med vägen.

Körsträcka:
Växjö – Tingsryd – Ronneby.

Hållplatser:
Växjö resecentrum, Linnéparken, Brände Udde, Ingelstad kyrka, Väckelsång C, Tingsryd terminal, några Blekinge-hållplatser, Ronneby resecentrum

Turtäthet:
vardagar 8 turer i vardera riktning

Förändring:
Fyra nya avgångar, fyra överflyttade från den långsammare linjen (240).

Bra ökning

Tingsryd - Växjö

9.2 Resande

140615-141231: 58 828
Förändring sedan 2012: Ny linje. Sammanslaget med den långsammare parallella linjen 240, har resandet ökat med 6 900 (4,1%) till sammanlagt 174 000 resor.
Antal resande per avgång (nov 2014): 28,0

Vissa korrigeringar av upplägget gjordes i december 2013. Dessa har fallit väl ut och efter en initial minskning av resandet totalt på relationen har resandet vänt och ökar nu, framför allt på snabblinjen. De resor som ökar mest är periodkortsresor på hela sträckan Tingsryd och Växjö.

9.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 25% (Linje 240: 49%)

9.4 Inkomna synpunkter
Mycket synpunkter under 2013 framför allt om sträckan söder om Tingsryd. Efter omläggningen i december 2013 har det varit få inkomna synpunkter, men det finns fortsatt olika önskemål för olika delsträckor.

9.5 Framtidsförutsättningar för linjen
Resandet är redan stort på linjen och beräknas ha stor betydelse för flera av orterna längs med linjen de närmsta åren. En viss tillväxt beräknas, vilket efterhand leder till risk för överfulla bussar på de mest frekvent använda avgångarna. Linjen kommer göra det mer attraktivt för boende i de olika orterna att börja pendla med buss.

Prognos 160615-161231
Resande: 63 000
Täckningsgrad: 29%

Linje 845 Växjö - Ljungby

9.1 Beskrivning av linjen
Mellan Växjö och Ljungby fanns redan en stark och väl utbyggd linje: 145. De fyra avgångarna som tillkom sommaren 2013 kunde därför tillgodose pendlarnas önskemål om att resa direkt mellan Ljungby och Växjö, utan stopp på vägen.

Körsträcka:
Växjö – Ljungby

Hållplatser:
Växjö resecentrum, Arenastaden södra, Myrebo, Lasarettet Ljungby, Ljungby terminal

Turtäthet:
vardagar 4 turer i vardera riktning

Förändring:
Ny trafik.

Resandeprognosen för 2016 uppfylld

9.2 Resande

140615-141231: 16 818
Förändring sedan 2012: Sammanslaget med den långsammare parallella linjen 145, har resandet ökat med 6 200 (3,9%) till sammanlagt 165 100 resor.
Antal resande per avgång (nov 2013): 20,4

Snabblinjen har fortsatt utvecklats positivt. Den långsammare linjen har dock minskat, något som emellertid förklaras av minskat bussresande mellan Alvesta och Växjö, inte till och från Ljungby.

9.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 28% (Linje 145: 44%)

9.4 Inkomna synpunkter
Mycket sparsamt.

9.5 Framtidsförutsättningar för linjen
Efterhand som linjen ”mognar” beräknas fler och fler resenärer mellan Ljungby och Växjö försöka anpassa sina restider för att kunna ta denna snabba linje. Linjen kommer göra det mer attraktivt för boende i Ljungby och Växjö att söka jobb i den andra orten. Risk för att bussarna på vissa avgångar på sikt kommer bli överfulla.

Prognos 160615-161231
Resande: 16 000
Täckningsgrad: 32%

Linje 850 Ljungby - Markaryd

9.1 Beskrivning av linjen
Genom att köra på E4:an och endast stanna i Markaryd och Ljungby blev restiden 20 minuter kortare än med den långsammare linjen 150 som kör riksettan med många stopp utmed vägen.

Körsträcka:
Ljungby – Markaryd

Hållplatser:
Ljungby terminal, Hansatorpsvägen, Markaryd station

Turtäthet:
vardagar 2 turer i vardera riktning

Förändring:
Ny trafik.

9.2 Resande

140615-141231: 3 278
Förändring sedan 2012: Sammanslaget med den långsammare parallella linjen 150, har resandet ökat med 3 900 (5,7%) till sammanlagt 72 600 resor.
Antal resande per avgång (nov 2013): 7,1

Resandet på snabblinjen fortsätter att öka medan den långsammare linjen minskat något.

9.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 11% (Linje 150: 44%)

9.4 Inkomna synpunkter
Önskemål om andra hållplatser.

9.5 Framtidsförutsättningar för linjen
Linjen kommer göra det mer attraktivt för boende i Ljungby och Markaryd att söka jobb i den andra orten. Likaså kommer det bli mer attraktivt att bo kvar i Markaryd och gå på gymnasiet i Ljungby. Resandet beräknas därför öka relativt snabbt de närmsta åren. Troligen inga problem med överfulla bussar de närmaste åren, men önskemål om fler avgångar kommer troligen öka.

Prognos 160615-161231
Resande: 4 000
Täckningsgrad: 15%

Linje 857 Ljungby - Älmhult

9.1 Beskrivning av linjen
Linjen byggdes under två år ut i tre steg, där det tredje steget togs i juni 2013. Nu finns en utbyggd och relativt snabb linje mellan två av länets kommunhuvudorter. Viss del av satsningen har gjorts genom att minska den långsammare trafiken på linje 148 och 157.

Körsträcka:
Ljungby – Älmhult

Hållplatser:
Ljungby terminal, Långgatan norra, Hansatorpsvägen, Storgatan Ljungby, Össjö, Agunnaryd vägskäl, Brandstationen Liatorp, Diö station, Älmhult station, södra industriområdet Älmhult

Störst procentuell resandeutveckling

Turtäthet:
vardagar 7 turer i vardera riktning

Förändring:
Två nya avgångar i vardera riktning, i övrigt omfördelningar mellan 148, 157 och 857.

9.2 Resande

140615-141231: 15 085
Förändring sedan 2012: Ny linje. Sammanslaget med de långsammare parallella linjerna 148 och 157, har resandet ökat med 6 300 (+22,6%) till sammanlagt 34 300 resor.
Antal resande per avgång (nov 2013): 8,9

Resandet mellan Ljungby och Älmhult växer stabilt.

9.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 16% (Linje 157: 35%)

9.4 Inkomna synpunkter
Sparsamt.

9.5 Framtidsförutsättningar för linjen
Linjesträckningen mellan Älmhult och Ljungby är fortfarande relativt ny och en viss tillväxt beräknas ske de närmsta åren. De snabbare bussarna kommer göra det mer attraktivt både för arbetande och studerande att söka jobb eller skola i orter som trafikeras av linjen. Troligen kommer det löpande komma

in motstridiga önskemål där några vill ha fler avgångar på linje 157, medan andra vill ha fler avgångar på linje 857.

Prognos 160615-161231
Resande: 16 000
Täckningsgrad: 17%

Linje 873 Ljungby - Värnamo

9.1 Beskrivning av linjen
Genom att köra E4:an och endast stanna vid stationen och lasarettet i både Ljungby och Värnamo, har det skapats en snabb och attraktiv förbindelse mellan de näst största orterna i Jönköpings resp Kronobergs län.

Körsträcka:
Ljungby – Värnamo

Hållplatser:
Ljungby terminal, Lasarettet Ljungby, Doktorsgatan, Värnamo station.

Turtäthet:
vardagar 4 turer i vardera riktning

Förändring:
Ny trafik.

9.2 Resande

140615-141231: 2 594
Förändring sedan 2012: Resandet med den långsammare parallella linjen har minskat under några år. Även om resandet på snabblinjen ökar har resandet totalt på relationen minskat med 3 100 (-8,6%) till 36 200 resenärer, i stort sett beroende på färre resor inom Ljungby kommun.
Antal resande per avgång (nov 2013): 3,0

Linje 873 har minst resenärer av snabblinjerna, vilket var väntat. Vid trafikstarten, som för linje 873 gjordes i augusti 2013, fanns nästan inga som pendlade med buss hela sträckan.

9.3 Ekonomi
Täckningsgrad: 17% (Linje 273: 40%)

9.4 Inkomna synpunkter
Ytterst få.

9.5 Framtidsförutsättningar för linjen
Länsgränsen gör att det inte finns traditionellt ”basresande” i form av t ex gymnasieelever eller sjukhuspatienter. Med den nya linjen beräknas dock fler kunna tänka sig att börja arbeta eller studera i Ljungby eller Värnamo. Linjen beräknas ha en långsam men stabil tillväxt i antal resande. För att kunna motivera linjen behövs på några års sikt högre resande och att täckningsgraden fortsätter att öka.

Prognos 160615-161231
Resande: 5 000
Täckningsgrad: 25%

12

Upphandling Krösatågstrafik 15RK866

REGION KRONOBERG

Trafiknämnden

Upphandling Krösatågstrafik

Förslag till beslut
Föreslås att trafiknämnden beslutar

att uppdra åt trafikdirektören att genomföra upphandling av Krösatågstrafik i enlighet med upprättad handling.

Sammanfattning
Orginalsystemet för Krösatågstrafiken ska nu upphandlas. Nuvarande avtal är en så kallad open book lösning med Transdev (f.d Veolia Transport). Avtalet är resultatet av en direktupphandling när DSB/Småland lämnade avtalet efter skiljedomsförfarandet 2013. Avtalet omfattar följande sträckor:

- Tranås-Nässjö
- Näsjö-Halmstad
- Nässjö-Växjö
- Växjö-Värnamo-Jönköping
- Nässjö-Jönköping
- Nässjö-Vetlanda
- Nässjö-Eksjö

Avtalstiden är förhållandevis kort, 2017 med möjlighet till förlängning i 12 månader. Trafiken utförs av Transdev Sverige AB (f.d Veolia Transport).

Utöver Krösatågssystemets originalavtal finns också ett avtal för den ”nya” Krösatågstrafiken.

- Växjö-Hässleholm
- Kalmar-Emmaboda
- Karlskrona-Emmaboda

Den trafiken är upphandlad i ett senare skede. Transdev (samma operatör) är entreprenör. Avtalet sträcker sig till december 2018 med möjlighet till två års förlängning. Avtalen bör samordnas i en ny gemensam upphandling för att erhålla en större konkurrens, en bättre prisbild men framförallt samma entreprenör för trafik med samma fordonstyp. Trafiken mellan Alvesta och Växjö måste också samordnas i avvaktan på ett dubbelspår.

REGION KRONOBERG

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Clas Carlsson
Handläggare

Bilaga: Upphandling av Krösatågstrafik - beslutsunderlag

REGION KRONOBERG

Gemensam trafikupphandling av Krösatågssystemet

Bakgrund

Orginalsystemet för Krösatågstrafiken måste nu upphandlas. Nuvarande avtal är en så kallad open book lösning med Transdev (f.d Veolia Transport).

Avtalet är resultatet av en direktupphandling när DSB/Småland lämnade avtalet efter skiljdomsförfarandet 2013. Avtalet omfattar följande sträckor:

- Tranås-Nässjö
- Näsjö-Halmstad
- Nässjö-Växjö
- Växjö-Värnamo-Jönköping
- Nässjö-Jönköping
- Nässjö-Vetlanda
- Nässjö-Eksjö

Avtalstiden är förhållandevis kort, 2017 med möjlighet till förlängningn i 12 månader. Trafiken utförs av Transdev Sverige AB (f.d Veolia Transport).

Utöver Krösatågssystemets originalavtal finns också ett avtal för den ”nya” Krösatågstrafiken.

- Växjö-Hässleholm
- Kalmar-Emmaboda
- Karlskrona-Emmaboda

Den trafiken är upphandlad i ett senare skede. Transdev (samma operatör) är entreprenör. Avtalet sträcker sig till december 2018 med möjlighet till två års förlängning. Avtlaen bör samordnas i en ny gemensam upphandling för att erhålla en större konkurrens, en bättre prisbild men framförallt samma entreprenör för trafik med samma fordonstyp. Trafiken mellan Alvesta och Växjö måste också samordnas i avvaktan på ett dubbelspår.

Upphandlingsarbetet administreras av Jönköpings länstrafik.

Förslag till beslut

Regionstyrelsen uppdrar åt Trafiknämnden att medverka i en gemensam upphandling av all Krösatågstrafik.

REGION KRONOBERG

13

Kompiskortet 15RK908

REGION KRONOBERG

Trafiknämnden

Kompiskortet

Förslag till beslut
Föreslås att trafiknämnden beslutar

Att inte låta Kompiskortet gälla som färdbevis för medföljande stödperson vid resa med kollektiva färdmedel.

Sammanfattning
Förfrågan om att låta Kompiskortet användas som färdbevis för stödperson i kollektivtrafik. Kansliet avråder med hänsyn till praktiska problem som riskerar att ge motsatt effekt.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Ohlson
Försäljningsansvarig

Bilaga: Beslutsunderlag Kompiskortet

REGION KRONOBERG

Kompiskortet

Ärendet

Förfrågan om att låta Kompiskortet, som används i flera kommuner för att stimulera till aktivitetet bland funktionsnedsatta, användas som färdbevis för medföljande stödperson i kollektivtrafik. Kansliet avråder med hänsyn till praktiska problem som riskerar att ge motsatt effekt.

Bakgrund

Kompiskortet är en möjlighet för funktionsnedsatta att, i samarbete med medverkande samarbetspartners, få tillgång till kultur- fritids- och idrottsaktiviteter i sällskap med en stödperson.

Med Kompiskortet har man som funktionsnedsatt möjlighet att ta med en stödperson till någon av de aktiviteter som erbjuds för Kompiskortets innehavare. Kortet innebär att kortinnehavaren betalar det ordinarie priset medan stödpersonen följer med gratis. Vem som är medföljande stödperson (t ex vän, granne eller släkting) bestämmer den funktionsnedsatte – och det kan variera från gång till gång.

Kompiskortet erbjuds idag i sex av kommunerna i Kronobergs län.

Trafiknämnden har fått en presentation av Kompiskortet och en förfrågan har ställts huruvida det är möjligt att för den medföljande stödpersonen inkludera resa med kollektiva färdmedel.

Länstrafikens ledningsgrupp har diskuterat Kompiskortets förtjänster och möjligheter och finner att det, trots det vällovliga syftet, inte kan rekommenderas att medge kostnadsfritt resande mot uppvisande av Kompiskortet.

Beslutet grundar sig i följande:

Antalet färdbevis av olika typ är redan ganska omfattande i linjetrafik, och för att säkerställa bästa möjliga kundbemötande och ett friktionsfritt resande är det av vikt att hålla nere olika varianter av biljetter och kort. I synnerhet gäller detta ombord på tåg.

Målgruppen för Kompiskortet är i många fall redan berättigade till Färdtjänst. Det finns därför risk att möjligheten att resa med ledsagare blandas samman mellan trafikslagen.

Slutligen finns invändningen att resan inte kan kopplas till den faktiska aktiviteten; på så sätt finns en risk att Kompiskortet för en medföljande blir ett sätt att resa utan att betala utan att det för den skull fanns en avsikt att gå på någon aktivitet.

14

Långsiktig strategi för en ökad täckningsgrad 15RK963

REGION KRONOBERG

Trafiknämnden

Långsiktig strategi för en ökad täckningsgrad

Förslag till beslut
Föreslås att Trafiknämnden beslutar

Att ge trafikdirektören i uppdrag att utarbeta förslag till en långsiktig strategi för att öka täckningsgraden**.**

Sammanfattning
Länstrafiken har ett beslutat mål, som säger att täckningsgraden för trafiken inte får understiga 50 %. Något övre mål är inte satt. För att i framtiden kunna fortsätta den utveckling som sker inom kollektivtrafikresandet, vilket kommer att innebära investeringar i fler fordon och högre produktion, är det viktigt att täckningsgraden (självfinansieringen) ökar. En rimlig bedömning är att på sikt öka målet till 60 %. Detta skulle då innebära att man då har dels ett undre mål, dels ett övre. Därutöver skall delmål för respektive trafikslag tas fram.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Namn på ärendeansvarig
Titel på ärendeansvarig

Bilaga: Beslutsunderlag - Långsiktig strategi för en ökad täckningsgrad

REGION KRONOBERG

Långsiktig strategi för ökad Täckningsgrad

Länstrafiken har ett beslutat mål, som säger att täckningsgraden för trafiken inte får understiga 50 %. Något övre mål är inte satt. För att i framtiden kunna fortsätta den utveckling som sker inom kollektivtrafikresandet, vilket kommer att innebära investeringar i fler fordon och högre produktion, är det viktigt att täckningsgraden (självfinansieringen) ökar. En rimlig bedömning är att på sikt öka målet till 60 %. Detta skulle då innebära att man då har dels ett undre mål och dels ett övre. Därutöver skall delmål för respektive trafikslag tas fram.

Täckningsgraden totalt för 2014 var 55,3 %. Nedan är en sammanfattning av TG januari – april 2015. Det är i dagsläget endast Öresundståg och Älmhults stadstrafik (ett fordon) som ligger över 50 %.

Januari - April 2015	Självfinansieringsgrad linjetrafik		
Trafikslag	**Intäkter tkr**	**Kostnader tkr**	**Självfinansieringsgrad**
Öresundståg	36 157	37 371	96,8%
Älmhults stadstrafik	471	761	61,9%
Regiontrafik buss	30 524	65 470	46,6%
Växjö stadstrafik	14 552	36 112	40,3%
Krösatåg Nord	2 920	8 081	36,1%
Pågatåg	174	672	25,9%
Krösatåg Syd	2 902	13 374	21,7%
SUMMA	**87 700**	**161 842**	**54,2%**

För varje procent som TG ökar innebär det med oförändrade kostnader en intäktsökning mellan 1,2 – 1,6 miljoner. Motsvarande är att för varje procent som kostnaderna ökar mer än intäkterna minskar täckningsgraden. T ex kostnaderna ökar med 4 % från 161,8 miljoner motsvarar en ökning på ca 6,5 miljoner. Ökar intäkterna med 4 % från 87,7 miljoner blir utfallet ca 3,5 miljoner. Dvs. ett tapp på 3,0 miljoner.

En fortsatt satsning på kolletivtrafiken förutsätter ett tillskott av medel. Om verksamheten kan öka självfinansieringsgraden, kan behovet av ägartillskott komma att minska.

TG påverkas av ett flertal faktorer, bland annat, höjd taxa, neddragning av mindre lönsam trafik, ökat resande eller en kombination av dessa.

15

Remissyttrande – Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik, Föreningen Sydsvensk Regionbildning 15RK959

Missiv remissyttrande
Diarienr: 15RK959
Handläggare: Patrik Ohlson, Länstrafiken
Datum: 2015-05-28

REGION KRONOBERG

Trafiknämnden

Remissyttrande – Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik, Föreningen Sydsvensk Regionbildning

Förslag till beslut
Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att fastställa remissyttrande i enlighet med upprättad handling och att yttrandet är trafiknämndens svar till föreningen Sydsvensk Regionbildning.

Sammanfattning
Region Kronoberg har av föreningen Sydsvensk Regionbildning beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

De slutsatser som utredningen redovisar medför stora intäktsbortfall, varför särskild vikt bör läggas på att skärskåda nyttan med förändringsförslagen. Det finns dock detaljer i utredningsresultatet som kan vara värdefullt för länstrafikbolagen att bära med sig i det fortsatta arbetet och, inte minst, samarbetet.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Ohlson
Försäljningsansvarig

Bilaga: Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik
Remissyttrande över Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik

REGION KRONOBERG

Föreningen Sydsvensk Regionbildning

Remissyttrande – Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik Länstrafiken 15RK959

Sammanfattning

Region Kronoberg har av föreningen Sydsvensk Regionbildning beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

De slutsatser som utredningen redovisar medför stora intäktsbortfall, varför särskild vikt bör läggas på att skärskåda nyttan med förändringsförslagen.

Det finns dock detaljer i utredningsresultatet som kan vara värdefullt för länstrafikbolagen att bära med sig i det fortsatta arbetet och, inte minst, samarbetet.

Bakgrund

Bakgrunden till att denna utredning initierades var det eventuella bildandet av en ny gemensam region i Sydsverige. Som en del i ett förberedande arbete valde man att titta på kollektivtrafiktaxorna i området. I området finns sedan 2009 ett samarbete i form av Sydtaxan, med gemensamma produkter och gemensamma resevillkor.

Synpunkter

Utredarna har i sin studie visat att det skulle innebära betydande ekonomiska konsekvenser om man, med oförändrad zonstruktur, införde en gemensam taxa med Skånes nuvarande taxesystem som grund i Halland, Skåne, Blekinge samt Kalmar och Kronobergs län.

För Kronobergs län, om detta genomfördes, skulle intäktsbortfallet enligt studien bli ca 29 miljoner kr årligen – eller ett bortfall på en femtedel av de totala biljettintäkterna.

Ett enhetligt prissystem (gemensam taxa) med oförändrad zonstruktur får alltså stora ekonomiska konsekvenser och, menar man i utredningen, skulle skapa nya orättvisor.

Tack vare Sydtaxan är det, vilket också utredarna fastställer, enkelt att resa över länsgräns i Sydsverige, men att långväga pendling över länsgräns missgynnas prismässigt jämfört med samma sträcka inom ett län. Dock är de länsgräns-överskridande periodkorten inte anmärkningsvärt dyra sett till pris/km. Det kan noteras att länstrafiken inte tagit emot synpunkter från resenärer i någon större utsträckning om att pendlarkorten för de långa sträckorna skulle vara dyra.

REGION KRONOBERG

Som utgångspunkt för fortsatta diskussioner föreslår utredarna några olika alternativ. Ett alternativ som föreslås är en ny gemensam taxa som ersätter de befintliga taxorna, något som förefaller mycket svårt eftersom det i nuläget inte finns en politisk entitet som enhälligt kan besluta om kollektivtrafiktaxor i hela området, utan man är hänvisad till de beslutande organ som är bemäktigade till skatteuttag.

Ett alternativ med överlagrade storzoner i varje län föreslås också där, i likhet med Öresundstaxan som tillämpas på resor över Öresund, ett utjämnat pris tas ut från en resa från någon av en rad närliggande startpunkter till någon av flera närliggande målorter.

Förutom att detta alternativ, på grund av varje läns egna beslutanderätt för taxan, skulle kunna vara en kortvarigt övergående lösningsmodell – så finns även farhågor att förslaget bär med sig utmaningar som blir svåra att hantera rent tekniskt i de system som används. Även själva förändringsarbetet bär med sig betydande kostnader; hur stora dessa skulle kunna bli är dock svårt att säga.

När utredningen mera i detalj tittar på hur det teoretiska införandet av Skånes zontaxa i Kronoberg skulle förändra prisbilden för den enskilde resenären så visar det att prissänkningen för ett periodkort i regionbusstrafiken över tre zoner och upp till länsgräns skulle hamna runt 10 %.

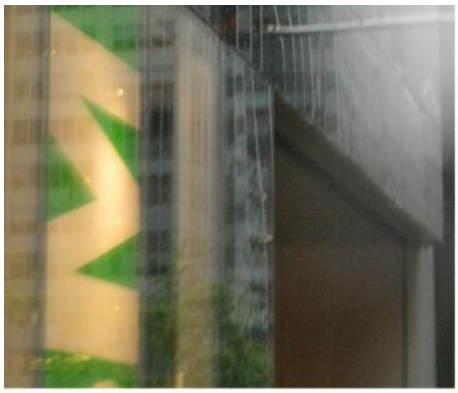
Detta är en rabattering som många av länstrafikens kunder redan åtnjuter genom att ladda sina kort via nätet och tjänsten Mina sidor. Vidare pekar man på att den relativt sett största förändringen rent prismässigt skulle vara för tvåzonsresorna; vilket är ett område som redan identifierats av länstrafiken och som är i linje med den tidigare taxeutredningen som utfördes av WSP, här föreligger förslag på taxesänkningar för såväl enkelresor som periodkort till 2016.

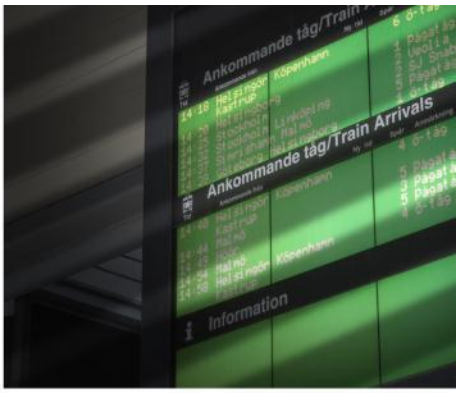
Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik

Jämförelse av prismodeller i Sydtaxelänen





Dokumentinformation

Titel:	Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik
Serie nr:	2015:14
Projektnr:	14180
Författare:	Pontus Gunnäs Joel Hansson Mats Améen
Kvalitets-granskning:	
Beställare:	Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Länstrafik, Blekingetrafiken, Skånetrafiken, Hallandstrafiken och Jönköpings Länstrafik Kontaktperson: Thomas Nilsson, Länstrafiken Kronoberg, tel. 0470-72 75 55

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2015-02-06	Första utkastet	Beställare
0.9	2015-03-30	Justerat efter synpunkter	Beställare
1.0	2015-04-19	Smärre redaktionella ändringar	Beställare

Trivector Traffic · Åldermansgatan 13 · SE-227 64 Lund / Sweden
Telefon: +46 (0)10-456 56 00 · info@trivector.se

Förord

Den 11 januari 2009 blev det betydligt enklare att resa med tåg och buss över länsgränserna i Sydsverige. Då infördes Sydtaxan, som innebär att biljetter och kort är giltiga inte bara i ett län, utan i hela området, som numera omfattar Blekinge, Hallands, Jönköpings, Kalmar, Kronobergs och Skåne län.

Fortfarande är länsgränserna dock tydliga i vissa avseenden, till exempel när det gäller priset på resorna. För att höja kunskapen kring likheter och skillnader i priser och produkter, och för att få ett underlag kring hur förutsättningarna för resor mellan länen kan förbättras, tillsattes denna utredning i september 2014.

Utredningen har genomförts under hösten och vintern 2014–2015 av Pontus Gunnäs, Joel Hansson och Mats Améen på Trivector.

Kontaktpersoner hos medverkande länstrafikbolag har varit Bruno Andersson (Hallandstrafiken), Sören Bergerland (Blekingetrafiken), Karl-Johan Bodell (Kalmar Länstrafik), Patrik Engfors (Skånetrafiken), Thomas Nilsson (Länstrafiken Kronoberg) och Carl-Johan Sjöberg (Jönköpings Länstrafik).

Lund, april 2015

Trivector AB

Sammanfattning

Huvudsyftet med denna utredning är att bidra till en kunskapshöjning när det gäller olika prismodeller i de län som är anslutna till Sydtaxan samt när det gäller prissättning av resor mellan länen.

Dessutom beskrivs konsekvenserna av att – med oförändrad zonstruktur – införa gemensam taxa i Hallands, Skåne, Blekinge, Kronobergs och Kalmar län med Skånes nuvarande taxesystem som grund.

Sydtaxan i grunden för biljettfloran

De biljettyper och rabatter som är gemensamma inom Sydtaxan utgör ramarna för en övervägande del av kollektivresorna i Sydsverige. Det finns dock ett stort antal länsspecifika rabatter och biljettformer, till exempel speciallösningar för olika målgrupper.

Dyrt att resa mellan län om resan är kort

Resor upp till ca 15–20 km (genom enstaka zoner i respektive län) är klart dyrare än motsvarande resor inom länen, om man reser med enkelbiljett eller Reskassa. För periodkort finns ett system med länsgränsrabatter, som ser ut att eliminera denna effekt.

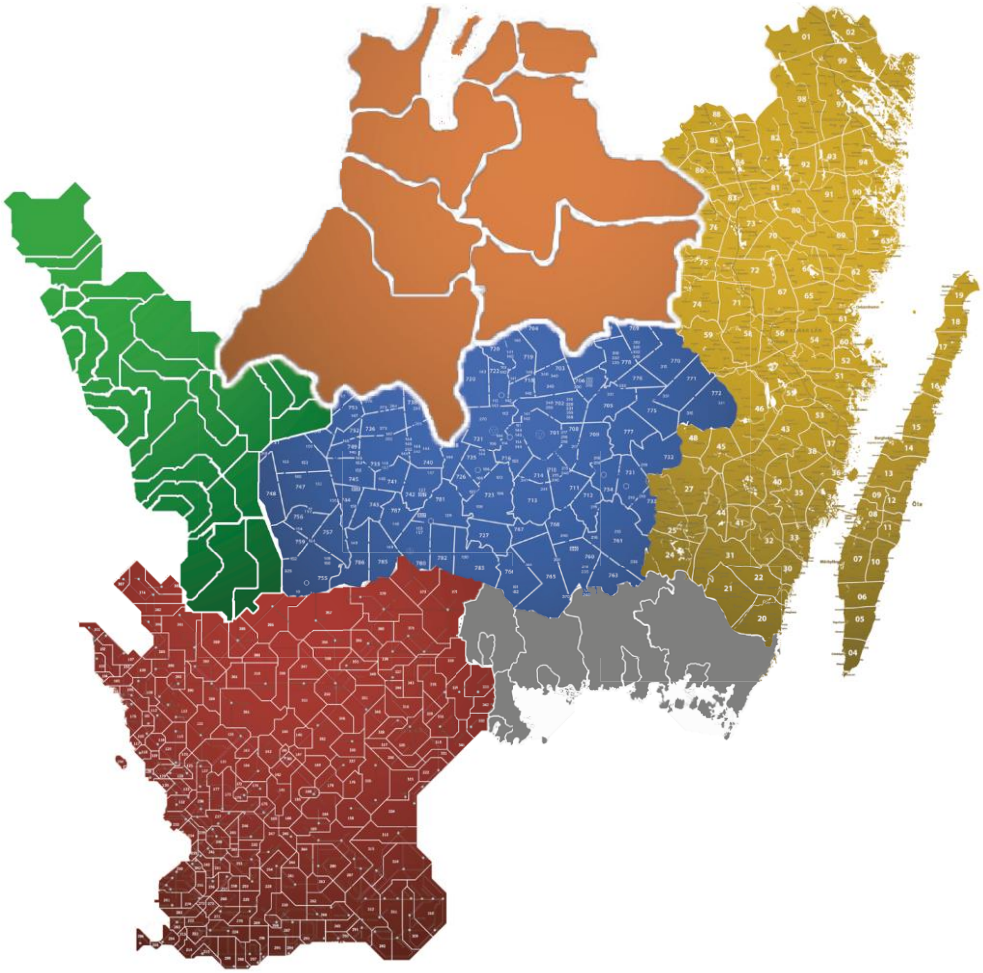
Dyrare att pendla mellan län än inom län om resan är lång

Periodkort för länsöverskridande resor över ca 50 km är dyrare än motsvarande periodkort för resor inom länen. Detta beror på att alla de aktuella länen har ett pristak som får effekt ungefär vid 50–70 km. Något pristak finns inte för de länsöverskridande periodkorten, som därför är dyrare. Systemet med länsgränsrabatter fungerar dessutom så, att flera län bara ger rabatt för periodkort som omfattar upp till 3–4 zoner i länet. Periodkort för längre resor ges därmed ingen rabatt i dessa län.

Det bör dock noteras att sett till pris per kilometer är de länsöverskridande periodkorten inte anmärkningsvärt dyra.

Stora skillnader i zonstruktur

Alla sex länen använder taxesystem med ytzoner. Zonstrukturen har emellertid helt olika uppbyggnad i de olika länen. Detta innebär att en gemensam taxa med oförändrad zonstruktur blir problematisk. Dels uppstår orättvisor när resor genom stora zoner, som t.ex. i Blekinge, prissätts på samma sätt som resor genom mindre zoner, som i Skåne. Och dels blir de ekonomiska konsekvenserna betydande; det alternativ som analyserats medför intäktsbortfall på uppemot 30 % i Halland och 15–20 % i Blekinge, Kalmar och Kronoberg.



Taxezoner i Sydlänen. Zonstrukturen ser mycket olika ut i de olika länen.

Som utgångspunkter för fortsatt diskussion kring utveckling av taxesamarbetet bedöms tre alternativ vara intressanta att studera vidare:

- Ny gemensam taxa, likt det alternativ som studerats i denna utredning, men med ny zonstruktur uppbyggd efter samma principer i hela området. Fungerar bäst vid en eventuell länssammanslagning, d.v.s. med en gemensam beslutsinstans.
- Sammanfogning av lokala taxesystem, vilket är en utveckling av nuvarande Sydtaxan-lösning. För att undvika prissprång vid länsgränserna används ett system med länsgränsrabatter. För dessa rabatter skulle gemensamma riktlinjer kunna utvecklas, som även bör inkludera enkelbiljetter och Reskassa (idag rabatteras endast periodkort).
- Zontaxa med överlagrade storzoner, motsvarande Öresundstaxan som idag finns för resor mellan Skåne och Hovedstadsområdet. Det överlagrade systemet används för resor mellan län, medan resor inom respektive län prissätts i separata taxesystem.

Innehållsförteckning

1.	**Bakgrund**		**1**
	1.1	Utveckling av Sydtaxan	1
	1.2	Syfte med utredningen	1
2.	**Nuvarande prismodeller**		**2**
	2.1	Biljettyper och rabatter inom Sydtaxan	2
	2.2	Länsspecifika varianter	2
	2.3	Zonstruktur	7
	2.4	Pris per zon	9
	2.5	Länsöverskridande resor	11
	2.6	Pris för ett antal exempelresor	13
3.	**Val av utredningsalternativ**		**16**
4.	**Jämförelse ur resenärsperspektivet**		**17**
	4.1	Blekinge	17
	4.2	Halland	18
	4.3	Kalmar	18
	4.4	Kronoberg	19
	4.5	Skåne	19
	4.6	Länsöverskridande resor	20
5.	**Ekonomisk analys**		**21**
	5.1	Blekinge	21
	5.2	Halland	22
	5.3	Kalmar	22
	5.4	Kronoberg	23
	5.5	Skåne	23
6.	**Slutsatser**		**24**
7.	**Utgångspunkter för fortsatt diskussion**		**26**
	7.1	Principiell uppbyggnad av taxesystem	26
	7.2	Resor genom flera taxeområden	27
	7.3	Tillämpning i Sydtaxeområdet	28
	7.4	Rekommendation	30

Bilaga 1) Exempelresor

1. Bakgrund

1.1 Utveckling av Sydtaxan

Den 11 januari 2009 infördes Sydtaxan, ett samordnat biljettsystem för kollektivresor i Sydsverige. Sydtaxan har i korthet inneburit en harmonisering av resevillkoren, medan priser och biljettformer fortfarande beslutas inom respektive län.

Sex län är anslutna till Sydtaxan: Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne.

Under 2013 och 2014 undersöktes frågan om en ny sydsvensk regionbildning gemensamt i Skåne, Blekinge, Kronobergs och Kalmar län. Som ett led i detta beställdes denna utredning, för att kunna konsekvensbeskriva gemensam taxa och biljettsystem inom den nya regionbildningen.

Kort efter att utredningen påbörjats lades emellertid arbetet med en ny sydsvensk regionbildning på is. Utredningen fortsatte trots detta, men nu med fokus på att bidra med underlag till fördjupat samarbete inom Sydtaxan. Därför utökades utredningen till att också omfatta Hallands och Jönköpings län.

1.2 Syfte med utredningen

Huvudsyftet med denna utredning är att bidra till en kunskapshöjning när det gäller olika prismodeller i de län som är anslutna till Sydtaxan[1]. Prisnivån för länsöverskridande resor i förhållande till resor inom respektive län ska också belysas.

Utredningen syftar också till att beskriva konsekvenserna av att rakt av (med oförändrad zonstruktur) införa ett helt enhetligt prissystem i Hallands, Skåne, Blekinge, Kronobergs och Kalmar län. Jönköpings län ingår inte i denna del av utredningen, utan är endast med som jämförelselän.

[1] De priser som anges gäller 2015 (i Jönköpings fall införs ett nytt system under våren och sommaren 2015, och det är det som beskrivs här).

2. Nuvarande prismodeller

2.1 Biljettyper och rabatter inom Sydtaxan

Biljettyperna inom de fyra studerade länen påminner om varandra mycket och i grunden finns det en genomgående struktur för vilka olika biljettyper som erbjuds. Följande biljettyper är gemensamma för samtliga län och ingår i Sydtaxan:

- Enkelbiljett
- Reskassa, ladda pengar på ett kort och erhåll 20 % rabatt. Det kan variera hur mycket resenären måste fylla på varje gång, men följer samma koncept.
- 30-dagars periodkort.

Benämningen av de olika biljettyperna är densamma i fem av sex län men Skåne har valt en egen väg. I övriga fem län benämns kortet Resekortet, och utifrån ens egna behov lägger man till Resekortet Period om resenären önskar att åka ofta eller Resekortet Reskassa om resandet sker mer sällan. I Skåne heter kortet istället jojo, men fungerar på samma sätt.

Följande rabatter, utöver Reskassa, är också harmoniserade inom Sydtaxan:

- Barn/ungdom; barn 0–6 år åker gratis i vuxens sällskap och skolungdomar 7–19 år får ca 40 % rabatt på vuxenpriset (enkelbiljett eller Reskassa).
- Duo/familj; upp till fem personer, varav två vuxna, åker till priset av två vuxenbiljetter med 10 % rabatt (enkelbiljett eller reskassa).
- Student; 25 % rabatt på periodkort för länsöverskridande resor. Inom respektive län förekommer dock andra rabattsatser.

Ovan beskrivna biljettyper och rabatter utgör grunden för den stora merparten av kollektivresorna i Sydsverige. Även tillägg för första klass på Öresundstågen är harmoniserat inom Sydtaxan, med 30 kr per län.

2.2 Länsspecifika varianter

Resor med enkelbiljett och Reskassa

Kontantbetalning

Enkelbiljetter går i regel att köpa via kortbetalning, mobilbiljett eller i automat vid vissa stationer. Kontantbetalning är numera endast möjlig i Kronobergs och Jönköpings län, dock har Kronoberg ett tillägg på 20 kr vid kontantbetalning ombord på bussen och Jönköping har en restriktion på max 100 kr i växel.

Mobilbiljett

Hallandstrafiken ger 10 % rabatt vid biljettköp i appen.

Jojo Mini

Skåne har något som benämns jojo Mini som fungerar som reskassa men utan rabatt. Skillnaden mellan Reskassa och Mini är att Mini endast behöver laddas med 50 kr istället för 200 kr som är minsta insättning för Reskassa.

Nattaxa

Särskild nattaxa tillämpas i tre av sex län, med lite olika priser och regler.

Tabell 2-1. Översikt för nattaxa i de aktuella länen.

	Nattaxa
Blekinge	-
Halland	Tas ut på enkelbiljett kl. 00-04. Cirka 30 kr tillägg per zon och länsgiltighet uppnås efter 7 zoner.
Jönköping	-
Kalmar	Ungefär priset med reskassa +20 kr per zon.
Kronoberg	Nattaxa kl. 00-06 där en zon kostar 50 kr och 2-11 zoner kostar 100 kr vid fullpris.
Skåne	-

Mina sidor-rabatt

Inom Kronoberg erbjuds ytterligare 10 % rabatt med Reskassa (sammanlagt 30 % rabatt) om resenären är medlem på ”Mina sidor”.

Lågtrafikrabatt

I Jönköpings län erbjuds 50 % rabatt med Reskassa under lågtrafik, som definieras helgfri måndag-torsdag kl. 09-14 samt 18-23 och helgfri fredag kl. 09-14 samt lördag, söndag och helgdag klockan 04-18.

Periodkort

Studentrabatt

Studentrabatt erhålls mot uppvisande av giltigt studentkort men rabattsatsen skiljer sig åt mellan länen, se tabell 2-2. För länsöverskridande periodkort är rabattsatsen 25 % enligt överenskommelse inom Sydtaxan.

Tabell 2-2. Erhållen studentrabatt inom respektive län, jämfört med fullpris för periodkort vuxen.

	Studentrabatt
Blekinge	20 %
Halland	25 %
Jönköping	25 %
Kalmar	25 %
Kronoberg	20 %
Skåne	30 %

Dagsbiljetter

24-timmarsbiljetter finns i olika varianter:

- Halland, stadstrafik i Varberg, Falkenberg eller Halmstad
- Jönköping, Jönköpings län plus sträckan till Norrköping
- Kronoberg, stadstrafik eller län
- Skåne, stadstrafik i Malmö eller Helsingborg alternativt län.

Priset motsvarar vanligtvis 2-3 enkelresor i stadstrafik respektive 1–2 enkelresor genom hela länet.

I Kalmar län erbjuds dagsbiljetter (ej 24 timmar) med länsgiltighet endast under sommartid.

Utöver 24-timmarsbiljetterna erbjuds även 72-timmarsbiljetter i Kronoberg och Skåne.

Periodkort med begränsat antal resor eller resdagar

”24 resor” benämns det kort i Halland som är giltigt under 30 dagar och berättigar till 24 resor under samma period. I Halland erbjuds också alternativet att köpa ett kort som är giltigt under 30 dagar där två resor per dag ingår.

Inom Jönköpings län erbjuds ett kort, Period 20 D, som innebär att man får resa obegränsat under 20 valfria dagar under totalt 60 dagar från att kortet köps. När resenären åker startas en 20-timmars period med obegränsat resande under dessa timmar och det ingår alltså 20 stycken 20-timmarsperioder under 60 dagar med detta kort.

Sommarkort

I Halland, Jönköping, Kalmar och Skåne går det att under sommaren köpa periodkort (vanligtvis giltigt två månader) med länsgiltighet till kraftigt reducerat pris.

Årskort

Inom Kronobergs och Jönköpings län erbjuds möjligheten att köpa årskort. Kostnaden för årskort motsvarar 9,5 periodkort och fungerar på samma sätt som periodkortet där obegränsat antal resor ingår.

I Skåne finns en motsvarighet som benämns autoladda, dock utan rabatt. Det är en betalningstjänst som innebär att resenären anmäler online att tjänsten autoladda önskas. Efter det så kan resenären aktivera sitt periodkort genom att hålla den mot läsaren på t.ex. bussen så aktiveras periodkortet. När periodkortet sedan gått ut fungerar det på samma sätt att 30-dagars periodkort börjar om på nytt vid första resan efter att tidigare periodkort gått ut.

Speciallösningar för olika målgrupper

Skolkort, fritidskort och gruppresor

Ett av alternativen på periodkort är fritidskortet som benämns lite olika vid namn, men grundprincipen är densamma, och detta fungerar som ett komplement till skolkortet inom länen.

- Blekinge – Resekortet period fritid, giltigt vardagar 17.00–24.00 samt helger och finns i tre versioner, 1 zon, 2 zoner eller länstäckande. Detta kort har ingen åldersgräns och kan nyttjas av alla.
- Halland – Fritidskortet, gäller under en termin, skol- och studiedagar mellan klockan 16 och 04. Dygnet runt under lov-, lör-, och söndagar i hela Halland för de som inte fyllt 20 år.
- Jönköping – Fritidskortet har ersatts av ett ungdomskort som gäller hela året och hela dygnet, se nedan.
- Kalmar erbjuder en uppvärdering av skolkortet där studenter kan utöka resandet dels för lovdagar, dels för antalet resor per dag samt för resor inom hela Kalmar län.
- Kronoberg – Fritidskortet, giltigt vardagar 14.00–04.00 samt helger. Inhandlas terminsvis och gäller för hela länet, åldersgränsen är under 20 år.
- Skåne – Jojo Fritid, giltigt vardagar 17.00–06.00 samt helger. Inhandlas för 30-dagarsperioder och kan varieras i antal zoner. Kortet är giltigt för samtliga under 20 år.

I respektive län finns vanligtvis också olika biljettlösningar för skolklasser, förskolor och för andra typer av gruppresor.

Ungdomskort

Inom Halland finns möjligheten att köpa 25-kortet som gäller obegränsat antal resor under 30 dagar och kan köpas av de som inte fyllt 26 år.

Inom Jönköpings län finns Period Ungdom 30 D, som ger fria resor under 30 dagar för 150 kr. Kortet är giltigt för resenärer upp till 20 år.

Period Barnvagn

Period Barnvagn 365 D finns i Jönköpings län för 525 kronor. Med detta kort får resenärer som medför barn i barnvagn resa under ett år på samtliga 1- och 2-siffriga stadstrafiklinjer. I övrig trafik gäller ordinarie pris. Med Period Barnvagn 365 D kan en vuxen resenär ta med max två barn under 7 år.

Seniorrabatt

Särskilda seniorkort finns i vissa kommuner i Skåne, Jönköpings och Hallands län. Åldersgränsen är 75 år, med undantag för ett par skånska kommuner där man i stället valt åldersgränsen 70 år. Korten ger fria resor inom respektive kommun i Skåne och Halland, medan det i Jönköpings län handlar om rabatterade periodkort för valfritt antal zoner.

I ett par kommuner (Halmstad och Helsingborg) finns tidsrestriktioner, som innebär att seniorkorten inte får användas under rusningstrafik.

Företagskort

Speciallösningar riktade mot företag finns i fem av sex län. Företagskorten finns i två varianter; löpande räkning och årskort. Med löpande räkning sker betalning efter hur många resor som görs, och med årskort är det möjligt att mot ett fast pris göra ett obegränsat antal resor under ett år. Företagskorten är inte personliga utan kan delas av flera personer på företaget.

Tabell 2-3. Översikt över företagserbjudanden.

Län	Löpande räkning	Årskort
Blekinge	-	Årskortet
Halland	Företag Flex	Företag 365
Jönköping	-	-
Kalmar	Företagskortet	-
Kronoberg	Reskassa företag	Årskort företag och Årskort anställd
Skåne	Jojo FöretagFlex	Jojo Företag365

Företag Flex i Halland och Skåne samt Företagskortet i Kalmar innebär att det en gång i månaden skickas en samlingsfaktura på de resor som gjorts. I Halland och Skåne gäller fullpris, medan företagsresorna i Kalmar rabatteras på samma sätt som med Reskassa. Reskassa företag i Kronoberg ger också rabatt på resorna, och kortet laddas där i förväg i stället för att resorna faktureras i efterhand.

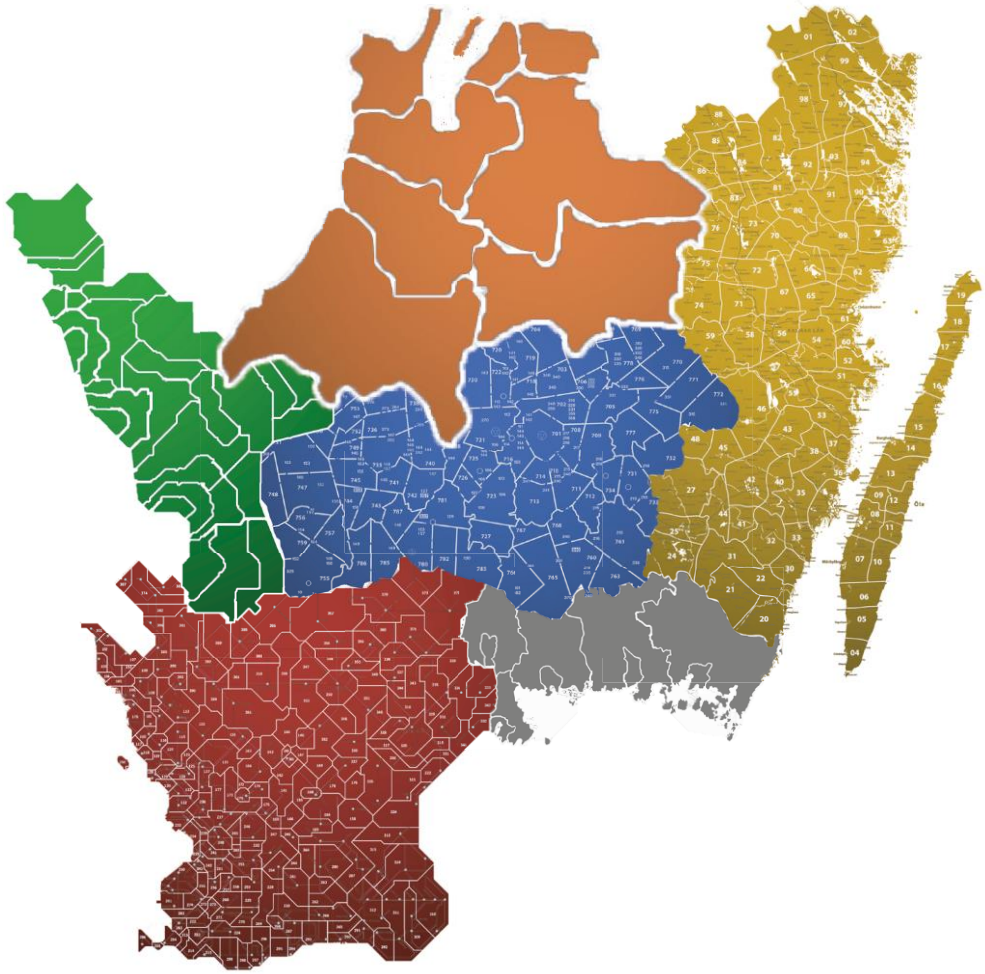
Årskortet i Blekinge och Årskort anställd i Kronoberg köps som en förmån till anställda i företag och organisationer, och är inriktade mot arbetsresor och övriga resor på fritiden. Företag 365 i Halland och Skåne samt Årskort företag i Kronoberg är däremot till för tjänsteresor.

2.3 Zonstruktur

Samtliga län inom den studerade regionen har valt att prissätta utifrån en zonindelning. En detalj inom detta avsnitt och sedan genomgående för hela rapporten är att zoner i denna benämning är detsamma som ytzoner som inkluderar en yta inom länet som prissätts. Det finns exempel på zonindelningar som inte är indelade efter ytor, men detta bortses från här.

Zonstrukturen ser olika ut de studerade länen, med alltifrån Västskånes finmaskiga nät till Jönköpings variant med i princip en zon per arbetsmarknadsområde.

Skåne är det län inom jämförelsen som har flest antal zoner. Dessa varierar i storlek och generellt sett är det fler och mindre zoner i närheten av större tätorter där det finns ett stort turutbud. Det är även på dessa sträckor som flest resor sker. Fördelen med detta upplägg är således att Skåne har möjlighet att ta ut ett högre pris för bättre utbud och där risken för trängsel är större, medan områden inom Skåne med sämre utbud kan ha större zoner och detta ger längre resor till ett relativt lägre pris.



Figur 2-1. Taxezoner i Sydlänen. I västra Skåne är zonstrukturen relativt finmaskig, medan östra Skåne har en liknande struktur som Kronoberg och Kalmar. I Blekinge och Halland utgår zonindelningen i stort sett från kommungränser och kommunhuvudorter, med förhållandevis stora zoner. Störst zoner återfinns dock i Jönköpings län, med ”enhetstaxa” inom respektive arbetsmarknadsområde.

Kronoberg och Kalmar har en zonstruktur som i mångt och mycket liknar den i östra Skåne. Taxezonerna är relativt jämnstora i detta område.

Blekingetrafiken har ett annorlunda upplägg, som bygger på tätortzoner kring kommunhuvudorterna och stora landsbygdszoner i övrigt, indelade efter kommungränser. Resor i öst-västlig riktning (som utgör den stora merparten och där är trafiken också välutbyggd) i Blekinge är förhållandevis dyrare än resor i nord-sydlig riktning (färre resor och generellt sett sämre turutbud).

Zonstrukturen i Halland kan sägas vara ett mellanting mellan Skånes och Blekinges olika upplägg. Zonindelningen är uppbyggd kring kommunhuvudorter och kommungränser, men med fler zoner per kommun än i Blekinge. Liksom i Skåne ligger zonerna tätare kring de stora tätorterna och glesare i områden med sämre kollektivtrafikutbud.

Jönköping kommer under 2015 att anamma en zonstruktur med 8 större zoner som är anpassade efter länets arbetsmarknader. De tidigare 80 zonerna tas bort och ersätts med åtta i syfte att göra systemet mer lättförståeligt för resenären. Åtta zoner istället för dagens 80 innebär att det blir till ytan väldigt stora zoner i relation till övriga läns ytzoner.

Tabell 2-4. Jämförelse mellan länen där länets totala yta relateras till antal zoner för att beräkna en genomsnittsyta per zon.

	Yta (km^2)	Antal zoner	Genomsnittlig zonyta (km^2)
Blekinge	2 931	13	225
Halland	5 427	28	194
Jönköping	10 438	8	1 305
Kalmar	11 166	89	126
Kronoberg	8 425	74	114
Skåne	10 969	202	54
Medel	**8 226**	**69**	**336**

Blekinge och Jönköpings län skiljer sig mot de andra länen i upplägget av ytzoner och har betydligt färre antal zoner. Av Blekinges totalt 13 zoner är tre av dessa skärgårdszoner som inkluderar båttrafiken i Blekinge skärgård. Under höst, viner och vår prissätts dessa tre zoner på samma sätt som övriga zoner, men under sommaren är detta pris något högre.

2.4 Pris per zon

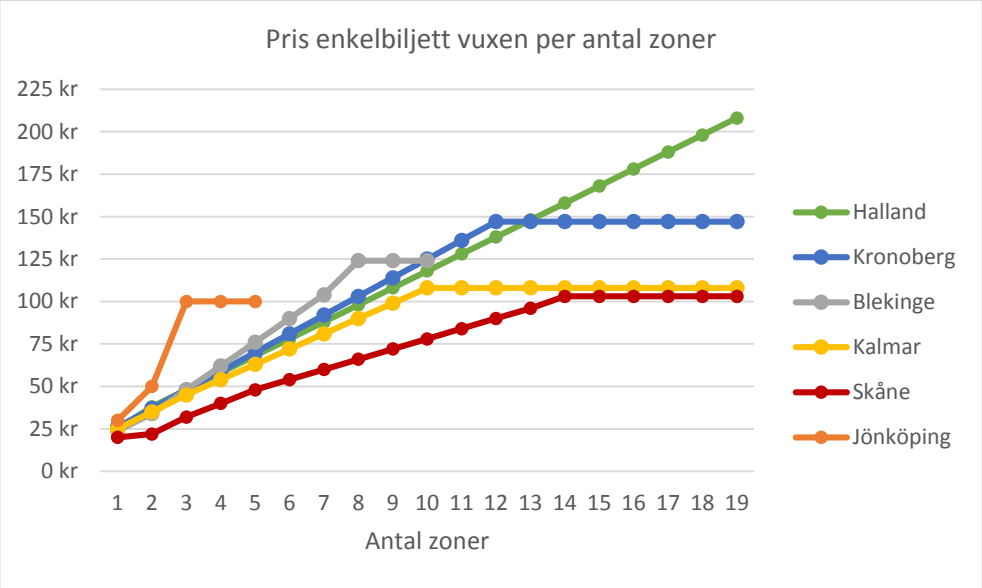
Priset för en enkelbiljett (vuxen) inom en zon, vanligtvis stadstrafik, varierar från 20 kr i Skåne (22 kr i Malmö, Lund och Helsingborg, där man betalar för två zoner direkt) till 30 kr i Jönköping.

Tabell 2-5. Pris (vuxen) för enzonsresor, vanligtvis stadstrafik, i respektive län.

Län	Enkelbiljett	Periodkort
Skåne utom Malmö, Lund och Helsingborg	20 kr	385 kr
Malmö, Lund och Helsingborg	22 kr	495 kr
Blekinge	24 kr	425 kr
Kalmar	25 kr	570 kr
Halland	25 kr	605 kr
Kronoberg	26 kr	540 kr
Jönköping	30 kr	600 kr

Därefter ökar priset för varje zon upp till ett tak, som för enkelbiljetter varierar från 100 kr i Jönköping (3 zoner) till 208 kr i Halland (19 zoner, vilket i praktiken innebär att det inte finns något tak).

I Blekinge, Halland, Kronoberg och Kalmar är prisnivån per zon ungefär likvärdig upp till 5–6 zoner.



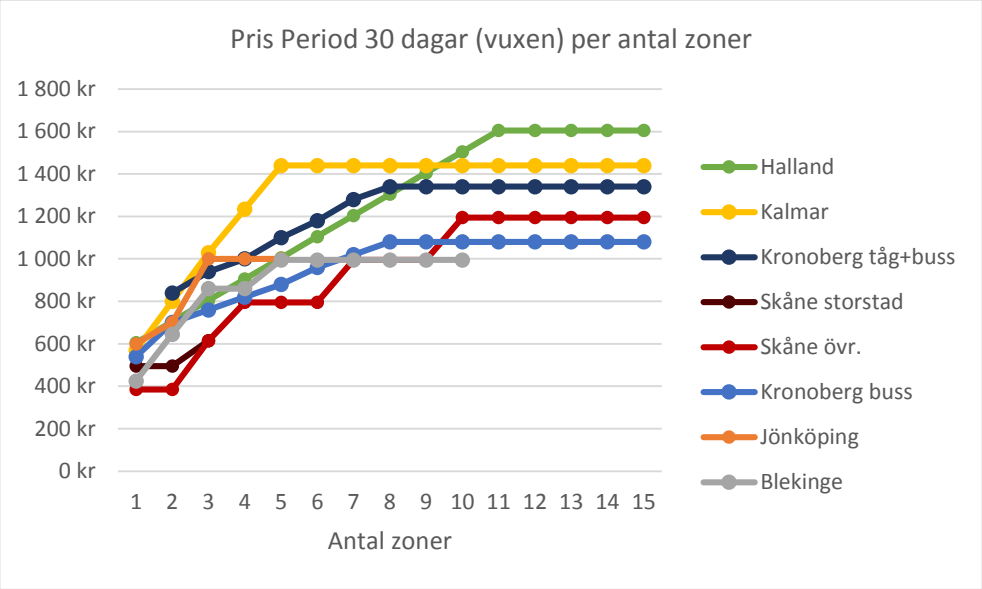
Figur 2-2. Pris för enkelbiljett i förhållande till antal zoner i respektive län. Observera att det finns stora skillnader i zonstruktur (se avsnitt 2.3), vilket innebär att jämförelser inte kan göras bara med ledning av diagrammet.

Eftersom Reskassa i grunden ger 20 % rabatt i samtliga län ser prisbilden där ut på samma sätt som för enkelbiljetter.

För periodkorten varierar takpriserna från 995 kr i Blekinge (5 zoner) till 1605 kr i Halland (11 zoner).

Här finns till synes större skillnader vad gäller prismodell än vad som är fallet med enkelbiljetter.

- I Kronoberg finns två typer av periodkort, där det billigare bara gäller i busstrafiken och det dyrare gäller på både tåg och buss.
- I Kalmar och Blekinge kommer man upp i pristaket (länsgiltighet) redan vid fem zoner. I Jönköping redan vid tre zoner, men där är zonerna så pass mycket större att jämförelsen blir svår.
- Skåne och Blekinge har färre prissteg för periodkort än för enkelbiljetter. I Skånes fall kan man köpa periodkort för 2, 3, 6, 9 zoner eller länskort.



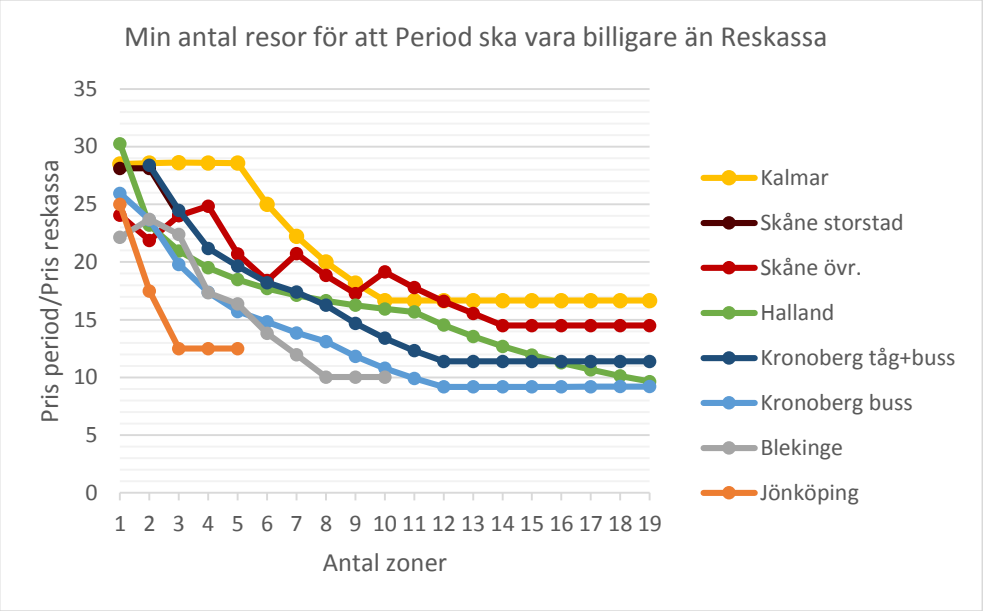
Figur 2-3. Pris för periodkort i förhållande till antal zoner i respektive län. Observera att det finns stora skillnader i zonstruktur (se avsnitt 2.3), vilket innebär att jämförelser inte kan göras bara med ledning av diagrammet.

Det finns också olika prisfilosofier vad gäller periodkortets pris i förhållande till en enkelresa. Generellt sett är kvoten mellan pris för Period och Reskassa större för korta resor än för långa, vilket innebär att det krävs fler resor för att periodkortet ska löna sig.

För de korta resorna krävs runt 25 resor (från 22 i Blekinge till 30 i Halland) inom en 30-dagarsperiod för att periodkortet ska vara det billigaste alternativet.

För de allra längsta resorna räcker det med ca 10–15 resor per månad (från ca 10 i Blekinge, Halland och Kronoberg till 17 i Kalmar) för att periodkortet ska löna sig.

Kalmar är det län där periodkort generellt sett är dyrast i förhållande till enkelresor, och på andra sidan av skalan finns Blekinge och Jönköping, där periodkorten generellt sett är något billigare i förhållande till enkelresorna än i övriga län.



Figur 2-4. Jämförelse av pris för Period respektive Reskassa. Kvoten visar när det börjar löna sig med ett periodkort, d.v.s. hur många enkelresor man behöver göra inom 30 dagar för att periodkortet ska vara ett billigare alternativ än Reskassa. Observera att det finns stora skillnader i zonstruktur (se avsnitt 2.3), vilket innebär att jämförelser inte kan göras bara med ledning av diagrammet.

2.5 Länsöverskridande resor

Samarbetet inom Sydtaxan möjliggör resor över länsgränserna i form av att samma typer av biljetter återfinns i stor utsträckning i varje län och biljetterna är giltiga mellan länen.

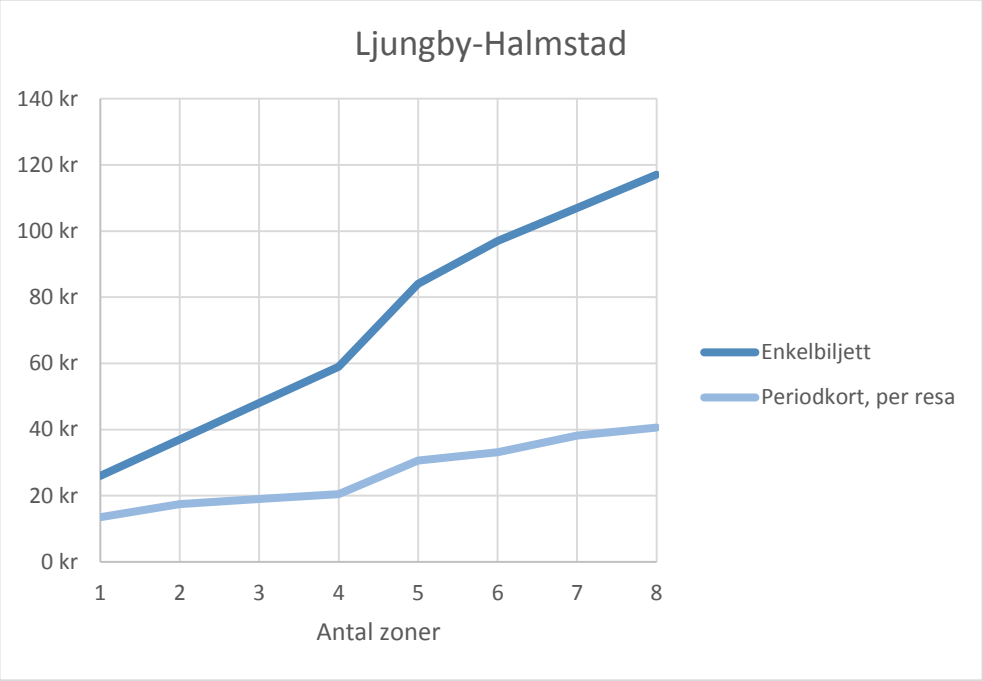
Det finns dock inget integrerat system för prissättning och gemensam taxa. Varje län bestämmer sina egna priser och när en resa passerar en länsgräns börjar priset per zon om och resenären får betala en ny ”förstazon”. Det blir därför ett prissprång när länsgränser passeras.

För periodkorten lindras denna effekt av ett system med rabatter. Varje län bestämmer självständigt hur länsgränsresorna ska rabatteras, och därför ser rabatterna olika ut beroende på vilka län periodkortet gäller i.

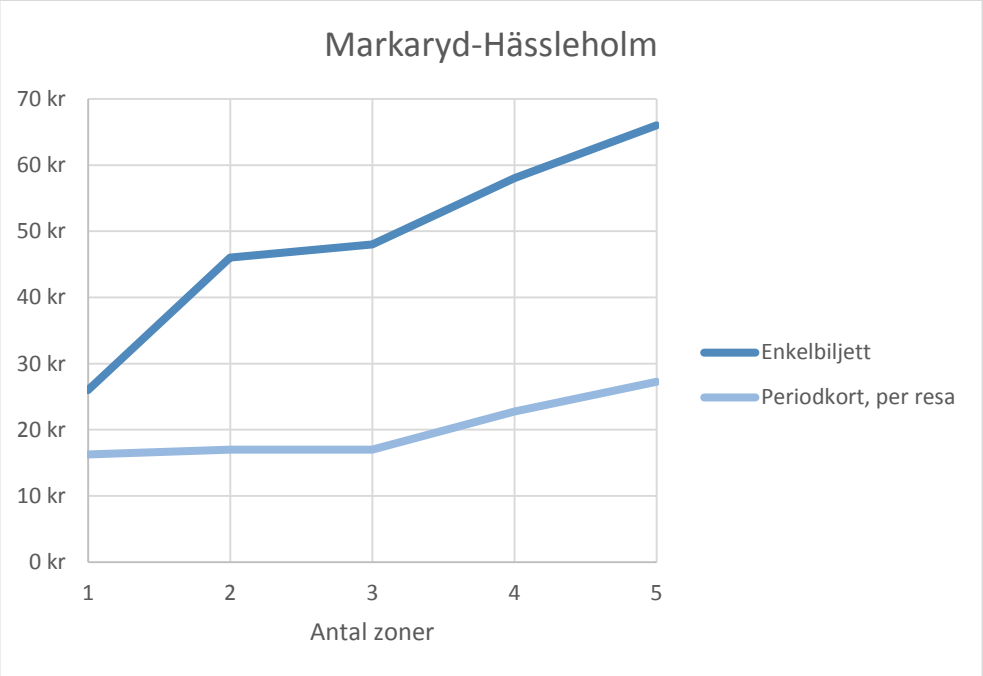
Det finns i nuläget 35 tåg- och busslinjer som går i minst två av Sydtaxans län. De tre Öresundtågslinjerna är klart starkast sett till antal resor. Utöver dessa finns fem länsöverskridande Krösatågslinjer och en Pågatågslinje. Övriga ca 25 länsöverskridande linjer trafikeras med buss, varav hälften är att betrakta som svag trafik (med färre än fem turer per dag och riktning).

Här följer några exempel på hur priset på en resa varierar utmed dessa linjer. Ofta uppstår en priströskel när länsgränsen passeras. Detta är mest kännbart för korta resor, som bara passerar en eller ett par zoner i respektive län. Systemet med länsgränsrabatter lindrar dock effekten när det gäller periodkort.

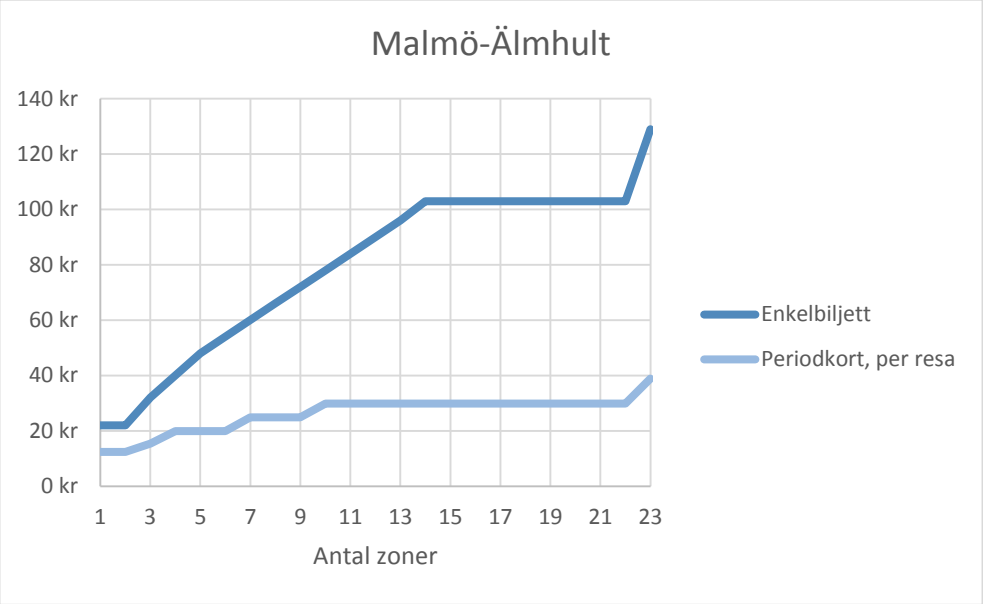
Prissprången är också tydliga för de långa resorna, där motsvarande resa inom ett län skulle gynnas av ett takpris. Men om man slår ut priset per kilometer är de långa, länsöverskridande resorna däremot inte märkbart dyrare än resor inom respektive län (se vidare avsnitt 2.6).



Figur 2-5. Pris utmed sträckan från Ljungby till Halmstad (buss 145). Länsgränsen passeras mellan zon 4 och 5. Priströskeln är tydlig för enkelbiljetter, men effekten lindras för periodkort tack vare länsgränsrabatten. För beräkning av periodkortets pris per resa antas 40 resor per månad.



Figur 2-6. Pris utmed sträckan från Markaryd till Hässleholm (Pågatåg). Länsgränsen passeras mellan zon 1 och 2. Priströskeln är tydlig för enkelbiljetter; en resa Markaryd–Vittsjö (2 zoner, 15 km) kostar 46 kr. Motsvarande tvåzonsresa inom Skåne kostar 22 kr och inom Kronoberg är motsvarande pris 37 kr. Men redan vid tre zoner, resor Markaryd–Bjärnum, har effekten av priströskeln avtagit väsentligt. Priset för en enkelbiljett är där 48 kr, vilket är samma pris som för en trezonsresa inom Kronoberg. Trezonsresor inom Skåne kostar 32 kr. För periodkort är priströskeln helt eliminerad med hjälp av länsgränsrabatten. För beräkning av periodkortets pris per resa antas 40 resor per månad.



Figur 2-7. Pris utmed sträckan från Malmö till Älmhult (Öresundståg). Länsgränsen passeras mellan zon 22 och 23. Priströskeln är tydlig på grund av att pristaket inom Skåne uppnås efter 10 zoner för periodkort och efter 14 zoner för enkelbiljetter. Tittar man på pris per kilometer är priströskeln däremot inte lika dramatisk. Tvärtom så är priset per kilometer lägre för resor Malmö–Älmhult än för resor Malmö–Hässleholm (17 zoner)[2]. För beräkning av periodkortets pris per resa antas 40 resor per månad.

2.6 Pris för ett antal exempelresor

Zonstrukturen skiljer sig åt mellan länen och även inom respektive län, vilket innebär att jämförelsen inte blir rättvisande om man bara tittar på pris i förhållande till antal zoner som passeras. Därför tittar vi också på några specifika resrelationer, där vi även kan jämföra priser i förhållande till resans längd.

Ungefär ett tiotal resrelationer har valts ut i varje län (samt länsöverskridande). Urvalet har gjorts så att det handlar om relevanta resrelationer och samtidigt med en bra spridning avseende resornas längd och på olika geografiska områden i respektive län. I verkligheten finns flera tusen resrelationer i varje län, så resultatet kan endast ses som en indikation.

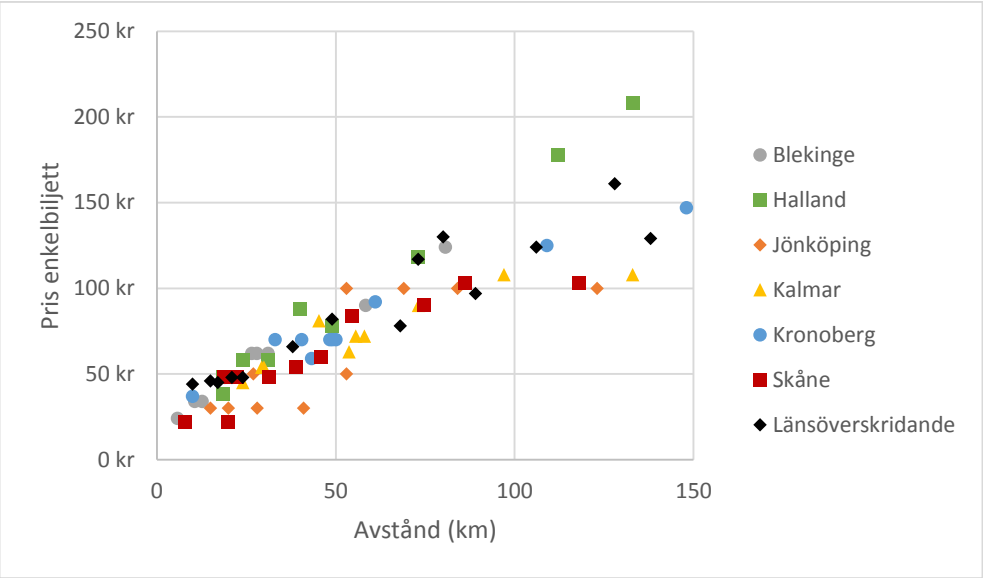
I detta avsnitt redovisas resultaten i grova drag. För mer detaljerad information: se bilaga 1, där de utvalda exempelresorna redovisas i tabellform.

Priset per kilometer för enkelbiljett varierar i exemplen från 0,70 kr/km (Gislaved–Värnamo, 41 km) upp till 4,40 kr/km (Bromölla–Sölvesborg, 10 km). Generellt sett är de korta resorna dyrare per kilometer än de långa; genomsnittet för resor under 50 km är drygt 2 kr/km och genomsnittet för resor över 50 km är drygt 1 kr/km.

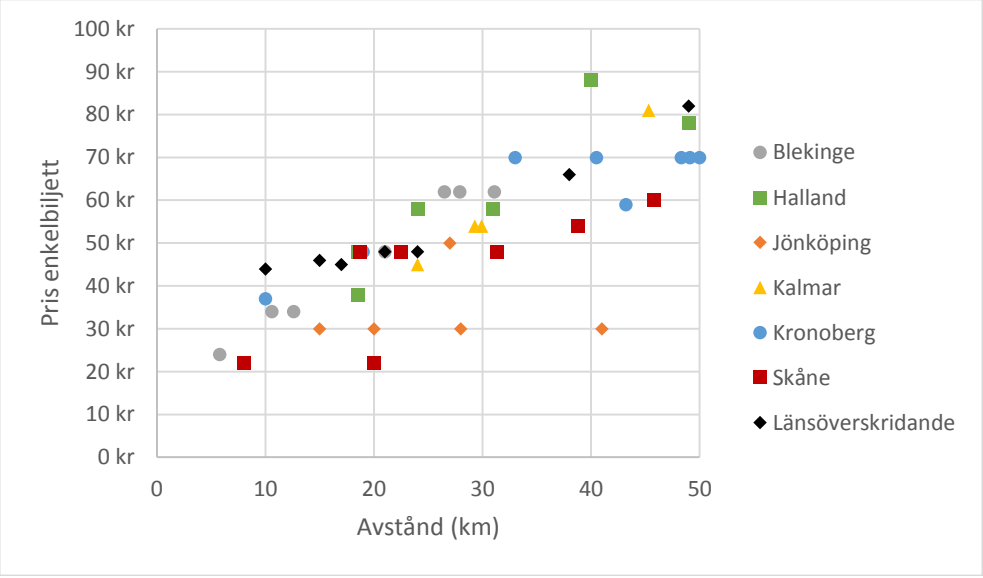
Prisspridningen är stor, även inom respektive län. I Skåne beror prisnivån i grova drag på om man reser i ett område med välutbyggt trafikutbud, eller om man reser i ett område med sämre trafikutbud. I Blekinge och Halland är effekten i stort sett densamma, men där finns också skillnader i om man reser inom eller

[2] Malmö–Älmhult 138 km, vilket ger 0,93 kr/km för enkelbiljett och 0,28 kr/km för periodkort. Malmö–Hässleholm 87 km, vilket ger 1,18 kr/km för enkelbiljett och 0,34 kr/km för periodkort.

mellan kommuner – utmed kusten eller i inlandet. I Jönköping förklaras spridningen av om man reser inom eller mellan arbetsmarknadsområden. I Kalmar och Kronoberg är zonstrukturen mer homogen, varför prisbilden i förhållande till resans längd till synes blir lite mer samlad.



Figur 2-8. Pris för enkelbiljett i förhållande till resans längd för ett antal exempel från respektive län. Spridningen är stor, beroende på zonstrukturen i respektive län.

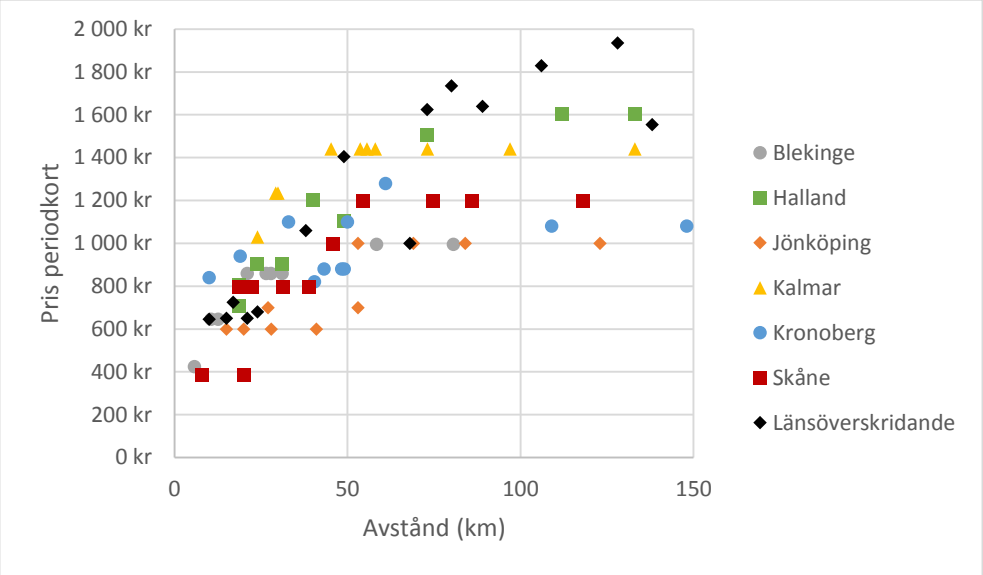


Figur 2-9. Pris för enkelbiljett, resor upp till 50 km (delmängd av Figur 2-8 ovan).

Jönköping och Skåne ser ut att ha de billigaste resorna i sammanställningen, även om det finns exempel på förhållandevis dyra resor även i dessa län.

Länsöverskridande resor ser generellt sett inte ut att vara dyrare än resor inom länen, med undantag för de allra kortaste resorna, upp till ca 15–20 km.

För periodkort blir bilden delvis en annan.



Figur 2-10. Pris för periodkort i förhållande till resans längd för ett antal exempel från respektive län.

Pristaket för periodkort inom länen slår igenom för resor längre än ca 50 km. Detta gäller inte de länsöverskridande resorna, som därför är dyrare. Systemet med länsgränsrabatter fungerar dessutom så, att flera län bara ger rabatt för periodkort som omfattar upp till 3–4 zoner i länet. Längre resor ges därmed ingen rabatt i dessa län.

Däremot ger sammanställningen inga indikationer på att de länsöverskridande periodkorten skulle vara oproportionerligt dyra för resrelationer som är kortare än ca 50 km.

Alltså ser prisbilden för länsöverskridande resor helt olika ut, beroende på om man ser på pris för enkelbiljett eller periodkortspris. Upp till ca 15–20 km är de länsöverskridande resorna klart dyrare sett till priset för enkelbiljett. Systemet med länsgränsrabatter ser ut att eliminera denna effekt avseende periodkort. De länsöverskridande periodkorten är i stället dyrare för resor över ca 50 km, en effekt som inte skiner igenom för enkelbiljetterna.

3. Val av utredningsalternativ

Följande kapitel (4 och 5) beskriver konsekvenserna av att med oförändrad zonstruktur införa ett helt enhetligt prissystem i Hallands, Skåne, Blekinge, Kronobergs och Kalmar län[3].

Av dessa bedöms Skåne i nuläget vara det län som har de billigaste priserna i förhållande till antal zoner som passeras (se avsnitt 2.4). Eftersom detta är mest fördelaktigt sett ur resenärens perspektiv, väljs Skåne som ”modellän”. Utredningsalternativet innebär därmed att Skånes priser får fullt genomslag i hela området.

De länsöverskridande resorna prissätts efter samma modell, d.v.s. baserat på hur många zoner som passeras oaktat länsgränser[4]. Men för att pristaket inte ska göra långa resor (t.ex. Malmö–Karlskrona eller Malmö–Varberg) orimligt billiga, prissätts länsöverskridande resor genom fler än 10 zoner med adderade taxor, som idag. Nuvarande periodkortsrabatter förutsätts gälla för dessa resor även i utredningsalternativet.

[3] Jönköpings län ingår inte i denna del av utredningen, utan är endast med som jämförelselän.

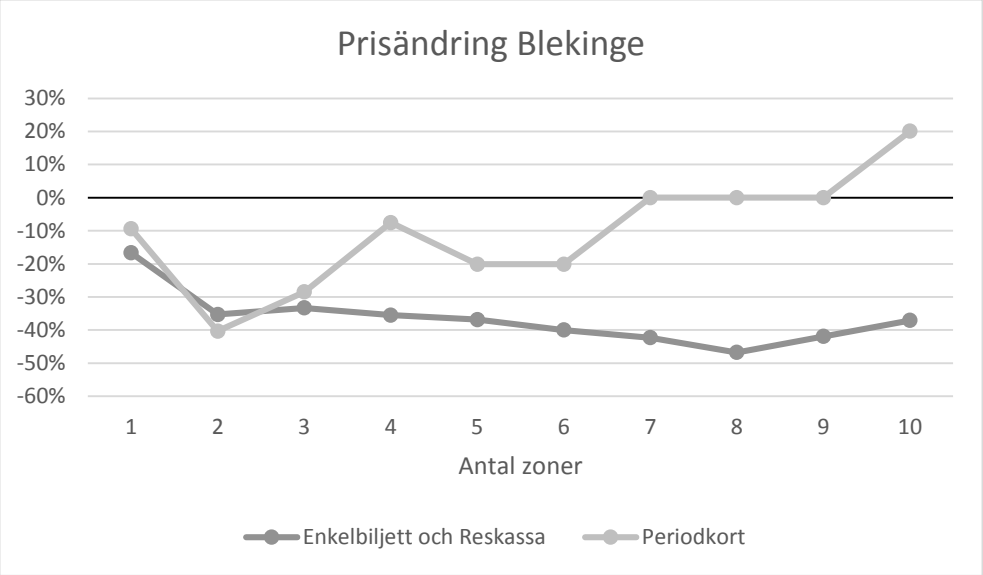
[4] Intäktsfördelningen mellan länen blir i detta fall inte helt självklar, men här antas att fördelningen sker proportionellt mot hur många zoner som passeras i respektive län.

4. Jämförelse ur resenärsperspektivet

I detta kapitel jämförs utredningsalternativet med nuvarande priser i vart och ett av de aktuella länen.

4.1 Blekinge

Införande av Skånes zonpriser på Blekinges taxa skulle innebära en ordentlig prissänkning för de flesta resenärerna i Blekinge.



Figur 4-1. Prisförändring per zon vid teoretiskt införande av Skånes zontaxa på dagens zonindelning i Blekinge.

Resor med stadstrafik skulle bli 4 kr billigare per enkelbiljett, 40 kr per periodkort.

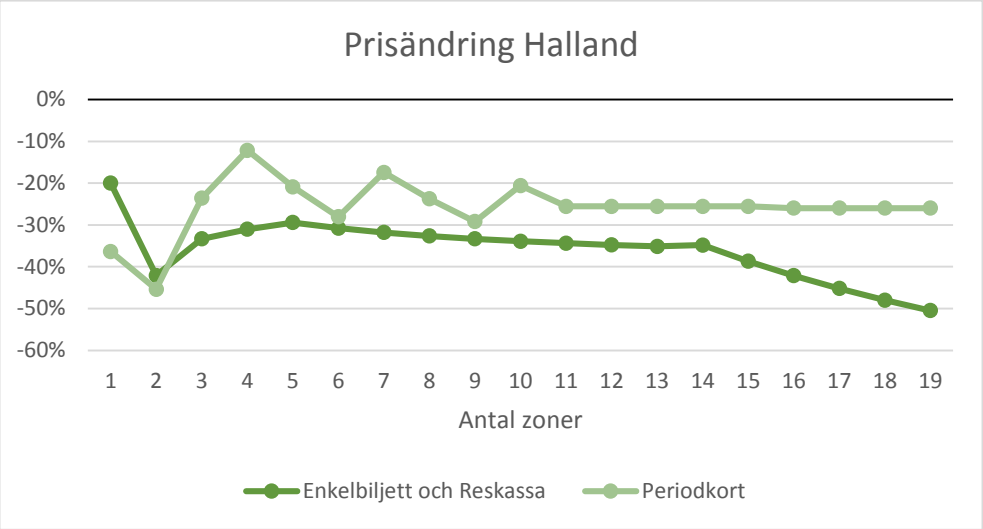
För de längsta resorna, t.ex. Olofström–Karlskrona, handlar det om en prissänkning med ca 50 kr per resa för en enkelbiljett.

När det gäller periodkorten skulle priset för tvåzonskorten (mestadels resor inom respektive kommun i Blekinge, t.ex. Mörrum–Karlshamn och Bräkne Hoby–Ronneby) sänkas mest, 260 kr. I övrigt blir prissänkningen mindre och för de längsta resorna (7–9 zoner) hamnar periodkortspriserna på samma nivå som idag. Periodkort för 10 zoner skulle teoretiskt sett till och med bli lite dyrare än idag, men sådana resor är mycket sällsynta.

En intressant iakttagelse är att medan periodkortspriset närmar sig nuläget ju fler zoner resan inkluderar, så ökar samtidigt skillnaden avseende enkelbiljettspriset.

4.2 Halland

Vid ett teoretiskt införande av Skånes zontaxa i Halland skulle biljettpriset reduceras mellan 10 % och 50 % beroende på vilken relation som avses och i genomsnitt blir prissänkningen omkring 30 %.



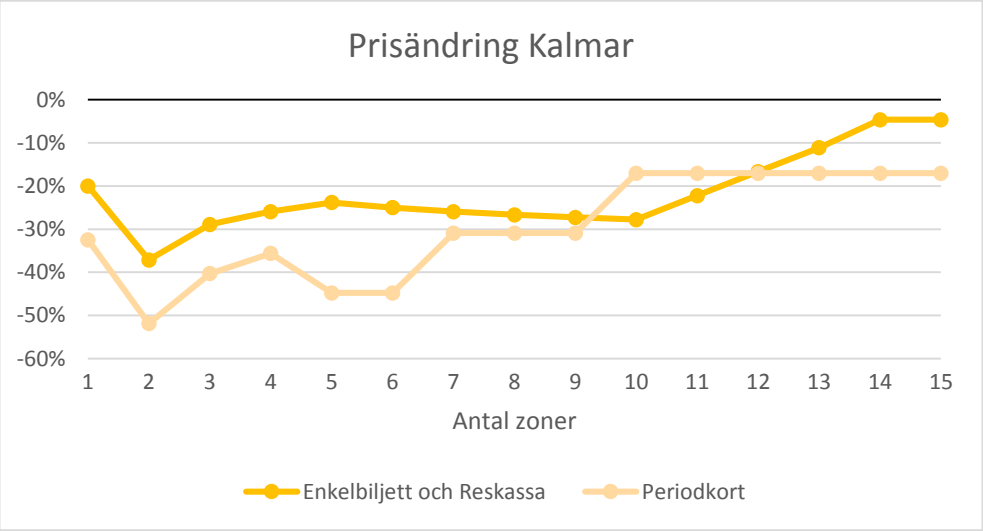
Figur 4-2. Prisförändring per zon vid teoretiskt införande av Skånes zontaxa på dagens zonindelning i Halland.

Resor med stadstrafik skulle bli 5 kr billigare med enkelbiljett och periodkorten skulle bli 220 kr billigare.

För resor som går genom hela länet skulle priset för enkelbiljetter halveras (ca 100 kr billigare per resa).

4.3 Kalmar

Vid applicering av Skånes zontaxa på Kalmar läns zonindelning blir den största förändringen vid två zoner. Minst skillnad mot idag blir det vid resor på minst 10 zoner med periodkort och minst 14 zoner med enkelbiljett.



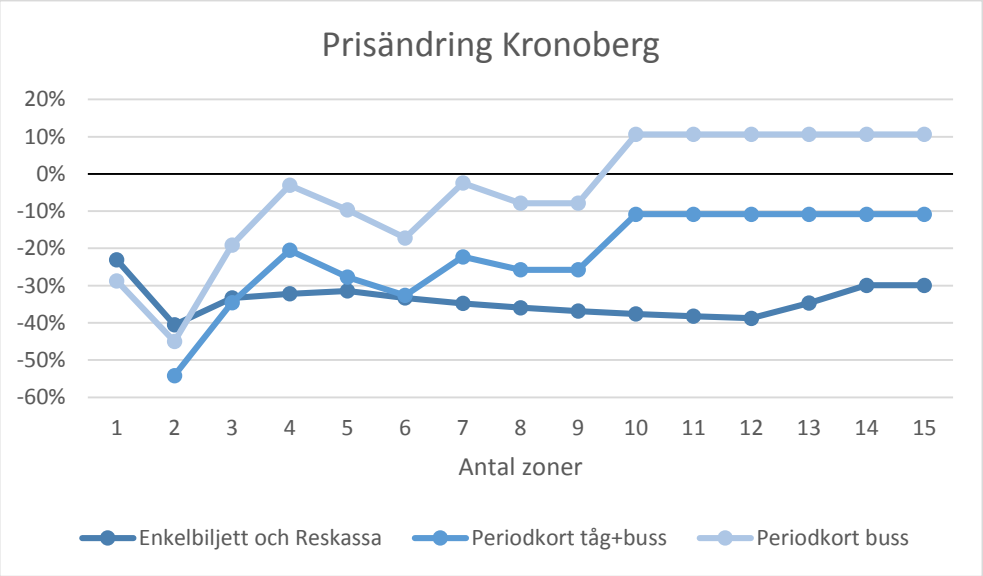
Figur 4-3. Prisförändring per zon vid teoretiskt införande av Skånes zontaxa på dagens zonindelning i Kalmar län.

Resor med stadstrafik skulle bli 5 kr billigare med enkelbiljett och motsvarande periodkort skulle få sänkt pris med 185 kr.

Priset för periodkort för 5–6 zoner skulle nästan halveras. Detta inkluderar t.ex. resor Kalmar–Emmaboda, där periodkortspriset skulle sjunka från 1440 kr till 795 kr.

4.4 Kronoberg

Vid ett teoretiskt införande av Skånes zontaxa i Kronobergs län skulle biljettpriset reduceras i de allra flesta resrelationerna. För periodkort buss blir prissänkningen dock tämligen liten (bortsett från resor i 1–2 zoner) och för sådana periodkort som omfattar tio eller fler zoner skulle förändringen till och med innebära en prishöjning på 10 %, 115 kr.



Figur 4-4. Prisförändring per zon vid teoretiskt införande av Skånes zontaxa på dagens zonindelning i Kronobergs län.

Resor med stadstrafik skulle bli 6 kr billigare med enkelbiljett och motsvarande periodkort skulle bli 155 kr billigare.

Den relativt största förändringen sker för tvåzonsresorna, t.ex. Lessebo–Hovmantorp och Gemla–Växjö. En enkelbiljett skulle där kosta 22 kr i stället för dagens 37 kr. För periodkorten (tåg+buss) skulle priset mer än halveras, 385 kr i stället för 840 kr.

Även resor Alvesta–Växjö skulle bli väsentligt billigare än idag – en enkelbiljett skulle kosta 32 kr i stället för 48 kr och periodkortet skulle kosta 615 kr i stället för 940 kr.

4.5 Skåne

I utredningsalternativet är Skåne referenslän. Detta innebär att pris för resor inom Skåne inte påverkas.

4.6 Länsöverskridande resor

För de länsöverskridande resorna är det svårt att ge en generell bild av hur priserna skulle påverkas i utredningsalternativet. I stället redovisas förändringen här för de exempelresor som valts ut i avsnitt 2.6.

Tabell 4-1. Prisförändring för ett antal länsöverskridande exempelresor vid teoretiskt införande av Skånes zontaxa. Upp till och med 10 zoner beräknas priset på samma sätt som för resor inom respektive län. För de längre resorna (fler än 10 zoner) tillämpas adderad taxa, som idag fast med Skåne-priser i alla län. För dessa resor förutsätts även nuvarande periodkortsrabatter gälla. UA = Utredningsalternativ.

Länsöverskridande	Avstånd		Enkelbiljett			Periodkort		
	km	zoner	Nu	UA	%	Nu	UA	%
Bromölla-Sölvesborg	10	2	44 kr	22 kr	-50 %	645 kr	385 kr	-40 %
Markaryd-Vittsjö	15	2	46 kr	22 kr	-52 %	650 kr	385 kr	-41 %
Laholm-Båstad	17	2	45 kr	22 kr	-51 %	725 kr	385 kr	-47 %
Markaryd-Bjärnum	21	3	48 kr	32 kr	-33 %	650 kr	615 kr	-5 %
Osby-Älmhult	24	3	48 kr	32 kr	-33 %	680 kr	615 kr	-10 %
Markaryd-Hässleholm	38	5	66 kr	48 kr	-27 %	1 060 kr	795 kr	-25 %
Olofström-Älmhult	49	5	82 kr	48 kr	-41 %	1 405 kr	795 kr	-43 %
Karlskrona-Kalmar	89	7	97 kr	60 kr	-38 %	1 640 kr	995 kr	-39 %
Ljungby-Halmstad	73	8	117 kr	66 kr	-44 %	1 625 kr	995 kr	-39 %
Alvesta-Hässleholm	106	11	124 kr	102 kr	-18 %	1 830 kr	1 525 kr	-17 %
Halmstad-Helsingborg	80	13	130 kr	112 kr	-14 %	1 735 kr	1 625 kr	-6 %
Lund-Halmstad	128	23	161 kr	143 kr	-11 %	1 935 kr	1 730 kr	-11 %
Malmö-Älmhult	138	23	129 kr	123 kr	-5 %	1 555 kr	1 290 kr	-17 %

Utredningsalternativet skulle innebära billigare resor i samtliga exempel, dels eftersom taxan sänks i de delar som ligger utanför Skåne och dels eftersom de resor som går genom tio eller färre zoner inte drabbas av dubbla ”förstazoner”.

Prissänkningen är störst för de kortaste resorna, där priserna i princip halveras. I övrigt ligger prissänkningarna mellan 5 % och 45 %.

5. Ekonomisk analys

I detta kapitel analyseras de ekonomiska konsekvenserna av utredningsalternativet, för respektive län. Analysen visar hur de totala biljettintäkterna skulle förändras med en ny prismodell enligt utredningsalternativet. Analysen tar hänsyn till den resandeökning som kan förväntas vid en prissänkning, med hjälp av så kallad priselasticitet[5].

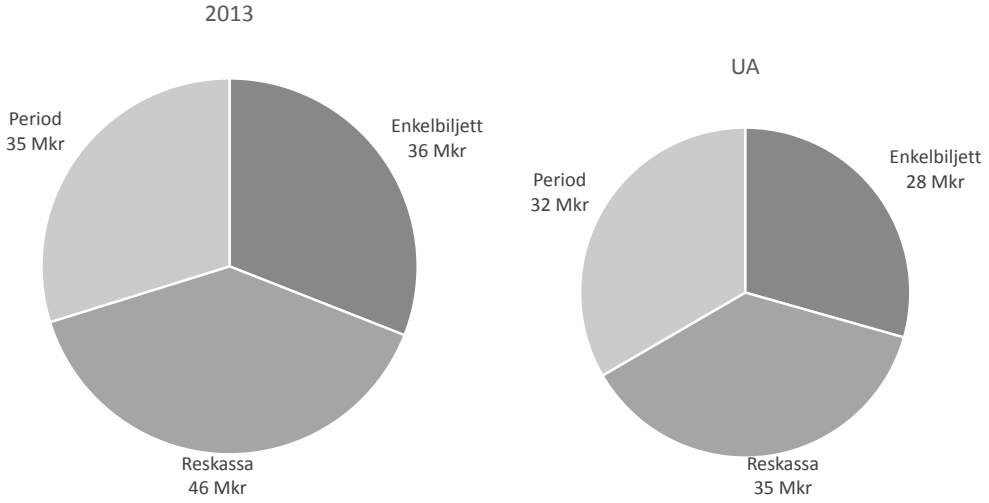
I analysen ingår endast den del av intäkterna som direkt påverkas av Sydtaxans biljettyper, d.v.s. i första hand enkelbiljetter, Reskassa och Period. Mer fristående biljettyper som skolkort, sommarkort o.s.v. ingår alltså inte i redovisningen nedan.

Beräkningarna baseras på uppgifter om intäkter 2013.

5.1 Blekinge

I Blekinge skulle intäkten per resa sjunka med i genomsnitt ca 25 %. Detta kompenseras i kalkylen i viss mån av ökat resande, ca 400 000 resor per år. Den sammanlagda effekten blir att intäkterna från de aktuella biljettyperna sjunker med nästan en femtedel, ca 23 miljoner kr per år.

För enkelbiljetter[6] och Reskassa blir intäktsbortfallet större än för periodkort.



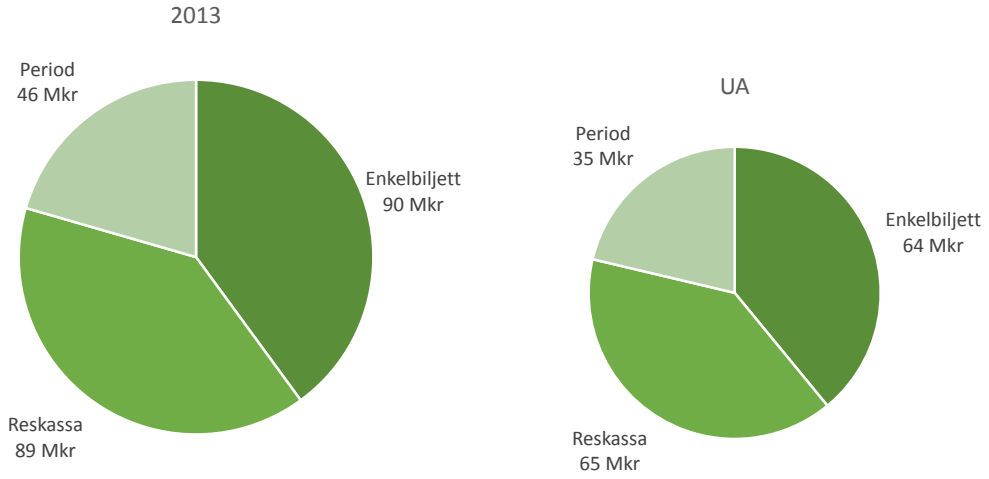
Figur 5-1. Blekingetrafikens intäkter från enkelbiljetter, Reskassa och Period 2013 respektive i utredningsalternativet. Sammanlagt beräknas intäkterna sjunka med 23 miljoner kr per år.

[5] Här antas priselasticitet -0,4 oavsett biljettyp, d.v.s. en prissänkning med 10 % ger 4 % ökat resande.

[6] Resplusbiljetter ingår i siffrorna för enkelbiljetter och utgör i Blekinge knappt en tredjedel av intäkter från dessa.

5.2 Halland

I Halland beräknas intäktsbortfallet i utredningsalternativet bli ca 60 miljoner kr per år, vilket innebär att intäkterna från de aktuella biljettyperna sjunker med 27 %. Resandeökningen beräknas bli knappt 800 000 resor per år. Samtidigt sjunker intäkten per resa med ca 35 %.

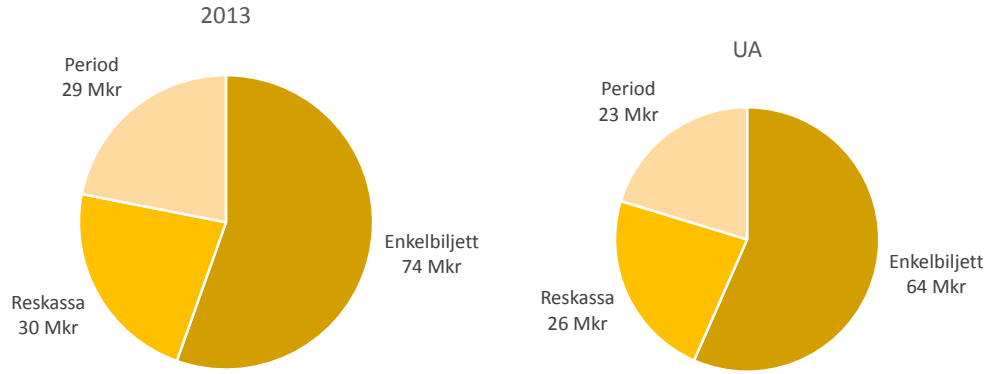


Figur 5-2. Hallandstrafikens intäkter från enkelbiljetter[7], Reskassa och Period 2013 respektive i utredningsalternativet. Sammanlagt beräknas intäkterna sjunka med 60 miljoner kr per år.

5.3 Kalmar

I Kalmar blir den största relativa förändringen för periodkort (se avsnitt 4.3), men eftersom mer än hälften av intäkterna kommer från enkelbiljetter[8] har dessa ändå störst inverkan på totalen.

Den genomsnittliga intäkten per resa beräknas sjunka med 23 %[9]. Detta kompenseras i kalkylen i viss mån av ökat resande, ca 400 000 resor per år, men sammanlagt sjunker intäkterna ändå med ca 15 %. Detta motsvarar ca 21 miljoner kr per år.



Figur 5-3. Kalmar Länstrafiks intäkter från enkelbiljetter, Reskassa och Period 2013 respektive i utredningsalternativet. Sammanlagt beräknas intäkterna sjunka med 21 miljoner kr per år.

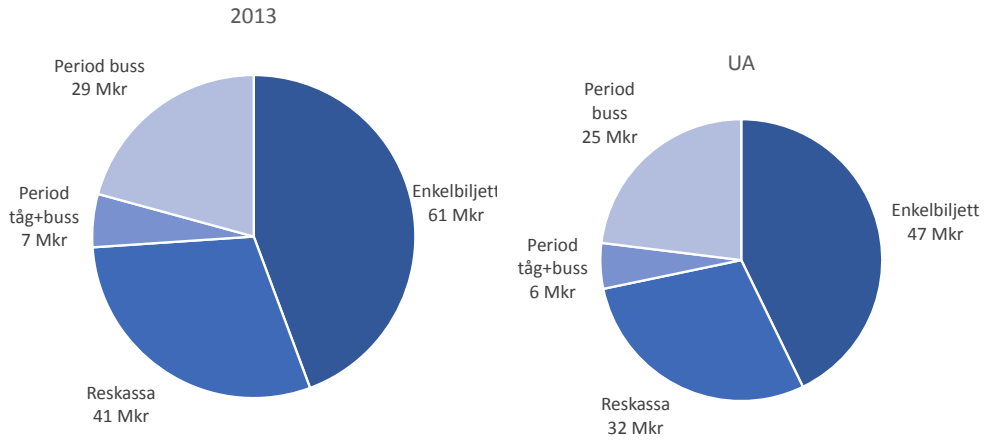
[7] Resplusbiljetter utgör i Halland mer än hälften av intäkterna i kategorin enkelbiljetter.

[8] Inom kategorin Enkelbiljett utgörs ungefär hälften av intäkterna i Kalmar län av Resplusbiljetter.

[9] Indelning i antal zoner saknas i underlaget, och därför har genomsnittsvärden skattats utifrån Figur 4-3.

5.4 Kronoberg

Det genomsnittliga priset per resa beräknas i Kronoberg sänkas med 28 %. Detta ger en resandeökning på drygt 500 000 resor per år och ett intäktsbortfall på ca 29 miljoner kr per år. Det motsvarar ungefär en femtedel av de totala intäkterna från aktuella biljettyper.

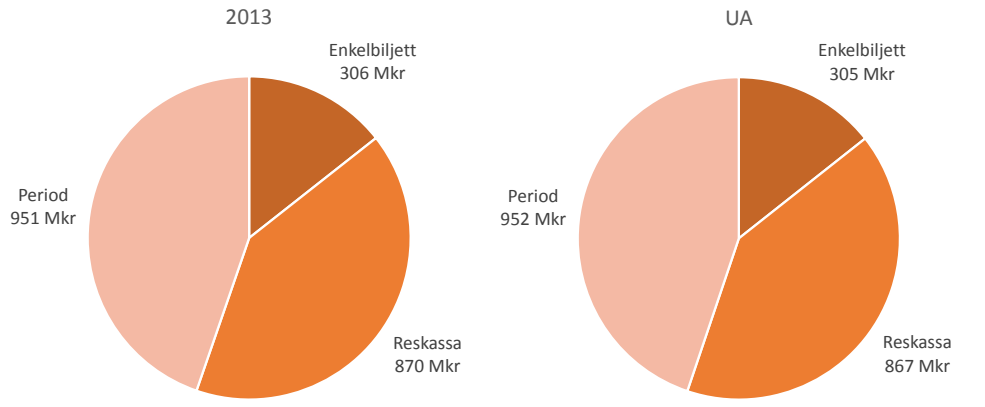


Figur 5-4. Länstrafiken Kronobergs intäkter från enkelbiljetter[10], Reskassa och Period 2013 respektive i utredningsalternativet. Sammanlagt beräknas intäkterna sjunka med 29 miljoner kr per år.

5.5 Skåne

I Skåne påverkas endast intäkter från de länsöverskridande resorna.

Den genomsnittliga prissänkningen på dessa resor (baserat på exemplen i avsnitt 4.6) är ca 25–30 %, men en stor del av denna prissänkning är tack vare justerade taxor i angränsande län och därför påverkas Skånetrafikens ekonomi i relativt liten utsträckning. Intäktsbortfallet beräknas bli i storleksordningen 4 miljoner kr per år[11].



Figur 5-5. Skånetrafikens intäkter från enkelbiljetter, Reskassa och Period, exklusive resor till och från Danmark, 2013 respektive i utredningsalternativet. Sammanlagt beräknas intäkterna sjunka med i storleksordningen 4 miljoner kr per år.

[10] Resplusbiljetter ingår i siffrorna för enkelbiljetter och utgör i Kronoberg ca 40 % av intäkter från dessa.

[11] Detta baseras på exempelresorna i avsnitt 4.6 och att de länsöverskridande resorna beräknas stå för ca 10 % av de totala intäkterna i Skåne från aktuella biljettyper (exklusive resor till och från Danmark).

6. Slutsatser

Utifrån genomgången av nuvarande prismodeller och konsekvensbeskrivningen av en modell med gemensam zontaxa, dras följande slutsatser.

- **Sydtaxan i grunden för biljettfloran.** De biljettyper och rabatter som är gemensamma inom Sydtaxan utgör ramarna för en övervägande del av kollektivresorna i Sydsverige. Tack vare det är det enkelt att resa över länsgränserna. Det finns dock smärre skillnader i vokabulär (jojo i Skåne, Resekortet i övriga fem län) och det finns också ett stort antal länsspecifika rabatter och biljettformer, till exempel speciallösningar för olika målgrupper.
- **Stora skillnader i zonstruktur.** Alla sex länen använder taxesystem med ytzoner. Zonstrukturen har emellertid helt olika uppbyggnad i de olika länen. Som ett tecken på detta är den genomsnittliga zonytan 24 gånger större i Jönköpings län än i Skåne.
- **Olika prisfilosfier.** Priset för en enkelbiljett i stadstrafiken varierar från 20–22 kr i Skåne till 30 kr i Jönköping. Länstaxan, pristaket för enkelbiljetter, varierar från 100 kr i Jönköping till 208 kr i Halland. Prisskillnaderna är väl så stora när det gäller periodkort, och dessutom med olika varianter på prissteg från förstazon upp till pristaket.
- **Dyrt att resa mellan län om resan är kort.** Resor upp till ca 15–20 km (genom enstaka zoner i respektive län) är klart dyrare än motsvarande resor inom länen, om man reser med enkelbiljett eller Reskassa. För periodkort finns ett system med länsgränsrabatter, som ser ut att eliminera denna effekt.
- **Dyrare att pendla mellan län än inom län om resan är lång.** Periodkort för länsöverskridande resor över ca 50 km är dyrare än motsvarande periodkort för resor inom länen. Detta beror på att alla de aktuella länen har ett pristak som får effekt ungefär vid 50–70 km. Något pristak finns inte för de länsöverskridande periodkorten, som därför är dyrare. Systemet med länsgränsrabatter fungerar dessutom så, att flera län bara ger rabatt för periodkort som omfattar upp till 3–4 zoner i länet. Periodkort för längre resor ges därmed ingen rabatt i dessa län. Det bör dock noteras att sett till pris per kilometer är de länsöverskridande periodkorten inte anmärkningsvärt dyra.
- **Ett enhetligt prissystem med oförändrad zonstruktur skulle skapa nya orättvisor.** De länsöverskridande resorna skulle i detta alternativ prissättas på samma sätt som resor inom länen (bortsett från de allra längsta resorna). Åtgärden skulle därför få avsedd effekt, men samtidigt skulle det uppstå nya orättvisor när resor genom stora zoner, som t.ex. i Blekinge, prissätts på samma sätt som resor genom mindre zoner, som i Skåne. Skåne har dessutom ett system där tvåzonsresor bara är marginellt

dyrare än enzonsresor[12], vilket i övriga län skulle innebära särskilt stora prissänkningar för resor genom två zoner.

- **Ett enhetligt prissystem med oförändrad zonstruktur får stora ekonomiska konsekvenser.** Det alternativ som analyserats medför intäktsbortfall på uppemot 30 % i Halland och 15–20 % i Blekinge, Kalmar och Kronoberg.

[12] Syftet är att korta resor som råkar passera en zongräns inte ska bli orimligt dyra. Enzonsresor kostar 20 kr och tvåzonsresor kostar 22 kr med enkelbiljett. I Malmö, Lund och Helsingborg taxeras alla resor inom respektive stad som tvåzonsresor.

7. Utgångspunkter för fortsatt diskussion

I detta kapitel beskrivs tänkbara modeller för utveckling av taxeprinciperna inom Sydtaxan. Först görs en allmän genomgång av vilka taxemodeller som är möjliga, och därefter beskrivs hur dessa skulle kunna tillämpas i Sydtaxeområdet. Slutligen ges några rekommendationer för inriktning på den fortsatta diskussionen om hur taxesamarbetet i Sydlänen bör utvecklas.

7.1 Principiell uppbyggnad av taxesystem

I detta avsnitt finns en genomgång av taxeprinciper. De kan tillämpas för såväl enstaka resor (kontantresor eller förköpsresor) som periodkortsresor. Vilken taxenivå som väljs är oberoende av taxeprinciper.

A. Enhetstaxa

Alla resor kostar lika mycket, oavsett längd. Enhetstaxa är vanlig i stadstrafik. Den fungerar sämre vid långa avstånd eftersom långa resor då ofta blir väldigt billiga (låg intäkt för trafikföretaget), ibland blir också korta resor dyra. Nolltaxa kan ses som en variant av enhetstaxa där priset sätts till noll.

B. Kilometertaxa

Priset är avståndsbaserat och högre ju längre resan är. Priset bestäms oftast av den närmaste linjesträckningen mellan två orter, men kan även beräknas efter bilkörvägen eller fågelvägen. Kilometertaxa fungerar bäst där linjenätet är glest och där alternativa resvägar saknas[13]. I den enklaste formen kostar varje kilometer lika mycket. Men ofta är prissättningen degressiv, d.v.s. att varje tillkommande kilometer kostar mindre ju längre resan är. Ibland tillämpas även takpris. SJ använde tidigare kilometertaxa och fortfarande förekommer kilometertaxa i exempelvis länstrafiken i Norrbotten och Västerbotten.

C. Zontaxa

Nuvarande system i de aktuella länen. Zontaxa innebär att ett område, t.ex. län, delas in i taxezoner, där priset är beroende av i hur många zoner resan sker. Ibland är det istället antalet passerade zongränser som avgör priset. Ju finare zonindelningen är, desto mindre prissteg. Zonerna kan göras olika stora så att det t.ex. är större zoner där trafikstandarden är lägre[14]. Det är även möjligt att ge olika zoner olika pris. Liksom för kilometertaxa kan takpris tillämpas.

[13] En resrelation från X till Y prissätts normalt den närmaste vägen. Om en resa i vissa tidslägen går snabbare med en alternativ resväg som är längre (via Z), bör biljetten gälla även denna väg. Ibland kan delresor på den längre resvägen (A-Z-Y) vara längre än den närmste vägen (X-Y). Då kan resenären köpa en biljett X-Y och bara utnyttjad den på en delresa som är längre (A-Z). Därmed går det att kringgå kilometertaxan och resa för lägre pris på vissa delsträckor.

[14] Med ett givet pris per zon blir det billigare att resa om zonernas storlek ökas. Däremot löser det inte problemet med korta resor över en zongräns, som fortfarande blir lika dyra. Där kan en lösning vara att såväl 1- som 2-zonsresor taxeras för 2 zoner.

D. Separat prissättning av resrelationer

Varje resrelation prissätts separat med utgångspunkt från exempelvis konkurrenssituation och resavstånd. Separat prissättning tillämpas inom flyget och numer av SJ (i kombination med efterfrågestyrning av priset). Förutsätter att antalet taxepunkter inte är alltför stort. Svåröverblickbart för kunden, men kan underlätta för trafikföretaget att maximera intäkterna, i alla fall på längre resavstånd.

Kombinationstaxor

Det går även att kombinera taxeprinciperna. I Stockholms län används kombinationen AC, genom att månadskortet har ett enhetspris medan kontantbiljetter har en zontaxa. På motsvarande sätt kan AB kombineras så att kontantpriset är kilometerbaserat och månadskortet har enhetspris.

Kombinationen CD kan innebära att prissättningen sker separat mellan olika till- och från-zoner. Det kan gälla såväl kontantbiljetter som månadskort.

För alla taxeprinciper kan tidsdifferentiering användas, t.ex. genom att det är billigare att resa under lågtrafiktid än i rusningstrafiken.

7.2 Resor genom flera taxeområden

När resor sker genom flera taxeområden (t.ex. län) finns två principiellt olika modeller; gemensam taxa eller sammanfogning av lokala taxor.

Gemensam taxa för flera taxeområden (alt 1a)

En gemensam taxa för två eller flera län kan skapas enligt någon av de ovan beskrivna principerna. Om zontaxa används kan zonstorlekarna behöva stämmas av mellan länen.

Det är en fördel om det finnas en gemensam beslutande församling för taxan. Om varje område (län) separat ska fatta beslut om en gemensam taxa finns stora risker för låsningar. Även om det finns eller bildas en gemensam organisation är denna lösning problematisk om det är flera ägarorganisationer, eftersom varje enskild organisation därmed inte får kontroll över sin egen ekonomi. Bäst fungerar modellen med ny gemensam taxa om det skapas en ny ägare, t.ex. genom att en ny region (ett nytt landsting) bildas i samband med en länssammanslagning.

Sammanfogning av lokala taxor (alt 2a)

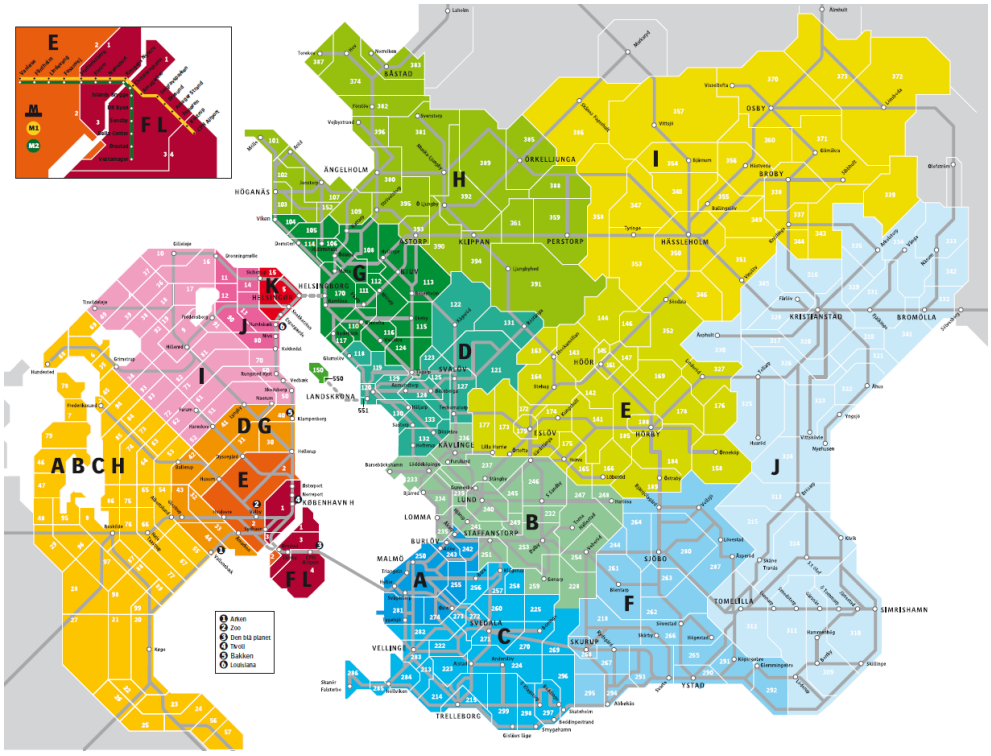
Den andra modellen går ut på att man sammanfogar befintliga taxor i olika områden (län). I princip kan alla de fyra ovan beskrivna taxetyperna användas (enhetstaxa, kilometertaxa, zontaxa eller separat prissättning av resrelationer) och det måste inte vara samma taxetyper på olika sidor om en gräns, även om det underlättar. En administrativ fördel med denna modell är att varje län självständigt kan välja taxenivån inom sitt län och det blir enkelt att fördela intäkterna mellan länen.

Eftersom en kort resa nästan alltid är dyrare per kilometer än en lång, blir det ett prissprång när länsgränser passeras. Ett sätt att lindra den effekten är att

respektive län kan rabattera länsgränsresor (kan avse både kort och kontantbiljetter)[15]. Så sker idag inom Sydtaxan, för periodkort.

Överlagrad taxa (alt 1b och 2b)

En variant av båda modellerna är att det inom varje taxeområde bildas storzoner (t.ex. aggregering av flera mindre zoner), vilka då kan bli någorlunda jämnstora. Det kan vara en gemensam prissättning av storzonerna (alt 1b) eller så kan varje län själv bestämma priset för de egna storzonerna eller kombinationer av egna storzoner (alt 2b). Prissättningen kan sedan ske efter antalet zoner som passeras, t.ex. genom att de olika zonpriserna adderas. Storzonerna används bara för resor över taxeområdesgränser. Öresundstaxan, som omfattar Skåne och Hovedstadsområdet på Själland, är uppbyggd på detta sätt.



Figur 7-1. Taxezoner kring Öresund. De mindre zonerna (markerade med vita linjer) gäller vid resor inom Hovedstadsområdet respektive Skåne. De färgade områdena markerar storzonerna i det överlagrade systemet, Öresundstaxan, och gäller vid resor mellan Hovedstadsområdet och Skåne.

7.3 Tillämpning i Sydtaxeområdet

Trafiksystemet i Sydlänen är komplext av flera skäl. Sex län är inblandade och många resor passerar upp till tre län. I vissa tunga resrelationer finns alternativa resvägar med likvärdiga restider. Exempelvis kan en resa Kalmar-Karlskrona företas via Emmaboda (tåg) eller Torsås (buss), vilket i båda fallen innebär restider på knappt 1½ timme. På motsvarande sätt har Kristianstad-Älmhult alternativa resvägar med tåg eller buss.

[15] Varje län kan självständigt bestämma hur mycket man vill rabattera länsgränsresor. Exempel: Inomlänsbiljetter i två angränsande län prissätts till A och B och rabatteras med Ax och Bx. Priset för en länsgränsresa blir då A + B – Ax – Bx. Modellen fungerar även om ett av länen avstår från rabattering (Ax = 0 eller Bx = 0).

Alternativ 1: Gemensam taxa i Sydlänen

En ny gemensam taxa kan ersätta de befintliga länstaxorna (alt 1a) eller vara en ny taxekonstruktion som överlagrar befintliga länstaxor[16] (alt 1b). I det första fallet kommer den nya taxan att gälla såväl inom som mellan länen medan den i det andra fallet endast kommer att gälla mellan länen.

En gemensam taxa kan inte rimligen vara en **enhetstaxa**, eftersom resavstånden varierar från någon enstaka mil till över 30 mil.

En **kilometerbaserad taxa** är möjlig, men förutsätter svårhanterliga undantag och specialregler där det finns alternativa resvägar[17]. Intäktsfördelningen mellan länen är inte självklar. Intäkterna kan fördelas per kilometer i respektive län, men det missgynnar länen i ändpunkterna som har många bytesresor vidare och då inte får någon ersättning för dessa. Med t.ex. resvaneundersökningar som grund kan en viss del av biljettintäkterna avdelas till de län där start- och slutorterna ligger för respektive biljetter. För att undvika alltför många prisnivåer på kort och kontantbiljetter kan avstånden intervallindelas så att det t ex är ett pris för resor som är 100-119 km och ett högre pris för 120-139 km o.s.v.

Zontaxa kan vara ett intressant alternativ, men kräver då en mer enhetlig zonstruktur än den som finns i de olika länen idag (i enlighet med slutsatserna i kapitel 6). Den nya strukturen kan vara uppbyggd av småzoner (som i Skåne) eller av stora zoner (som i Jönköpings län). I det senare fallet kan varje län förslagsvis delas in i 4-13 storzoner. Liksom för kilometerbaserad taxa kan specialregler behövas[18]. Varje taxezon kan ges ett pris. Eventuellt kan taxezoner, där det görs många byten för vidareresor (t.ex. i Malmö, Kalmar, Karlskrona och Växjö), prissättas högre. Priserna för de zoner som passeras kan adderas, vilket dock ger dyra resor på långa resavstånd. För att minska prisstegen och medverka till att göra regionen ”rundare” kan en rabattering införas. Exempelvis skulle en 2-zonsresa över länsgräns kunna prissättas till 80 % av summan för de två taxezonerna, en 3-zonsresa kostar 70 % av summan av de tre zonerna, 4-zonsresa kostar 60 % av summan av de fyra zonerna o.s.v. Intäktsfördelningen mellan länen kan göras enkel genom att intäkterna från taxezonerna tillfaller de län där zonerna ligger.

Separat prissättning av resrelationer är också möjlig. Även i detta alternativ är det lämpligt att indela varje län i 4-13 storzoner (mindre zoner blir mycket svåröverblickbart p.g.a. den stora mängden resrelationer). Likväl blir antalet kombinationsmöjligheter mycket stort (i storleksordningen 1000 resrelationer mellan zoner i olika län). Några specialregler för alternativa resvägar behövs inte, eftersom giltigheten definieras i varje enskild resrelation (zonrelation). För att undvika godtycklighet i prissättningen är det lämpligt att följa på förhand bestämda principer, där t.ex. storstadsszoner kan prissättas högre än småstadszoner och där en hög resstandard (t.ex. kort restid, hög turtäthet eller direktresa med tåg) i relationen kan motivera ett högre pris. Intäktsfördelningen mellan länen är inte lika enkel som med zontaxa, men följer man ett begränsat

[16] Exempel: Öresundstaxan överlagrar Skånetaxan och Hovedstadsområdets taxa.

[17] Exempel på svårhanterligt fall med kilometertaxa: Avståndet mellan Växjö och Karlshamn är 9 mil. Ibland är den bästa resvägen via Karlskrona, vilket gör att biljetten bör vara giltig den vägen. Avståndet Växjö-Karlskrona är 11 mil. Det innebär att en resenär som ska åka Växjö-Karlskrona kan lösa en biljett till Karlshamn, men stiga av i Karlskrona. Då har hen rest 11 mil men bara betalat för 9 mil.

[18] Om zonindelningen görs så att det är samma antal zoner oavsett resväg så räcker det med att tillåta att biljetten används även för zonerna längs de alternativa resvägarna.

antal principer för prissättningen bör det vara möjligt att låta intäkterna för respektive zoner tillfalla berörda län.

Alternativ 2: Sammanfogning av lokala taxor i Sydlänen

Samtliga sex berörda län har i nuläget zontaxor. Därmed är det enkelt att **sammanfoga de befintliga taxorna** och prissätta resor över en eller flera länsgränser (alternativ 2a). Så sker redan idag för länsöverskridande periodkort inom ramen för Sydtaxan. Eftersom korta resor är dyrare, per kilometer, än långa resor i de sex länen behövs en rabattering av länsgränsresor för att undvika prissprång. Varje län kan själv bestämma hur stor denna rabattering ska vara. Det är dock lämpligt med en gemensam rekommendation så att inte priset varierar alltför mycket för resor som är lika långa och där resstandarden är likartad. Denna lösning är administrativt lätthanterlig. Varje län får intäkterna från resandet i de egna zonerna och får också full rådighet över sina intäkter. En olägenhet är dock att det riskerar att bli olika priser där det finns alternativa resvägar. För att komma tillrätta med detta kan det behövas ett antal undantag och specialregler. Ju större zonerna är, desto mindre blir problemen med specialregler.

Alternativet med **överlagrade storzoner i varje län** finns också, **där varje län självständigt prissätter** sina storzoner (alternativ 2b). Det begränsar antalet zoner och därmed mängden undantag och specialregler. Liksom när de befintliga taxorna sammanfogas så är systemet administrativt lätthanterligt, eftersom varje län får intäkterna från de egna taxezonerna. Varje län behåller den fulla rådigheten över sina intäkter. Men även här kan uppstå problem med olika priser vid alternativa resvägar.

Om en överlagrad taxa väljs bör den prissättas tillräckligt lågt för att det aldrig ska bli billigare att köpa två lokala biljetter enligt respektive länstaxa jämfört med att köpa en genomgående biljett. Blir två lokala biljetter billigare tappar man vitsen med en överlagrad taxa. Å andra sidan måste priset på den överlagrade biljetten vara tillräckligt högt för att en biljett över länsgränsen aldrig blir billigare än att resa lokalt inom ett av länen.

7.4 Rekommendation

Det finns flera tänkbara lösningar för en ny Sydtaxa. De möjligheter som vi bedömer som intressantast att studera vidare är:

- Ny gemensam taxa, som gäller såväl för inomlänsresor som mellan länen (alt 1a). Ny zonstruktur uppbyggd efter samma principer i hela området, alternativt ett system baserat på kilometertaxa. Fungerar bäst vid en eventuell länssammanslagning, d.v.s. med en gemensam beslutsinstans.
- Sammanfogning av lokala taxesystem (alt 2a), vilket är en utveckling av nuvarande Sydtaxan-lösning. Varje län prissätter de egna zonerna[19], och för att undvika prissprång vid länsgränserna används ett system med länsgränsrabatter. För dessa rabatter skulle gemensamma riktlinjer kunna utvecklas, som även bör inkludera enkelbiljetter och Reskassa (idag rabatteras endast periodkort).

[19] Denna lösning fungerar även om något län skulle välja att ersätta det zonbaserade taxesystemet med någon annan taxeprincip.

- Zontaxa med överlagrade storzoner, med gemensam prissättning i hela området (alt 1b) eller där varje län prissätter de egna zonerna (alt 2b). Resor inom respektive län prissätts i separata taxesystem.

Det bör framhållas att en ny gemensam taxa (alt 1a och 1b) utan en ägare kan skapa svåra beslutslägen. I ett län kan det finnas politiska intentioner eller budgetkrav på höjda biljettpriser, medan det i ett annat län kan finnas en vilja att sänka priserna. Alla organisationer brukar ha en önskan att skaffa sig full rådighet över sin ekonomi, vilket innebär att man även behöver kunna besluta om taxenivån. Det kommer man inte att kunna med en taxa som beslutas gemensamt av sex län. Endast med en gemensam huvudman för all kollektivtrafik i området kan problemen lösas helt. En gemensam taxa med flera ägare bedöms dock som möjlig om alla ägare är införstådda med de begränsningar av den egna ekonomiska friheten detta innebär[20].

Enhetstaxa fungerar inte när det är så stor spridning av resavstånden som i Sydsverige. Intäkterna blir låga, samtidigt som långa resor kommer att upplevas som extremt billiga. Alternativt blir korta resor extremt dyra (eller både och).

Separat prissättning förutsätter att det rör sig om ett hanterligt antal resrelationer. Med 4-13 storzoner i varje län skulle det bli i storleksordningen 1000 mellanlänsrelationer som ska prissättas i de sex länen, vilket inte är praktiskt hanterbart.

[20] En möjlighet kan vara att Öresundståg AB får i uppdrag att fatta beslut om en gemensam taxa. Öresundståg AB har emellertid flera delägare.

Bilaga 1) Exempelresor

Här redovisas priser för ett antal utvalda resrelationer i respektive län, samt länsöverskridande. Pris per kilometer för periodkort baseras på ett antagande om 40 resor per månad.

Blekinge	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Lyckeby-Karlskrona	6	1	24 kr	425 kr	4,14 kr/km	1,83 kr/km
Mörrum-Karlshamn	11	2	34 kr	645 kr	3,21 kr/km	1,52 kr/km
Rödeby-Karlskrona	13	2	34 kr	645 kr	2,70 kr/km	1,28 kr/km
Bräkne Hoby-Karlshamn	21	3	48 kr	860 kr	2,29 kr/km	1,02 kr/km
Ronneby-Karlskrona	27	4	62 kr	860 kr	2,34 kr/km	0,81 kr/km
Svängsta-Sölvesborg	28	4	62 kr	860 kr	2,22 kr/km	0,77 kr/km
Olofström-Karlshamn	31	4	62 kr	860 kr	1,99 kr/km	0,69 kr/km
Ronneby-Olofström	58	6	90 kr	995 kr	1,54 kr/km	0,43 kr/km
Sölvesborg-Karlskrona	81	8	124 kr	995 kr	1,54 kr/km	0,31 kr/km

Halland	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Kungsbacka-Åsa	19	2	38 kr	705 kr	2,05 kr/km	0,95 kr/km
Varberg-Veddige	19	3	48 kr	805 kr	2,59 kr/km	1,09 kr/km
Halmstad-Laholm	24	4	58 kr	905 kr	2,42 kr/km	0,94 kr/km
Falkenberg-Ullared	31	4	58 kr	905 kr	1,87 kr/km	0,73 kr/km
Falkenberg-Halmstad	40	7	88 kr	1 205 kr	2,20 kr/km	0,75 kr/km
Halmstad-Hyltebruk	49	6	78 kr	1 105 kr	1,59 kr/km	0,56 kr/km
Falkenberg-Kungsbacka	73	10	118 kr	1 505 kr	1,62 kr/km	0,52 kr/km
Kungsbacka-Halmstad	112	16	178 kr	1 605 kr	1,59 kr/km	0,36 kr/km
Kungsbacka-Laholm	133	19	208 kr	1 605 kr	1,56 kr/km	0,30 kr/km

Jönköping	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Jönköping-Tenhult	15	1	30 kr	600 kr	2,00 kr/km	1,00 kr/km
Eksjö-Nässjö	20	1	30 kr	600 kr	1,50 kr/km	0,75 kr/km
Mullsjö-Jönköping	27	2	50 kr	700 kr	1,85 kr/km	0,65 kr/km
Vetlanda-Sävsjö	28	1	30 kr	600 kr	1,07 kr/km	0,54 kr/km
Gislaved-Värnamo	41	1	30 kr	600 kr	0,73 kr/km	0,37 kr/km
Nässjö-Tranås	53	2	50 kr	700 kr	0,94 kr/km	0,33 kr/km
Gränna-Habo	53	3	100 kr	1 000 kr	1,89 kr/km	0,47 kr/km
Värnamo-Jönköping	69	3	100 kr	1 000 kr	1,45 kr/km	0,36 kr/km
Tranås-Sävsjö	84	3	100 kr	1 000 kr	1,19 kr/km	0,30 kr/km
Smålandsstenar-Nässjö	123	3	100 kr	1 000 kr	0,81 kr/km	0,20 kr/km

Kalmar	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Hultsfred-Vimmerby	24	3	45 kr	1 030 kr	1,88 kr/km	1,07 kr/km
Oskarshamn-Mönsterås	29	4	54 kr	1 235 kr	1,84 kr/km	1,05 kr/km
Kalmar-Nybro	30	4	54 kr	1 235 kr	1,81 kr/km	1,03 kr/km
Nybro-Torsås	45	7	81 kr	1 440 kr	1,79 kr/km	0,79 kr/km
Oskarshamn-Hultsfred	54	5	63 kr	1 440 kr	1,17 kr/km	0,67 kr/km
Vimmerby-Västervik	56	6	72 kr	1 440 kr	1,29 kr/km	0,65 kr/km
Kalmar-Emmaboda	58	6	72 kr	1 440 kr	1,24 kr/km	0,62 kr/km
Oskarshamn-Kalmar	73	8	90 kr	1 440 kr	1,23 kr/km	0,49 kr/km
Västervik-Mönsterås	97	10	108 kr	1 440 kr	1,11 kr/km	0,37 kr/km
Kalmar-Vimmerby	133	13	108 kr	1 440 kr	0,81 kr/km	0,27 kr/km

Kronoberg	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
b = periodkort buss, t = tåg	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Lessebo-Hovmantorp (t)	10	2	37 kr	840 kr	3,70 kr/km	2,10 kr/km
Alvesta-Växjö (t)	19	3	48 kr	940 kr	2,53 kr/km	1,24 kr/km
Växjö-Lessebo (t)	33	5	70 kr	1 100 kr	2,12 kr/km	0,83 kr/km
Alvesta-Ljungby (b)	41	4	70 kr	820 kr	1,73 kr/km	0,51 kr/km
Växjö-Tingsryd (b)	43	5	59 kr	880 kr	1,37 kr/km	0,51 kr/km
Växjö-Åseda (b)	48	5	70 kr	880 kr	1,45 kr/km	0,46 kr/km
Ljungby-Markaryd (b)	49	5	70 kr	880 kr	1,43 kr/km	0,45 kr/km
Alvesta-Älmhult (t)	50	5	70 kr	1 100 kr	1,40 kr/km	0,55 kr/km
Älmhult-Växjö (t)	61	7	92 kr	1 280 kr	1,51 kr/km	0,52 kr/km
Markaryd-Växjö (b)	109	10	125 kr	1 080 kr	1,15 kr/km	0,25 kr/km
Markaryd-Åseda (b)	148	14	147 kr	1 080 kr	0,99 kr/km	0,18 kr/km

Skåne	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Åstorp-Bjuv	8	2	22 kr	385 kr	2,75 kr/km	1,20 kr/km
Malmö-Lund	19	5	48 kr	795 kr	2,57 kr/km	1,06 kr/km
Simrishamn-Kivik	20	2	22 kr	385 kr	1,10 kr/km	0,48 kr/km
Eslöv-Höör	23	5	48 kr	795 kr	2,13 kr/km	0,88 kr/km
Kristianstad-Hässleholm	31	5	48 kr	795 kr	1,53 kr/km	0,63 kr/km
Ystad-Simrishamn	39	6	54 kr	795 kr	1,39 kr/km	0,51 kr/km
Kristianstad-Osby	46	7	60 kr	995 kr	1,31 kr/km	0,54 kr/km
Helsingborg-Lund	55	11	84 kr	1 195 kr	1,54 kr/km	0,55 kr/km
Helsingborg-Hässleholm	75	12	90 kr	1 195 kr	1,20 kr/km	0,40 kr/km
Malmö-Hässleholm	86	17	103 kr	1 195 kr	1,20 kr/km	0,35 kr/km
Malmö-Osby	118	22	103 kr	1 195 kr	0,87 kr/km	0,25 kr/km

Länsöverskridande	Avstånd		Pris		Kilometerpris	
	km	zoner	Enkel	Period	Enkel	Period
Bromölla-Sölvesborg	10	2	44 kr	645 kr	4,40 kr/km	1,61 kr/km
Markaryd-Vittsjö	15	2	46 kr	650 kr	3,07 kr/km	1,08 kr/km
Laholm-Båstad	17	2	45 kr	725 kr	2,65 kr/km	1,07 kr/km
Markaryd-Bjärnum	21	3	48 kr	650 kr	2,29 kr/km	0,77 kr/km
Osby-Älmhult	24	3	48 kr	680 kr	2,00 kr/km	0,71 kr/km
Markaryd-Hässleholm	38	5	66 kr	1 060 kr	1,74 kr/km	0,70 kr/km
Olofström-Älmhult	49	5	82 kr	1 405 kr	1,67 kr/km	0,72 kr/km
Värnamo-Växjö	68	4	78 kr	1 000 kr	1,15 kr/km	0,37 kr/km
Ljungby-Halmstad	73	8	117 kr	1 625 kr	1,60 kr/km	0,56 kr/km
Halmstad-Helsingborg	80	13	130 kr	1 735 kr	1,63 kr/km	0,54 kr/km
Karlskrona-Kalmar	89	7	97 kr	1 640 kr	1,09 kr/km	0,46 kr/km
Alvesta-Hässleholm	106	11	124 kr	1 830 kr	1,17 kr/km	0,43 kr/km
Lund-Halmstad	128	23	161 kr	1 935 kr	1,26 kr/km	0,38 kr/km
Malmö-Älmhult	138	23	129 kr	1 555 kr	0,93 kr/km	0,28 kr/km

16

Linjesträckning Vikaholm 15RK907

REGION KRONOBERG

Trafiknämnden

Linjesträckning Vikaholm

Förslag till beslut
Föreslås trafiknämnden beslutar

att i etapp 2 förlänga busstrafiken från nuvarande ändhållplats för linje 9 till en ny vändhållplats söderut/österut.

att i etapp 3 ändra linje 5:s linjesträckning från att trafikera hållplats Löparvägen till att istället dras ned söderut in i området Telestad

att i etapp 4 förlänga linje 5 till vändhållplatsen som under etapp 2 och 3 använts för busstrafiken från Söderleden, medan busstrafiken från Söderleden till Vikaholm istället förlängs söderut/västerut.

Sammanfattning
Växjö stad planeras fortsätta expandera söder om Teleborg och dessa områden behöver då kollektivtrafikförsörjas. Personal på Länstrafiken och Växjö kommun har tillsammans tittat på hur området planeras, och utifrån det tagit fram ett förslag över hur framtida busslinjer bäst bör dras.

Etapp 1 genomfördes september 2013 då linje 9 introducerades. I upplägget har redan från början funnits beredskap för att busstrafiken ska förlängas efterhand som stadsbebyggelsen söder om Teleborg utökas. Dock finns inget beslut om hur. Det nu framtagna förslaget innebär att i nästa etapp (etapp 2) förlängs linje 9 in i området söderut och österut till en ny vändhållplats.

Därefter (etapp 3), när området Telestad börjar bebyggas, ändras linje 5:s sträckning så att den linjen inte kör till hållplats Löparvägen, utan istället ner i Telestad till en vändhållplats som inte kommer vara den slutgiltiga ändhållplatsen.

I etapp 4 fortsätter Vikaholm att bebyggas västerut. Linje 9:s sträckning ändras då till att gå söderut/västerut till en ny ändhållplats, som dock på sikt kan bli en delsträcka in i/mot framtida området Jonsboda (längre västerut). Samtidigt förlängs linje 5 fram till vändhållplatsen som linje 9 trafikerat under etapp 2 och 3.

Tidpunkt för när respektive etapp ska träda ikraft samt om turtätheten på någon linje ska ändras, bör bestämmas först då vi har mer precis information om när bebyggelsen i de olika områdena kommer äga rum.

REGION KRONOBERG

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Tidåsen
Trafikchef

Bilaga: Linjesträckning Vikaholm

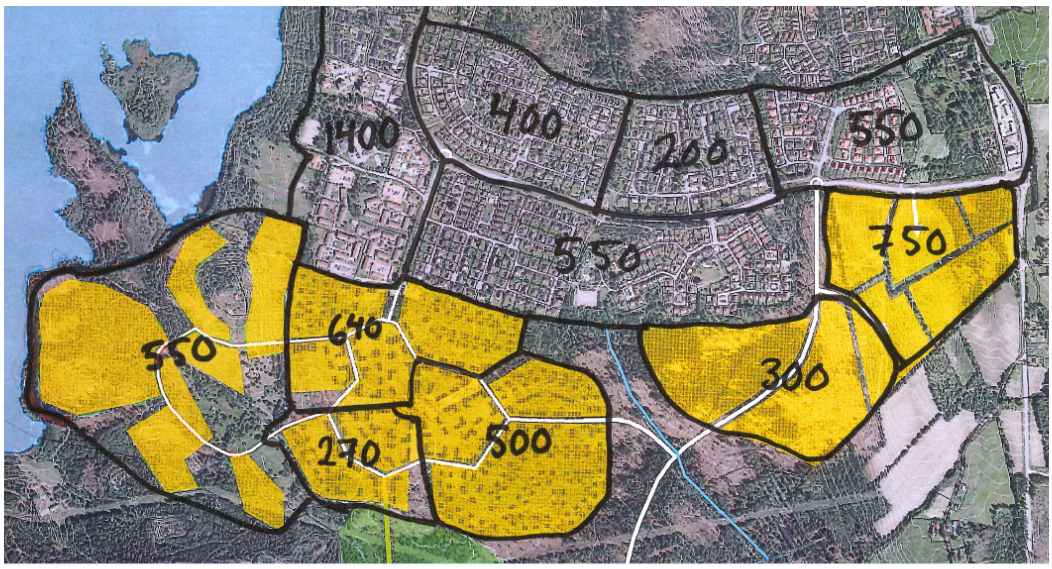
REGION KRONOBERG

Linjesträckning Vikaholm

Södra Teleborg trafikeras idag av tre stadsbusslinjer enligt nedanstående karta.

Etapp 1 Nuvarande stadsbusstrafik

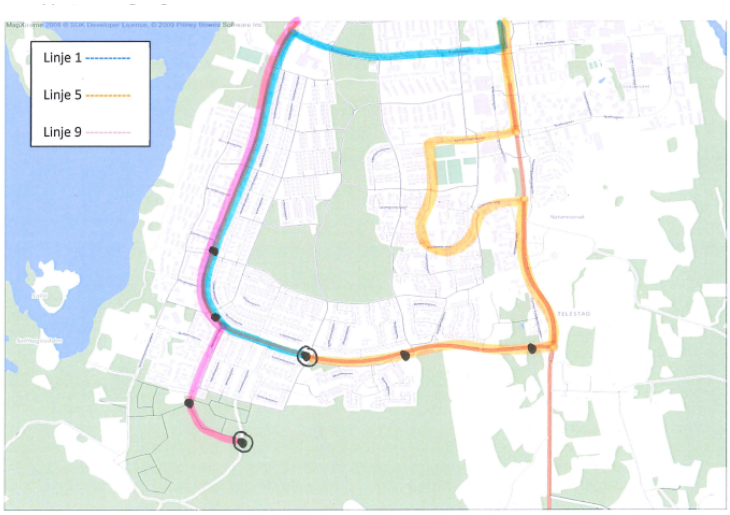
Söder om Teleborg planeras två nya områden: Vikaholm och Telestad. Även dessa behöver förses med kollektivtrafik. Växjö kommun upprättar bostads- och befolkningsprognoser för nya områden som ska bebyggas. Enligt senaste befolkningsprognosen från 2014 beräknas antalet boende bli enligt nedanstående karta:



Karta. Befolkningsprognos Vikaholm och Telestad

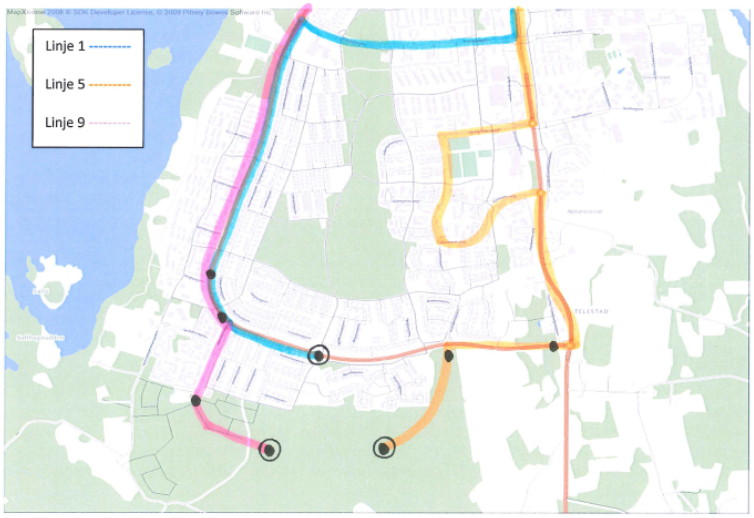
Tidsmässigt planeras centrala/östra Vikaholm bebyggas först. Därefter Telestad och sedan västra Vikaholm. Utifrån denna information samt mer detaljerad sådan, har personal på Länstrafiken och Växjö kommun utrett lämpliga linjesträckningar för stadsbusstrafiken i de olika etapperna. Målet har varit en rationell busstrafik planerad utifrån ett kundperspektiv.

Vikaholm har nu börjat bebyggas. Där finns idag en tillfällig ändhållplats för linje 9. Resandet är ännu sparsamt, men ökar kraftigt i takt med att området byggs ut. Ju längre området byggs söderut/österut, desto fler boende i området kommer få långa gångvägar till busshållplatsen. Därför bör busstrafiken från Söderleden i etapp 2 förlängas till en ny vändhållplats.



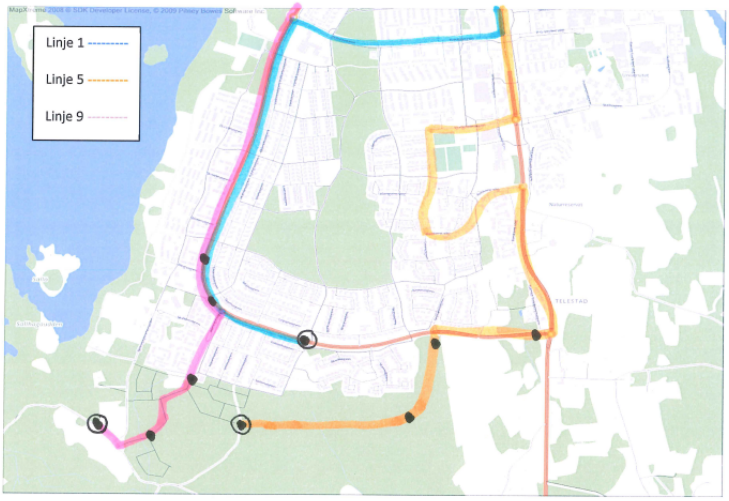
Etapp 2 Förlängning österut i Vikaholm

Därefter planeras området Telestad att bebyggas. Linje 5 föreslås då ändras så att den kör in i området. Idag körs linjen till ändhållplats Löparvägen. Den trafikeras även av linje 1 varför trafikutbudet är stort där även om linje 5 slutar att trafikera den hållplatsen. I denna etapp (etapp 3) körs trafiken till en tillfällig vändhållplats i området.



Etapp 3 Ändring av linje 5 när Telestad bebyggs

Så småningom planeras även västra Vikaholm att bebyggas. Området beräknas bli stort med långa gångavstånd till trafiken som planerats till och med etapp 3. Busstrafiken från Söderleden bör i det skedet dirigeras om så att den går västerut inom Vikaholm. För att fortsatt kollektivtrafikförsörja östra Vikaholm bör då linje 5 förlängas, via en bussgata, till den vändhållplats som används på Vikaholmslinjen i etapp 2 och 3.



Etapp 4 Utbyggnad västerut i Vikaholm.

Om bebyggelse planeras ytterligare söderut/västerut ska denna busslinje kunna förlängas ytterligare sträckor.

REGION KRONOBERG

Fortfarande finns osäkerheter i hur de olika områdena ska bebyggas. Även den inbördes ordningen kan ändras. Och framför allt är tidpunkten för de olika byggnationerna högst osäker. Beslut om NÄR respektive etapp ska genomföras bör därför fattas närmare i tid till respektive förändring, då förutsättningar är betydligt mer säkra.

Genom detta beslut vill trafiknämnden skapa trygghet och säkerhet i den långsiktiga planeringen av dessa områden. Boende och bostadsspekulanter ska kunna veta hur både etapplösningarna samt de långsiktiga lösningarna ser ut. Likaså vill vi med detta att kommunens tekniska nämnd ska ha ett bra underlag för att göra de investeringar som behövs för kollektivtrafiken på bästa och mest rationella sätt.