

TRAFIKNÄMNDEN

Tid	2015-10-09 09:00-12:00
Plats	Flåren, 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) Ann-Charlotte Wiesel (M) Viktor Emilsson (M) Eva Johnsson (KD) Camilla Ymer (S) 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 Ulf Pettersson Julija Markensten Jessica Gunnarsson

1. Justering av protokoll

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår trafiknämnden besluta

att utse Sven Sunesson att jämte ordförande justera protokollet. Justering sker 14 oktober 2015.

2. Fastställande av dagordning

3. Svar på medborgarförslag – Bussförbindelse till stadsdelen Söder. 15RK980

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att avslå medborgarförslaget med anledning av att frågan nyligen utretts och beslut fattats om att behålla dagens linjesträckningar.

Sammanfattning

Barbro Larsson har lämnat ett medborgarförslag angående stadsbusstrafik på stadsdelen Söder i Växjö. Frågan har nyligen utretts av trafiknämnden och beslut om att behålla dagens linjesträckningar fattades i december 2014.

Beslutsunderlag

- Svar på förslag om trafikändring på söder i Växjö
- Medborgarförslag: Bussförbindelse till stadsdelen Söder
- Trafik på söder i Växjö, beslutsunderlag
- RFSS TN 2014-12-10 Tjcker Trafikering söder i Växjö,

4. Rapporter från externa uppdrag

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att med godkännande notera rapporter från externa uppdrag till protokollet.

5. Lägesrapporter

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Ansvariga handläggare föredrar aktuella lägesrapporter.

6. Delårsrapport augusti 2015 15RK1295

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att godkänna Delårsrapport augusti 2015 för trafiknämnden.

att rekommendera regionstyrelsen besluta att rekommendera regionfullmäktige godkänna trafiknämndens delårsrapport augusti 2015

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari – augusti 2015 uppgår sammanlagt till 11,9 mkr.

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

Beslutsunderlag

- Missiv trafiknämnden delårsrapport augusti 2015
- Delårsrapport trafiknämnden augusti 2015 - 2015-09-17

7. Linjesträckning Älmhults stadstrafik 15RK1496

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att förändra linjesträckningen på linje 30 i Älmhult i enlighet med upprättad skrivelse. Förändringen gäller fr o m 2015-12-13

Sammanfattning

Linje 30 i Älmhults stadstrafik har funnits i tre år. Önskemål om ändringar i linjesträckningen har kommit in till Länstrafiken Kronoberg och utifrån dessa föreslås ändringar som kan genomföras vid det ordinarie tidtabellsskiftet 2015-12-13.

Beslutsunderlag

- *Linjesträckning Älmhults stadstrafik - Missiv*
- *Beslutsunderlag Linjesträckning Älmhults stadstrafik*

8. Svar på skrivelse Förbättrat samarbete mellan landsting i olika län 15RK1177

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att godkänna svaret på skrivelse i enlighet med upprättad handling.

Sammanfattning

Region Kronoberg har via Länsstyrelsen mottagit en skrivelse från Gunnar Ihrén.

Skrivelsen frågar efter och önskar ett förbättrat samarbete mellan landsting i olika län avseende färdtjänstresor och sjukresor. I svar på skrivelsen förklaras gällande reglemente avseende Riksfärdtjänst och sjukresor.

Beslutsunderlag

- *Förbättrat samarbete mellan landsting i olika län - svar på skrivelse - missiv*
- *Förbättrat samarbete mellan landsting i olika län - svar på skrivelse*
- *Förbättrat samarbete mellan landsting i olika län. Det verkar inte möjligt att åka varken färdtjänst eller sjukresa över länsgränser utan flera transporter!?*

9. Tungt underhåll Öresundståg, tilläggsavtal med AB Transitio 15RK1516

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna förslag till tilläggsavtal beträffande tungt underhåll med AB Transitio

att de medel som återbetalas av AB Transitio skall användas för att täcka Länstrafiken Kronobergs kommande kostnader för tungt underhåll och fordonsupprustning

Sammanfattning

I dagens hyresavtal med AB Transitio avsätts medel för planerat tungt underhåll för fordonen. Inom Öresundståg AB fördelas löpande fordonskostnader,

inklusive löpande underhåll samt tungt underhåll till respektive region i förhållande till hur stor trafikproduktionen är inom regionen.

De län/regioner som hyr sina fordon genom AB Transitio har redan valt att genomföra den föreslagna förändringen.

10. Samtrafiken - information

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Håkan Östlund från Samtrafiken ger en presentation av verksamheten.

Samtrafiken ägs av alla länstrafikbolag i landet och står bl a bakom resplussarbetet.

11. Anmälningar för kännedom

Ärendet i korthet

Anmälan av beslut av Färdtjänst och Riksfärdtjänst under perioden 2015-09-01 - 2015-09-30.

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera anmälningsärenden avseende Färdtjänst och Riksfärdtjänst till protokollet.

12. Övriga ärenden

3

**Svar på medborgarförslag – Bussförbindelse till
stadsdelen Söder. 15RK980**

Trafiknämnden

Svar på medborgarförslag – Bussförbindelse till stadsdelen Söder.

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att avslå medborgarförslaget med anledning av att frågan nyligen utretts i trafiknämnden (TN § 96/2014) och beslut fattats om att behålla dagens linjesträckningar.

Sammanfattning

Barbro Larsson har lämnat ett medborgarförslag angående stadsbusstrafik på stadsdelen Söder i Växjö. Frågan har nyligen utretts av trafiknämnden och beslut om att behålla dagens linjesträckningar fattades i december 2014 (TN § 96/2014)

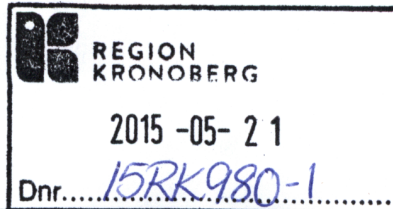
Bakgrund

Trafiknämnden lät i slutet av 2014 utreda stadsbusstrafiken för stadsdelen Söder i Växjö. Beslut fattades 2014-12-10 att behålla befintlig linjesträckning.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Tidåsen
Trafikchef

Bilaga: Beslut i trafiknämnden 2014-12-10 (TN § 96/2014) med tillhörande beslutsunderlag



Telefonnummer

Mitt förslag

Eftersom jag tidigare i ett medborgarförslag 2014 berört denna viktiga fråga rörande bussförbindelse/kollektivtrafik på Söder i Växjö , får jag hänvisa till min bifogade bilaga.
Med vänlig hälsning
Barbro Larsson

SKICKA

Kontaktperson

Johan Jarl

Nämndssekreterare

E-post: johan.jarl@kronoberg.se (mailto:johan.jarl@kronoberg.se)

Telefon: 0470-58 80 00

Mobil: 0767-20 76 50

KONTAKTA WEBBREDAKTIONEN

MEDBORGARFÖRSLAG:

Bussförbindelse till stadsdelen Söder.

Enligt lagen om kollektivtrafik 2012 skall kollektivtrafiken vara tillgänglig för alla och detta är också ett av de styrande målen i Regionförbundets verksamhetsplanering för kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken ger möjligheter speciellt för barn, äldre (äldre= ålder 60-90 år) och personer med funktionsnedsättning att åka kommunalt. Att åka med kollektivtrafiken är ett självklart val för äldre och personer med funktionsnedsättning men också ett enkelt alternativ för alla som reser med barnvagn.

Det är mycket viktigt att gångavståndet från bostad till busshållplats är rimligt långt. I Linköping har 97 % av invånarna i Linköpings stad mindre än 400 meters gångavstånd till en busshållplats.

2014 publicerades från Linnéuniversitetet en fallstudie över Växjö's busstrafik. "Enklare att åka buss" om "Busstrafikens satsning för en hållbar miljö". Författaren Alexander Andersson skriver "Alla förändringar görs för att stadstrafiken skall bli mer tillgänglig och för att resenärerna skall ha fler valmöjligheter att hitta det, som passar dem bäst. Med en satsning blir stadstrafiken mer attraktiv och förhoppningen är att det lockar ännu fler resenärer" **I Undersökningen svarade 70% av de tillfrågade att de inte kunde tänka sig att gå längre än 500 meter till busshållplatsen och 26% kunde inte tänka sig gå längre än 350 meter.** "Det är således viktigt med en relativt hög hållplatstäthet i Växjö för att tillfredsställa invånarnas behov och öka bussens attraktivitet"

I juni 2013 drogs servicebussen, buss nr 23 in. Buss 23 var den enda busslinjen på Söder och således den enda möjligheten för oss, därav många äldre, att åka kommunalt till och ifrån stan. September 2013 insattes buss nr 9, biogasbuss på sträckan Resecentrum-Vikaholm. Motivet för indragningen av buss 23 var enligt trafikplaneringschef Per-Olof Löfberg att det var för få som använde hållplatserna på Söder och för den nu befintliga biogasbussen nr 9 skulle det innebära en omväg att köra in på de mer centrala delarna av Söder. Busslinje nr 9 tillkom för att få en snabb och rak kommunikation till det nya Teleborgsområdet Vikaholm. Så vi boende på Söder blev utan vår enda möjlighet att åka kollektivt och detta samtidigt som vi inom stadsdelen Söder samlade matavfall för produktion av bussarnas drivmedel, biogas!

På planeringsstadiet kom man fram till att med "Medborgarförslaget- ändrad körsträcka för buss 9" skulle antalet resenärer till och från Söder vara betydligt färre än de som skulle avstå att åka till och ifrån Vikaholm pga omvägen inom Söder. Genom att körsträckan förlängdes skulle också kostnaderna öka. Ekonomin för linje nr 9 skulle således försämrats. (Medborgarförslaget avslogs av Kommunstyrelsen 4 november 2014)

Vad som skrives om konsekvenser av ändrad körsträcka för buss 9 är dock hypoteser! Hypoteser måste valideras!

Jag är 76 år, bor på centrala Söder **och har ett gångavstånd på 1.5 km från min bostad till Resecentrum.** Skall jag till stan för att t.ex. handla blir det en lång vandring, som tar många timmar. Sammanlagt måste jag gå 4-5 km för att uträtta ärenden på stan, därtill kommer belastningen att

bära hem kassar med varor, det är ju backigt lite här och var på gamla Söder. Det är många äldre på Söder som är i min situation.

Mitt MEDBORGARFÖRSLAG:

Alternativ 1.

Buss nr 9: Ändring av den nuvarande körsträckan för buss nr 9 med tillägg av en kort körsträcka inom centrala Söder. Förslagsvis från lasarettet-Värendsgatan-Blekingegatan-Södra Ringvägen-Bergundavägen-Wennergrensgatan-Södra Järnvägsgatan.

I rusningstid då passagerarna åker till och ifrån arbetet kan buss 9 vara en direkt linje till och ifrån Vikaholm med få stopp, men utanför rusningstid den något längre körsträckan inom Söder och då med fler stopp.

Under första året med den nya körsträckan föra noggrann statistik över av-och påstigande på de olika hållplatserna (för validering av arbetshypoteserna!) . Till kostnadsökningen för körsträckan inom Söder kan Söderbornas biogasproduktion vara en del av (eller hela?) betalningen för kostnadsökningen. Är det verkligen en ekonomisk belastning för region Kronoberg att buss 9 vissa tider kör en kort väg inom Söder?

Om detta alternativ är politiskt omöjligt att genomföra återstår

Alternativ 2.

För att hålla en hög servicenivå; Återinsätta servicebuss, som tidigare buss 23.

Om ekonomin inte tillåter inköp av biogasdriven servicebuss blir resultatet att region Kronoberg får hyra en liten biogasdriven buss.

RiTill beskriver hur trafikförvaltningen skall arbeta för att skapa tillgänglig kollektivtrafik där alla resenärer oavsett ålder eller funktionsnedsättning har likvärdiga möjligheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken.

Jag skriver detta medborgarförslag för att vi boende på Söder inte skall bli isolerade, diskriminerade utan att ha samma möjligheter att åka kollektivt som boende inom andra stadsdelar i Växjö och i andra städer i Sverige.

Växjö den 18 maj 2015



Barbro Larsson

Pensionerad överläkare

Hagagatan 11

352 35 Växjö

Tel: 0470-24167 eller mobil 070-6241671

§ 96 Trafik på Söder i Växjö

Dnr 14/0043

Bakgrund

Önskemål om mer linjelagd stadsbusstrafik på stadsdelen Söder har inkommit till trafiknämnden. Resandet med stadsbussarna har alltid varit lågt i stadsdelen, och under 2013 ändrades den trafik som fanns.

Införande av ny trafik bör bedömas ha förutsättningar att få en god täckningsgrad, vilket nya centrumlinjer inte bedöms ha. Trafiknämnden föreslås därför besluta om att behålla befintlig linjesträckning för stadsbusstrafiken på söder i Växjö.

Beslutsunderlag

- Trafikering på Söder i Växjö, tjänsteskrivelse

Beslut

Trafiknämnden beslutar

Att behålla befintlig linjesträckning för stadsbusstrafiken på söder i Växjö.

Patrik Tidåsen

Tjänsteskrivelse - Trafikering söder i Växjö

Bakgrund

Önskemål om mer linjelagd stadsbusstrafik på stadsdelen Söder har inkommit till trafiknämnden. Resandet med stadsbussarna har alltid varit lågt i stadsdelen, och under 2013 ändrades den trafik som fanns. De tre centrumlinjerna, varav en gick på Söder, drogs in. Samtidigt startades linje 9 som trafikerar delar av Söder.

Trafiknämnden beslutade 2011-09-29 om linjesträckningarna i Växjö stadstrafik som började gälla 2013-09-02. Växjös KSAU beslutade senare, 2013-01-29, att linje 23, den lilla linjen som fanns bl a på Söder, skulle läggas ned, vilket togs upp som information på trafiknämnden 2014-04-02.

Nedlagda centrumlinjer

Trafikomläggningarna som gjordes 2013 följde trafikförsörjningsprogrammets intentioner, bland annat den om "Bäst för flest". Prioritet lades på att så många som möjligt skulle åka kollektivt för att nå en resandeökning. Resandet har också ökat och fortgår alltjämt.

Under 2000-talet har det inte funnits någon ordinär stadslinje på Söder. Det som funnits är en liten buss som kört tre linjer, varav en av linjerna, linje 23, gått på Söder. Resandet var lågt och bestod mest av trafik till/från lasarettet, samt på slutet påstigande vid Biskopshagen. Efter beslut i Växjö kommuns KSAU lades alla centrumlinjerna ned under 2013. I beslutsunderlaget fanns både minskat resande, höga kostnader samt att de flesta av resenärerna på dessa linjer skulle kunna välja andra



alternativ när övriga linjenätet lades om. Resandet på centrumlinjerna hade minskat 10 år i rad från 64 017 år 2001 till 23 362 (varav 9 165 på linje 23) år 2011.

Täckningsgraden var nere i 17 % och skulle ha minskat ytterligare om trafiken fortsatt med de nya gasbussarna. Nettokostnaden för linjerna var 1,6 miljoner kr/år. Om resenärerna istället skulle rest var och en för sig med taxi beställd av Serviceresor (50 % sjukresa, 50 % färdtjänstresa), skulle samhällets nettokostnad blivit 1,2 miljoner kr/år. Resandet på centrumlinjerna var alltså dyrare per resa än den kommunala färdtjänsten och landstingets sjukresor. Med så hög kostnadsbild, stadigt minskat resande, samt att det nya linjenätet och de nya mer tillgänglighetsanpassade bussarna gjort det möjligt för flertalet av resenärerna på centrumlinjerna att fortsatt använda stadsbuss, fanns det underlag för att lägga ned linjerna. Förutsättningarna vid en ny uppstart av linjerna bedöms inte ha förbättrats, utan tvärtom försämrats. Kostnaderna skulle vara högre än tidigare och intäkterna lägre.

2001	64 017
2002	62 263
2003	57 425
2004	54 025
2005	49 228
2006	47 667
2007	44 960
2008	41 282
2009	26 116
2010	25 399
2011	23 362

Resandeutveckling centrumlinjerna 2001-2011.

Resandet på centrumlinjerna bestod till 20 % av resenärer som gjorde en avgiftsfri sjukresa eller betalade en av kommunen rabatterad färdtjänstbiljett. Övriga resenärer stod för 80 % av resandet.

Linje 9

En ny linje, linje 9 som kör mellan Vikaholm och centrum, startades 2014-09-02. Den har en hållplats vid Biskopshagen samt vid lasarettet. Sedan i våras har den också en hållplats på västra delen av Söder. De önskemål som inkommit till trafiknämnden handlar mest om trafik på södra delarna av Söder, ett område med längre gångavstånd till linje 9. En omläggning av linje 9 skulle dock både ge ökade kostnader och lägre intäkter. Främsta syftet med linje 9 är att ge en snabb resandemöjlighet mellan centrum och området Vikaholm som håller på att bebyggas. Hittills är resandet på linje 9 inte stort, men det är ännu inte många som flyttat in i Vikaholm, och samtidigt har linje 9 under hösten inte kunnat trafikera lasarettet pga ombyggnationen av Södra Järnvägsgatan.

På sikt beräknas ett stort resande på linjen, varav det stora underlaget är resandet till/från Vikaholm. Övriga delar av linjen; västra Teleborg, Vallen, Biskopshagen samt norra delen av Söder, kommer också generera resande, men Vikaholm beräknas vara den stora delen i underlaget. Om sträckningen på söder läggs om kommer attraktiviteten för de flesta potentiella resenärer att minska. Samtidigt är underlaget för resande till/från södra Söder litet, varför antalet tillkommande resenärer kommer bli betydligt mindre än de som väljer att inte resa med linjen. Det blir därför färre resenärer och därmed också lägre intäkter. Körsträckan på södra Söder jämfört med södra Järnvägsgatan är också längre varför kostnaden ökar. En ändring av linjesträckningen för linje 9 skulle därför ge minskat resande, lägre intäkter, högre kostnader samt gå emot intentionerna i trafikförsörjningsprogrammet.



Sammanfattning

Intentionerna hos dem som kontaktat trafiknämnden är goda. Man vill åka med Länstrafiken och man vill ha kortare avstånd till busshållplatserna. Det finns en positiv vilja till att resa med Länstrafikens bussar. Trafiknämnden måste dock ta hänsyn till både intäkter, kostnader samt målet om att få så många som möjligt att resa kollektivt. Förändrade körsträckor, vilket trafiknämnden avser vara varsamma med efter de stora förändringarna som gjordes år 2013, bör ge ökat resande och bättre ekonomi, inte det motsatta, vilket en förändring av linje 9 skulle leda till. Införande av ny trafik bör bedömas ha förutsättningar att få en god täckningsgrad, vilket nya centrumlinjer inte bedöms ha. Nämnden bör därför varken besluta om förändrade körsträckor eller införande av ny trafik.

Förslag till beslut

Att behålla befintlig linjesträckning för stadsbusstrafiken på söder i Växjö.

6

Delårsrapport augusti 2015 15RK1295

Trafiknämnden

Delårsrapport augusti 2015

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna Delårsrapport augusti 2015 för trafiknämnden.

att rekommendera regionstyrelsen besluta att rekommendera regionfullmäktige godkänna trafiknämndens delårsrapport augusti 2015

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari – augusti 2015 uppgår sammanlagt till 11,9 mkr.

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

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Ulf Petersson
Ekonomichef

Bilaga: Delårsrapport augusti 2015 för trafiknämnden

DELÅRSRAPPORT AUGUSTI 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”.

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
- Förfinna och utveckla trafiken
- Locka nya kunder
- Få befintliga kunder att resa mer med kollektivtrafiken

Vår vision

Ett gott liv i ett livskraftigt län



	Invånare	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	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 - Uppföljning och revidering av trafikutbud	Kommunera 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	Bedömning	Mål 2015	Långsiktigt mål 2017
Invånare					
NKI (Buss/tåg)	66 % (helår 2014)	69 % (september 2014 - augusti 2015)	Överstiger mål för 2015	67 %	69 %
NKI (Serviceresor)	84 % (helår 2014)	85 % (januari - augusti 2015)	I nivå med helårsmål	85 %	85 %
NKI (Färdtjänsthandläggning)	Värde saknas	-			91 %
Medarbetare					
Nöjd Medarbetarindex					
Arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro					
Verksamhetsutveckling					
Kundnöjdhet väntetid i telefon beställningscentralen	71 % (helår 2014)	78 % (januari - augusti 2015)	Strax under helårsmål	80 %	90 %
Marknadsandel	11,3 % (helår 2014)	11,41 % (september 2014 – augusti 2015)	Målet för helåret beräknas nås	11,4 %	11,7 %
Ekonomi					
Bilbeläggning Serviceresor (resande per tur)	Data ej tillgänglig	Data ej tillgänglig			
Självfinansieringsgraden totalt för all linjetrafik skall vara minst 50 %	55,3 % (2014)	53,7 % januari – augusti 2015	Prognos för helåret 52,9 %	>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 augusti inom ekonomisk ram		Bokslut inom ekonomisk ram	Bokslut inom ekonomisk ram

Sammanfattning av perioden

Trafiknämndens verksamhet har fungerat väl januari - augusti 2015 och utfallet är totalt mycket positivt.

Resultatet för perioden är 11,9 miljoner bättre än budget.

Prognosen för helåret är ett överskott gentemot budget med 5,5 MKR.

Självfinansieringsgraden i linjetrafiken uppgick januari – augusti 2015 till 53,7 % vilket är lägre än för kalenderåret 2014 (55,3 %). Prognosen för helåret är 52,9 %. Se bifogad tabell. Tappet av Resplus-biljetter har upphört juli/augusti. Dock ingen ökning jämfört med föregående period 2014.

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

Upphandlingen av nytt dirigeringsystem till Serviceresor pågår enligt plan. Utarbetandet av ett anbudsunderlag pågår. Arbetet är något försenat, anbudsunderlaget planeras vara klart i mitten av september.

Arbetet med att kvalitetssäkra den linjelagda busstrafiken går vidare. Bland annat fokuserar vi på rättidigheten (rätt avgång/ankomsttid).

Tester i full skala pågår med det upphandlade fordonstekniksystemet för den linjelagda busstrafiken. När systemet är i full drift möjliggörs ytterligare kvalitetshöjande åtgärder.

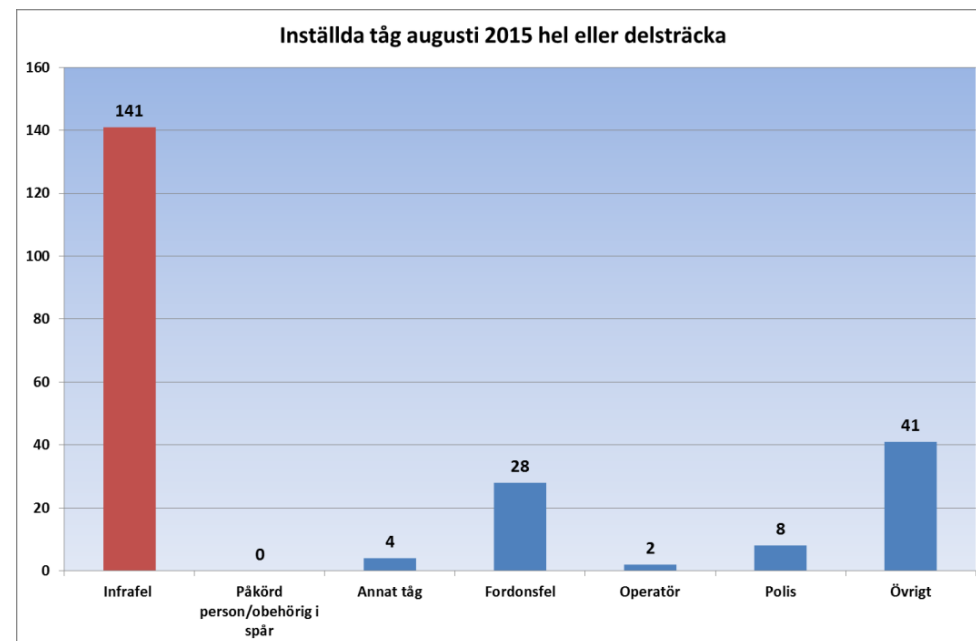
Punktlighet Öresundståg

Sammanfattning punktlighet **augusti 2015:**

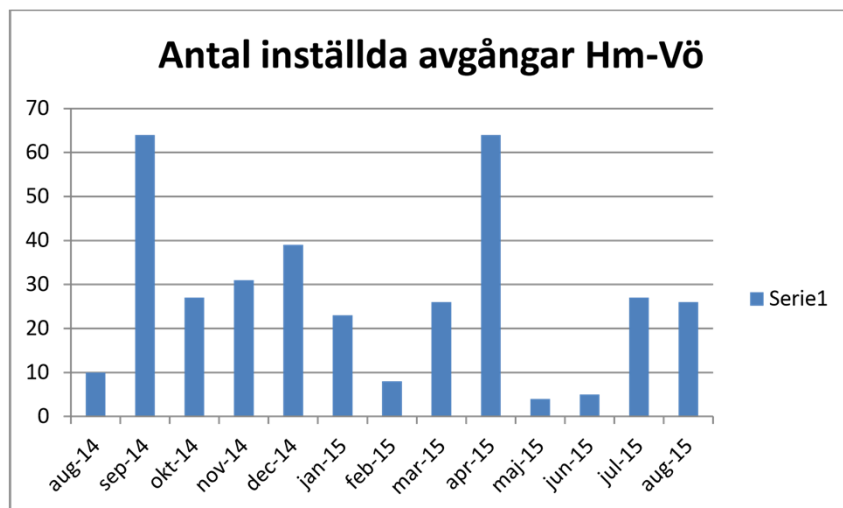
Punktligheten har under augusti försämrats jämfört med tidigare månader 2015, men har förbättrats jämfört med utfallet 2014. Som framgår av diagrammet nedan var det ett antal fel på infrastrukturen som negativt påverkade punktligheten. En nedriven kontaktledning den 25 augusti påverkade trafiken i stor omfattning. I början av månaden drabbades Öresundsförbindelsen av strömlöshet, vilket orsakade inställda och försenade tåg. Den 31 augusti var det totalstopp i Citytunneln i Malmö, vilket innebar att tågen fick omledas med förseningar som följd. Högst punktlighet har insatstågen i Halland med 92,5 % och lägst sträckan Alvesta-Kalmar och insatstågen Malmö-Helsingborg på 85,1 %.

	Rt + 5 min	Rt + 3 min
Hela systemet	87,3 %	80,5 %
Bron	87,9 %	81,4 %
Skåne	86,5 %	79,7 %
Blekinge	86,9 %	80,0 %
Halland	91,9 %	88,2 %
Kronoberg	84,6 %	76,2 %
Kalmar	84,5 %	72,1 %
Västra Götaland	93,9 %	90,7 %

Månadens utfall blev 87,3 % rättidighet plus 5 min.



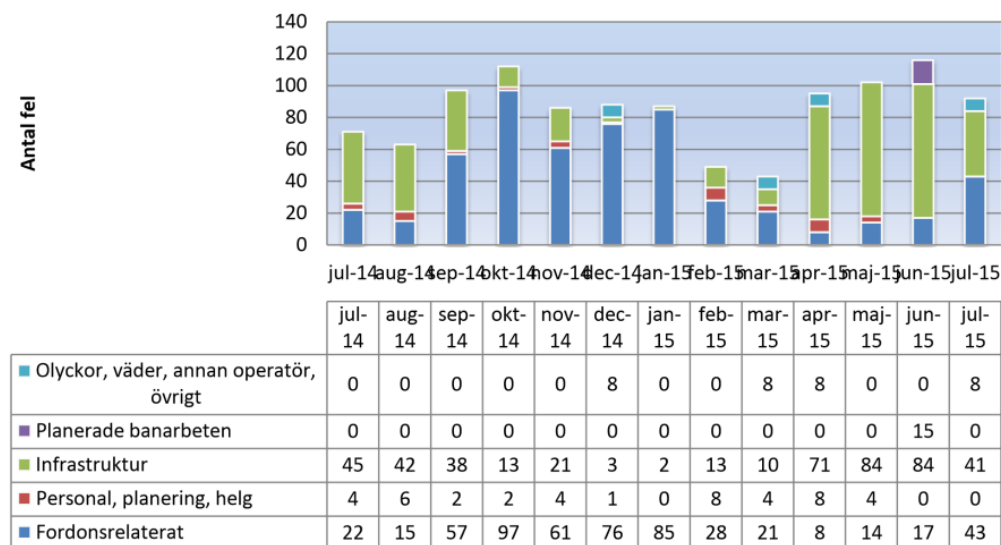
Krösatåg Syd



Regularitet

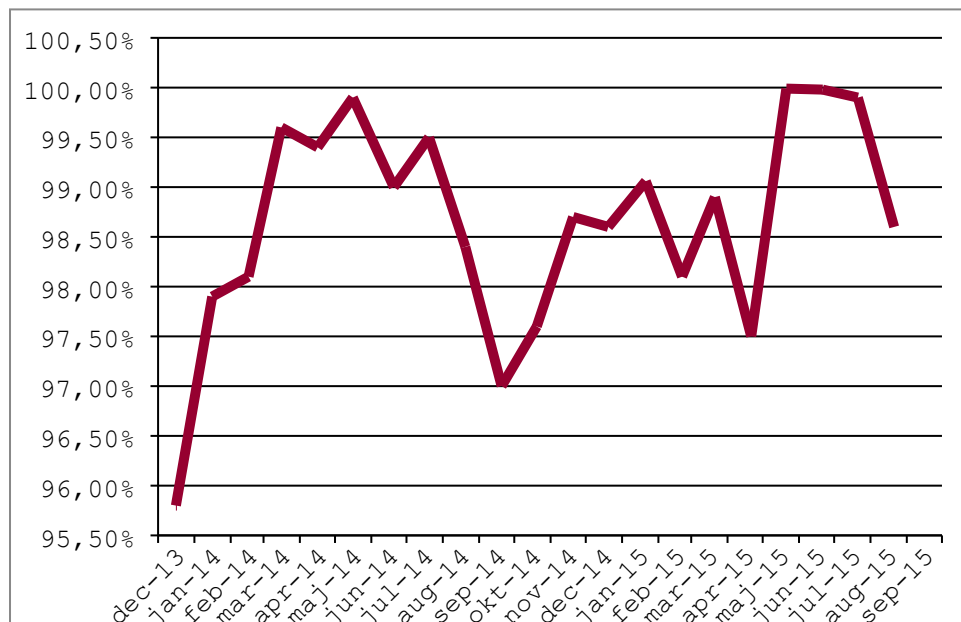
Regulariteten för månaden hamnade på 98,6%

Felorsaker per månad Veolia Krösa Syd



Krösatåg Nord

Regulariteten för månaden hamnade på 98,6%.



1. Invånare

Kommentar styrkort:

NKI buss/tåg	Nuläge 69 % (rullande 12-månadersperiod september 2014 – augusti 2015). Resultatet för perioden överstiger helårsresultatet 2014 (66 %) och målet för 2015 (67 %).
NKI Serviceresor	Nuläge 85 % (januari – augusti 2015). Resultatet för perioden överstiger helårsresultatet 2014 (84 %) och uppfyller målet för 2015 (85 %).

Resandet 2015 jämfört med 2014:

Öresundståg	Resandestatistik inte tillgänglig ännu. Mål 2015 är + 4 %.
Krösatåg Nord	Resandestatistik inte tillgänglig ännu. Mål 2015 är + 4 %
Krösatåg Syd	Resandestatistik inte tillgänglig ännu. Mål 2015 är + 4 %

Resandet avseende buss (exkl skolkort)	sept -13-aug 14	sept -14-aug 15	Ökning	Mål 2015
Växjö stadstrafik	2 947 251 resor	3 115 400 resor	5,7 %	+ 3 %
Regiontrafik	2 000 612 resor	2 007 968 resor	0,4 %	+ 1 %
Totalt	4 948 092 resor	5 120 473 resor	3,5 %	+ 2 %

Linjetrafik buss

Utöver NKI-undersökningar görs även ombordundersökningar, då länstrafiken frågar resenärerna på plats vid det aktuella resetillfället, vilket betyg man ger vid just den resan (avser endast resa med buss). Det är genomgående höga betyg, oavsett om man bryter ner det per entreprenör eller tar totalen enligt nedan.

Fråga	Resultat April 2015	Resultat Aug 2015
Förarens bemötande	8,43	X
Förarens körsätt	8,50	X
Ren buss	8,75	X
Bussens temperatur	8,15	X
Utrustning i bussen	8,68	X

Skala 0-10. Ca 1 750 resenärer tillfrågas/år.

Öresundståg

Kvalitetmätning ombord genomförs två gånger om året. Denna undersökning, som hittills i år har genomförts under perioden 2015-02-01 t.o.m. 2015-04-15, avser tågtrafiken på den svenska sidan och resor över Öresund. **Resultatet av höstens mätning är ännu ej fastställt.**

Resultatet redovisas i fyra huvudområden. Varje fråga bedöms på skalan 0–10, där 0 är det lägsta betyget och 10 det högsta:

Område	Vår 2015	Höst 2015	Differens	Mål 2015
Punktlighet	6,93	-	-	7,8
Tågpersonal	7,69	-	-	7,8
Fordon	6,30	-	-	6,8
Information	6,96	-	-	7,3

Aktiviteter invånare

Målgruppsanpassade marknadsinsatser

Under det första halvåret har länstrafikens marknadsavdelning arbetat med insatser inriktade på regionbusstrafiken i de östra länsdelarna samt aktiviteter för att stärka resandet från de mindre stationerna på Södra stambanan. Marknadsinsatserna har i det senare fallet inriktat sig på stationsnära bostadsorter. Utöver detta har det genomförts marknadsaktiviteter säsongsberoende aktiviteter som reklamutskick för Sommarlovskortet och information om tidtabellsskifte i Växjö Stadstrafik. Länstrafiken har även medverkat vid ett flertal lokala evenemang runt om i länet där vi informerat om att resa kollektivt och sålt Resekort på plats, delat ut tidtabeller etc. för att fortlöpande jobba för att sänka tröskeln till resandet.

Företagsbearbetning

Under det första halvåret 2015 har vi tagit fram nytt marknadsmaterial samt uppdaterat företagsportalen. Vidare har vi genomfört kundbesök hos fler större företag och myndigheter inom länet. Vi har även besökt Växjö kommun och det resulterade i ett samarbete som syftar till att erbjuda och införa våra tjänster till samtliga förvaltningar. Under näringslivsdagen i Växjö deltog vi på seminarierna samt med broschyr i välkomstmappen som delades ut till alla deltagare. Vi närvarade även vid Alvestas näringslivsträff tillsammans med ca 50 lokalföretag. Sammanfattningsvis kan man säga att resultaten av företagsförsäljningen är väldigt goda och det finns en efterfrågan på våra tjänster och produkter, jämför man första halvåret 2014 respektive 2015 så har den totala försäljningen ökat med 87,5 procent. Framöver planerar vi att fortsätta med uppsökande verksamhet, utöka vårt lokala nätverk och våra samarbeten samt genomföra en större marknadsföringskampanj.

Uppföljning och revidering av trafikutbud

Analyser av resandemönster för busstrafiken har gjorts månadsvis. Justeringar av fordonskapaciteten inom respektive tidtabellperiod har gjorts löpande. Beslut har fattats om ändringar i nattbusstrafiken, ändringar som genomförs under årets tredje tertial. Inkomna synpunkter beträffande busstrafiken har funnits som underlag för planeringen av vintertidtabellerna med start i september (Växjö stadstrafik) respektive december (regiontrafiken).

Öresundstågens kapacitet har utökats under helgerna på grund av stora resandevolymer med trängsel som följd.

Trafikutbudet i tågtrafiken förändras i december genom att två nya dubbelturer startar på sträckan Växjö – Alvesta – Nässjö samt att vissa omdisponeringar samtidigt görs på utbudet på sträckan Växjö – Alvesta – Nässjö – Jönköping respektive sträckan Växjö – Alvesta – Värnamo – Jönköping i syfte att få en bättre fördelning av turerna samt att få kortare restid.

Resultat Kollektivtrafikbarometern januari – juni 2015

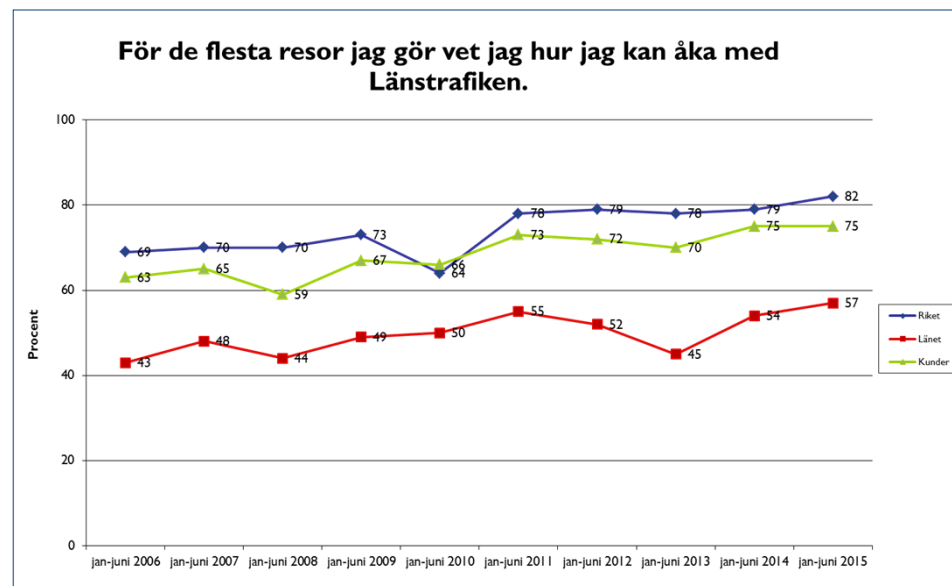
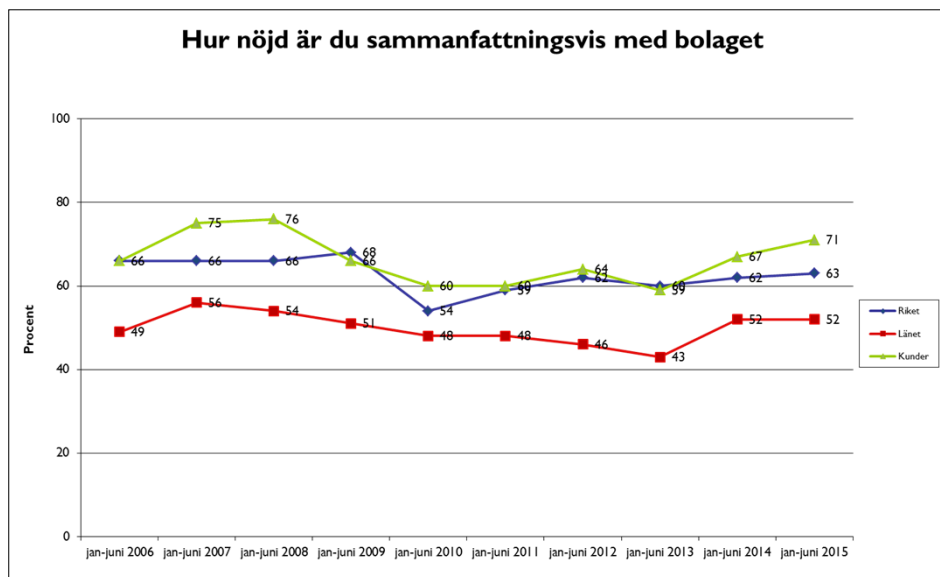
Kollektivtrafikbarometern är en landsomfattande attityd- och resvaneundersökning som genomförs av landets trafikhuvudmän genom Svensk Kollektivtrafik. Sedan ett antal år tillbaka är Länstrafiken Kronoberg med i Kollektivtrafikbarometerns undersökningar. Resultatet publiceras halvårsvis.

Tolv gånger per år ställs en mängd frågor, som bl.a. berör trafikutbud, prissättning, information, till slumpmässigt utvalda kronobergare. Nytt sedan året är blocket resvanor. Månadsvis intervjuas ett statistiskt urval av svenska folket mellan 15 – 75 år per telefon, såväl allmänhet (både resenärer och icke resenärer) som kunder (resenärer). Resultatet presenteras i verktyget Kollektivtrafikbarometern.

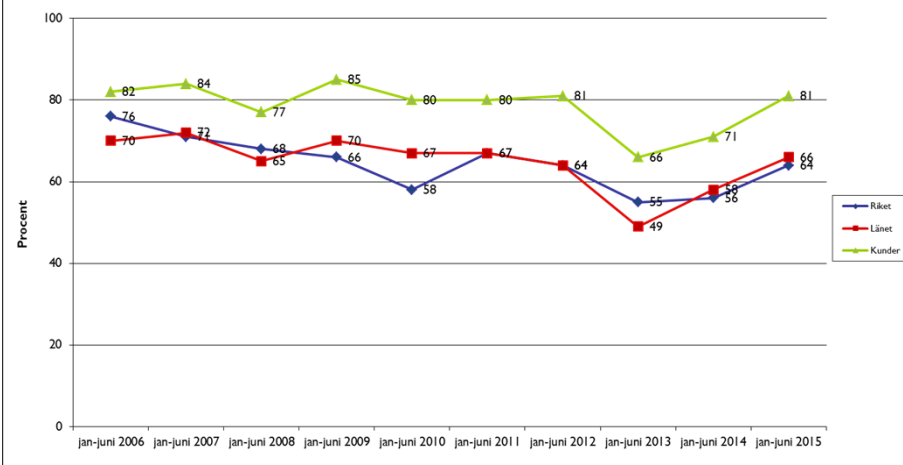
Sammanfattning

- NKI ökar med 4 procentenheter till 71 %. Resultatet ligger en bit över rikets genomsnitt på 63 %.
- Nöjdheten hos våra resenärer ökar något vad gäller avgångstider och linjesträckning.
- Resenärer tycker det är enkelt att köpa våra biljetter och kort. Nöjdheten hos kunderna ligger på 81 %. Bäst i landet!
- Resenärer tycker att det är lätt att få information. Nöjdheten hos våra kunder ligger på 76 %.
- Nöjdheten med planerad information sjunker för första gången under rikssnittet på 42 % och hamnar på 39 % för våra kunder.
- Oplanerad information är ett område som resenärer generellt är mindre nöjda med, men för Länstrafiken Kronoberg märks här en liten förbättring. Nöjdheten hos våra kunder ökar med 5 procentenheter till 26 %.
- Kunskapen hos våra kunder ligger kvar på en ganska hög nivå och nöjdheten ligger på 75 % hos våra kunder.
- Relevans, kunskap och produktfördelar är fortsatt de faktorer som driver resandet.

I diagrammen nedan redovisas andelen tillfrågade som är nöjda (betyg 4+5) baserat på alla som svarat på frågorna. "Riket" för de som reser kollektivt minst en gång i månaden i hela riket. "Länet" står för samtliga intervjuade i Kronobergs län, oavsett om man reser kollektivt eller inte. "Kund " redovisar de som åker minst en gång i månaden i Kronobergs län.

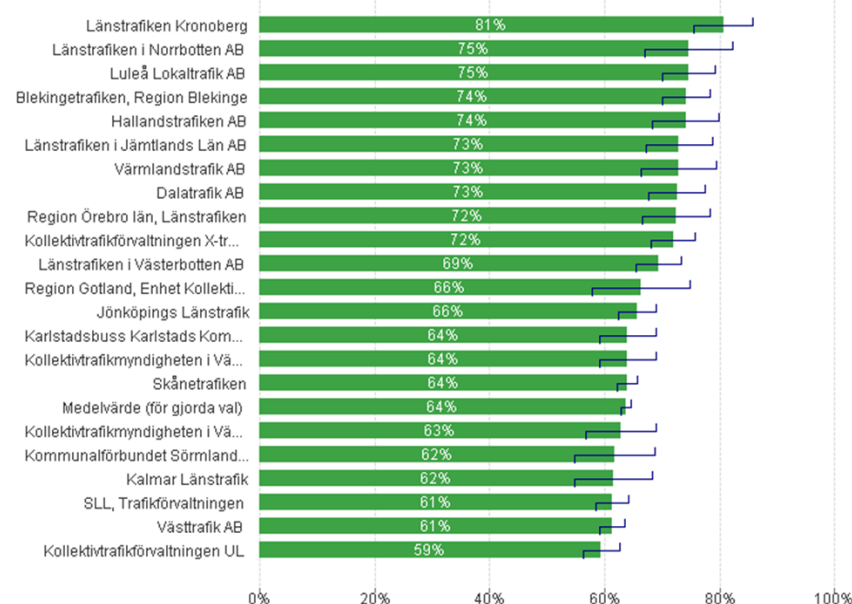


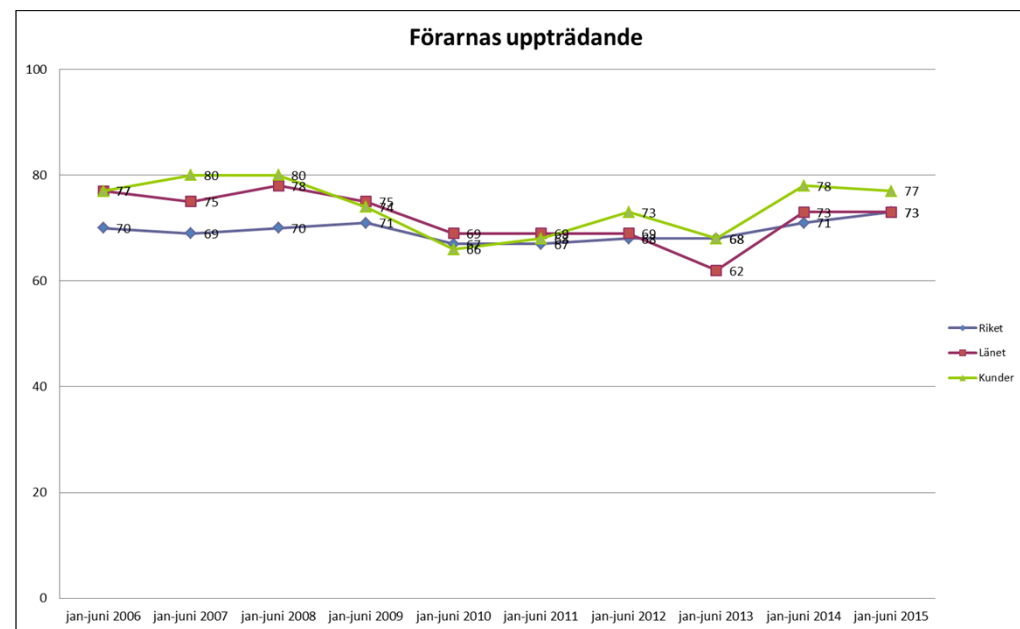
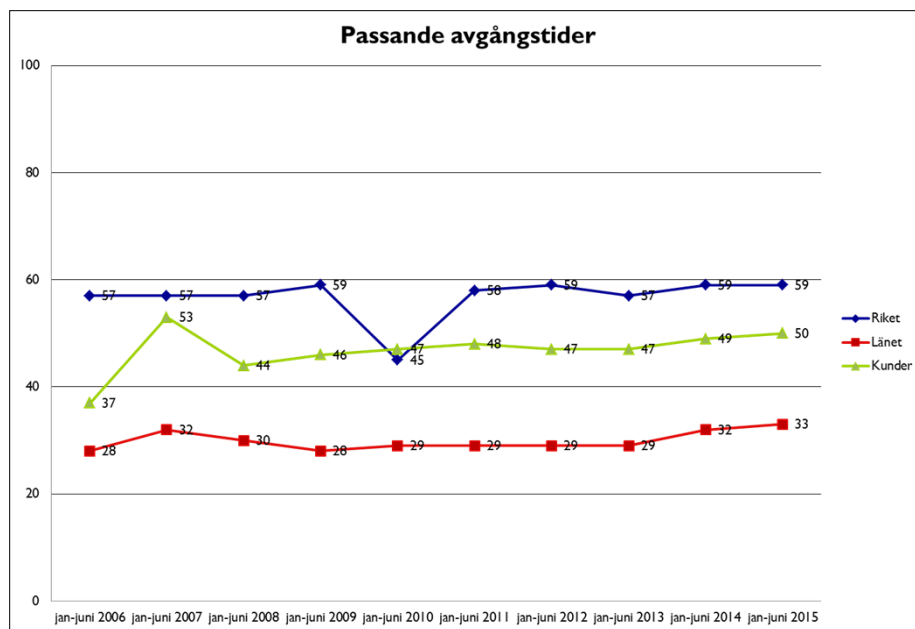
Det är enkelt att köpa biljetter och kort



Fråga: 3. Enkelt att köpa biljetter Andel: 4. instämmer delvis + 5. instämmer helt

Bolag





2. Medarbetare

Delårsrapport augusti 2015

Personalrelaterade nyckeltal

Obs! Jämförelsesiffror för 2014 saknas eftersom olika lönesystem använts.

Länstrafiken & Uppdragsverksamhet trafik (LTR/UTR)

1. Närvarotid och frånvarotid ¹

LTR/UTR	Jan-aug 2015	Jan-aug 2014
A Närvarotid	67 168	
01 Arbetad tid (månavl)	62 540	
02 Timlön	3 772	
02B Kurs och konf	54	
03 Övertid	677	

¹ Närvarotimmarna och frånvarotimmarna avser vad som är registrerat utbetalningsdatumet och är därmed faktiskt utförda närvarotimmar o frånvarotimmar föregående månad.

04 Fyllnadstid	118	
06 Närvaro (ej arb prod)	7	
C Frånvarotid	30 680	
01 Sjukfrånvaro	4 205	
02A Studieled	1 079	
03 Tillfällig fp	1 854	
04 Tjänstledighet	2 088	
05 Semester	12 065	
06 Kompledig	849	
07 Föräldraledighet	6 101	
08 Partiell föräldraledighet	2 271	
12 Ledig m lön 6 juni	169	
Totalsumma	97 847	

1. Antal anställda²

LTR/UTR	150831	140831	130831
A1 Ledningsarb	9		
A2 Handläggarsarb	34		
A3 Administratörsarb	29		
G1 Ingenjör m fl	1		
G2 Tekn o IT-tekn	2		
G4 Lokalv, tvätt o vaktm	3		
Totalsumma	78		

²Antalet anställda avser antalet tillsvidare- och visstidsanställda registrerade i Personec P den sista dagen i månaden.

Antal anst Tillsvicare/Visstid o Del/Heltid

	150831			140831			130831		
LTR/UTR	Deltid	Heltid	Tot.	Deltid	Heltid	Tot.	Deltid	Heltid	Tot.
Tillsvidareanställda	7	63	70						
Visstidsanställda	1	7	8						
Totalsumma	8	70	78						

Antal anställda som är 60 år eller äldre

150831						
LTR/UTR	60	61	63	65	Tot.	
A1 Ledningsarb	1				1	
A2 Handlägggararb	2	1			3	
A3 Administratörsarb	1	1	2	1	5	
Totalsumma	4	2	2	1	9	

Presumtiva pensioneringar 2015-2025

150831									
LTR/UTR	2015	2017	2019	2020	2021	2023	2024	2025	Tot.
A1 Ledningsarb				1	1	2			4
A2 Handlägggararb			1	2		2	1		6
A3 Administratörsarb	1	2	1	1			1	3	9
G1 Ingenjör m fl						1			1
G4 Lokalv, tvätt o vaktm					1	1			2
Totalsumma	1	2	2	4	2	6	2	3	22

2. Hälsa och arbetsmiljö

Sjukfrånvarodagar (kort lång) per snittanställd³

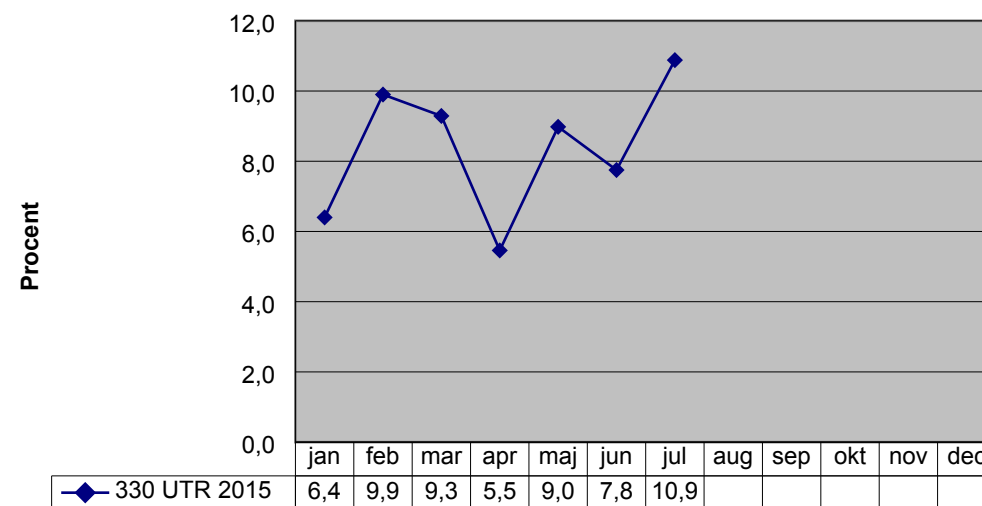
	Jan-aug 2015			Jan-aug 2014		
	Tot.	1-14 dgr	>14 dgr	Tot.	1-14 dgr	>14 dgr
Centrum						
LTR Länstrafiken Gemensamt	3,8	3,3	0,5			
UTR Uppdragsverksamhet Trafik	18,5	5,5	13,0			
Trafiknämnd tot.	10,1	4,3	5,8			
Region Kronoberg tot.	12,2	3,7	8,5	10,9	2,9	8,0

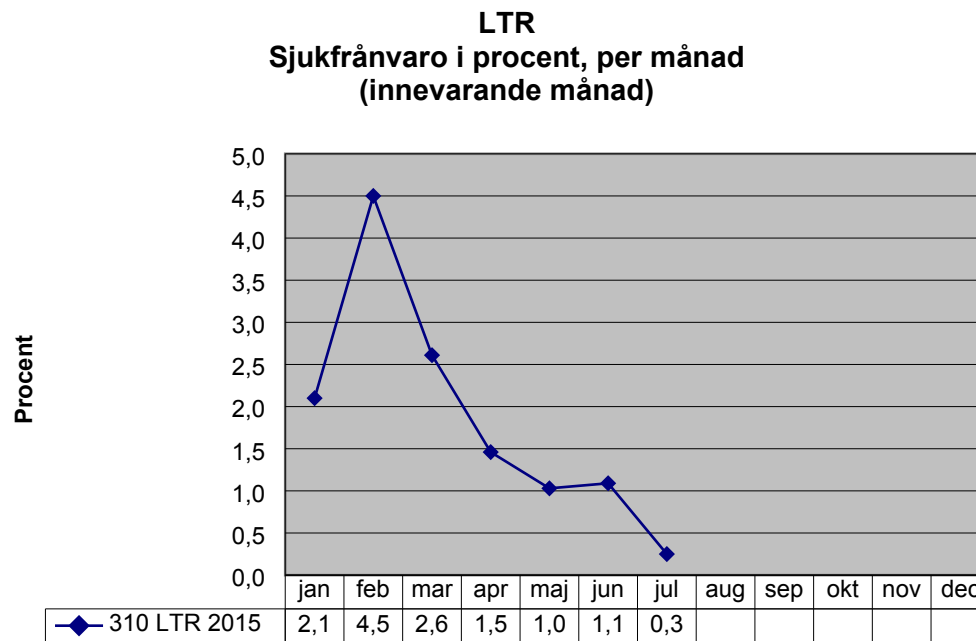
³ Genomsnittligt antal anställda under vald period = anställningsdagar för samtliga anställda som ingår i urvalet/antal kalenderdagar under perioden. Ingen hänsyn tas till anställningens sysselsättningsgrad

Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid

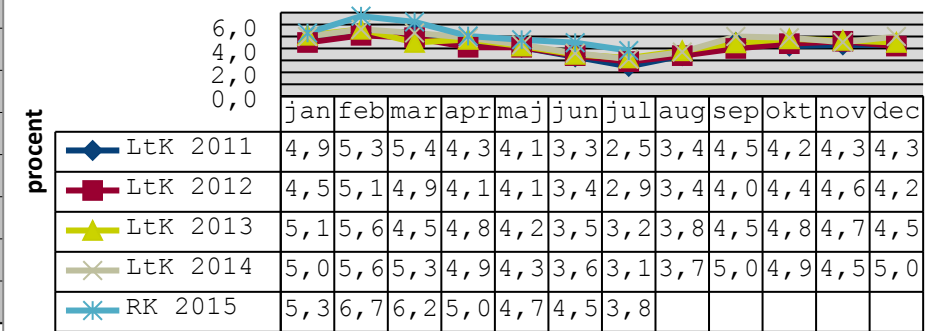
	Jan-aug 2015			Jan-aug 2014		
	Tot.	K.	M.	Tot.	K.	M.
Centrum						
LTR Länstrafiken gemensamt	1,7	2,1	1,3			
UTR Uppdragsverksamhet trafik	8,6	10,4	1,9			
Trafiknämnd tot.	4,6	6,5	1,5			
Region Kronoberg tot.	5,1	5,5	4,1	4,5	4,8	3,6

UTR
Sjukfrånvaro i procent, per månad
(innevarande månad)





Sjukfrånvaro i procent
av ordinarie arbetstid,
per innevarande månad o
år



Arbtim o trans sjukintervall Trafiknämnden januari – augusti 2015

Centrum	310 LTR Länstrafiken gemensamt
BasenhetText	(Alla)
Delenhettext	(Alla)
Basenhetbokf	(Alla)
Delenhetbokf	(Alla)
Transbelopp	(Alla)

Summa av Arb_timmar	Kolumnetiketter								
Radetiketter	201501	201502	201503	201504	201505	201506	201507	201508	Totalsumma
A Närvarotid	220	5 836	5 559	6 638	6 131	5 955	6 053	3 628	40 018
01 Arbetad tid (månavl)	0	5 431	5 244	6 401	5 904	5 705	5 678	3 303	37 667
02 Timlön	207	299	288	212	198	158	312	311	1 985
02B Kurs och konf		38	2						40
03 Övertid	14	67	25	12	26	56	54	14	266
04 Fyllnadstid				13	3	35	9		60
C Frånvarotid	973	1 934	1 646	1 373	1 437	1 820	4 762	2 527	16 472
01 Sjukfrånvaro	0	204	309	122	63	96	49	19	862
02A Studieled								84	84
03 Tillfällig fp	92	212	154	108	212	130	155	112	1 175
04 Tjänstledighet	320	337	352	320	160	168	192	40	1 889
05 Semester	80	493	258	221	350	589	3 672	1 903	7 566
06 Kompledig		167	45	46	124	90	53	28	553
07 Föräldraledighet	417	393	374	394	385	530	432	188	3 112
08 Partiell föräldraledighet	64	128	154	162	143	137	186	153	1 127
12 Ledig m lön 6 juni						80	24		104
Totalsumma	1 193	7 770	7 205	8 010	7 567	7 775	10 815	6 155	56 491

Sjukintervall Länstrafik (Trafiknämnden) jan-aug 2015

Centrum	310 LTR Länstrafiken gemensamt
BasenhetText	(Alla)
Delenhettext	(Alla)
Basenhetbokf	(Alla)
Delenhetbokf	(Alla)
Transbelopp	(Alla)

Radetiketter	Summa av Arb_timmar
A Karensdag	268
B Dag 2-14	569
C Dag 15-59	24
Totalsumma	862

Kommentar: En person långtidssjukskriven pga. Stressrelaterad sjukdomsbild inom handläggningen. För övrigt inget anmärkningsvärt.

Aktiviteter Medarbetare

Kommunicera den gemensamma målbilden

- För Region Kronoberg
- För Länstrafiken
- För avdelningarna

Länstrafiken har i augusti haft en heldags kick-off för all personal där huvudtemat var ”arbetsglädje, motivation och det egna bidraget till detta”.

Dagen avsåg främst det interna arbetet inom Länstrafiken, men kommer sannolikt att märkas även ut i övriga delar av organisationen över tid. Bland annat arbetade personalen gruppvis med sju olika frågeställningar och resultatet av de inkomna synpunkterna kommer att ligga till grund för fortsatt utvecklingsarbete.

3. Verksamhetsutveckling

Kommentar styrkort:

Kundnöjdhet väntetid	(i telefon i beställningscentralen). Nuläge 78 % (januari – augusti 2015). Resultatet för perioden överstiger helårsresultatet 2014 (71 %) och ligger strax under målet för 2015 (80 %). Schemaändringar samt byte av telefonisystem har gett effekt.
Marknadsandel	Nuläge 11,41 % (rullande 12-månadersperiod september 2014 – augusti 2015). Resultatet för perioden överstiger helårsresultatet 2014 (11,3 %) och målet för 2015 (11,4 %).

Kommentar:

Resandet utvecklas ännu inte lika positivt som förväntat. Tyvärr har vi ännu inte någon total resandestatistik för tågtrafiken under 2015.

Resanderäkningar sker nu i höst. Resandet i Växjö stadstrafik fortsätter att utvecklas bra, utvecklingen är nu + 5,7 % för rullande 12-månadersperiod september 2014 – augusti 2015 jämfört med tidigare motsvarande period (exklusive skolkort). Motsvarande siffra för regiontrafiken är + 0,4 %.

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.

När vi har fått resanderäkningar för samtliga trafikslag kommer trafiken att analyseras och reviderade uppföljningsplaner att upprättas.

Den enda större planerade trafikförändringen för det kommande trafikåret sker i samband med tidtabellsskiftet i december 2015 då tågtrafiken för Krösatåg Nord (Växjö – Alvesta – Nässjö) utökas med 2 dubbelturer vardag till totalt 10 dubbelturer vardag.

Aktiviteter Verksamhetsutveckling

Utveckla närtrafikkonceptet

Arbetet med att utveckla ett nytt koncept har fortsatt. Två avstämningar har gjorts med trafiknämnden. Genomförandet är beroende av en teknikupphandling på serviceresor samt beslut om Budget 2016 - 2018. Beslut om nytt koncept ska kunna tas i god tid innan tekniken finns på plats.

Utvecklad trafik

Stadstrafiken i Växjö har haft två tidtabellsskiften, då smärre revideringar gjorts, eftersom tidigare gjorda satsningar genererar en fortsatt positiv resandeutveckling. Regionbusstrafiken har ett skifte i december, varför arbetet med ändringar som då kan göras är påbörjat. Tekniken för trafikledning i Alvesta har haft en testperiod tillsammans med leverantören. Steg för steg har funktioner tillkommit men systemet är ännu inte godkänt.

Status aktiviteter/utvecklingsprojekt Serviceresor hösten 2015

IT-upphandling

Ett nytt verksamhetssystem för Serviceresor ska upphandlas.

- Anders Henriksson från Region Kronobergs upphandlingsavdelning är projektledare, Jessica Gunnarsson är ansvarig för Serviceresors räkning.
- Publiceringsdatum har flyttats fram från månadsskiftet maj/juni och är nu planerat till mitten av september. Anledningen till detta är bristande personalresurser på IT-avdelningen i samband med flytten till Nygatan samt att projektet inte har haft högsta prioritet hos upphandlingsavdelningen.
- Utvärdering av inkomna anbud planeras att genomföras i första halvan av november.
- Tilldelningsbeslut planeras att vara klart i början av december.
- Uppstart och implementering nytt system planeras till jan-april 2016.
- Det nya systemet planeras att tas i full drift 1 maj 2016.

Översyn av regelverket för sjukresor

- Jessica Gunnarsson och Maria Magnusson Evertsson från Region Kronobergs hälso-och sjukvårdsdel ansvarar för projektet.
- Uppstartsmöte för planering av processen genomfördes 1/9.
- Nätverksgruppen med tjänstemän från kommunerna ska inkomma med sina synpunkter vid möte 23/9.
- En intern arbetsgrupp med representanter från Serviceresor och från Region Kronobergs hälso-och sjukvårdsdel kommer att träffas vid tre tillfällen för att diskutera synpunkter från sina respektive verksamheters perspektiv. Datum för arbetsgruppens träffar är 29/9, 6/10 och 20/10.
- Resenärsrådet ska inkomma med sina synpunkter vid möte 11/11.
- Därefter kommer Jessica Gunnarsson och Maria Magnusson att skriva ett förslag på förändringar i regelverket.

Översyn av regelverket för färdtjänst

- Jessica Gunnarsson och Chatarina Karlsson ansvarar för projektet.
- Nätverksgruppen med tjänstemän från kommunerna inkom med sina synpunkter vid möte 10/6.
- Uppstartsmöte för planering av den fortsatta processen genomfördes 1/9.
- Resenärsrådet inkom med sina synpunkter vid möte 8/9.
- En intern arbetsgrupp med representanter från Serviceresor och från Region Kronobergs färdtjänsthandläggning kommer att träffas vid 18/9 för att diskutera synpunkter från sina respektive verksamheters perspektiv.
- Därefter kommer Jessica Gunnarsson och Chatarina Karlsson att skriva ett förslag till nytt regelverket, utkast till förslag planeras vara klart 10/10.
- Utkast till förslag till nytt regelverk kommer att skickas ut till resenärsrådet för att de ska ha möjlighet att inkomma med synpunkter på förslaget.
- Förslag till beslut planeras att presenteras för trafiknämnden som informationspunkt vid trafiknämndens möte 6/11.

Översyn av regelverket för riksferdtjänst

- Jessica Gunnarsson och Chatarina Karlsson ansvarar för projektet..
- Uppstartsmöte för planering av den fortsatta processen genomfördes 1/9.
- Resenärsrådet skulle ha inkommit med sina synpunkter vid möte 8/9, denna punkt hanns inte med och fick skjutas upp till resenärsrådets nästa möte 11/11.
- En intern arbetsgrupp med representanter från Serviceresor och från Region Kronobergs färdtjänsthandläggning kommer att träffas vid 18/9 för att diskutera synpunkter från sina respektive verksamheters perspektiv.
- Nätverksgruppen med tjänstemän från kommunerna ska inkomma med sina synpunkter, datum för detta ska sättas vid möte 23/9.
- Därefter kommer Jessica Gunnarsson och Chatarina Karlsson att skriva ett förslag till nytt regelverk.
- Utkast till förslag till nytt regelverk kommer att skickas ut till resenärsrådet för att de ska ha möjlighet att inkomma med synpunkter på förslaget.
- Förslag till beslut planeras att presenteras för trafiknämnden som informationspunkt vid trafiknämndens möte 10/12.

4. Ekonomi

Sammanfattning ekonomi:

Trafiknämndens verksamhet har fungerat väl januari - augusti 2015 och utfallet är totalt mycket positivt.

Resultatet för perioden är 11,9 MKR bättre än budget.

Prognosen för helåret är en positiv budgetavvikelse med 5,5 MKR.

Kommentar styrkort:

Bilbeläggning Serviceresor	Data är ej tillgänglig.
Självfinansieringsgrad totalt	Självfinansieringsgraden i linjetrafiken uppgick januari – augusti 2015 till 53,7 % vilket är lägre än för kalenderåret 2014 (55,3 %). Prognosen för helåret är 52,9 %. Se bifogad tabell.
Självfinansieringsgrad 2017	Trafiknämnden har 2015-06-24 beslutat att ge trafikdirektören i uppdrag att utarbeta förslag till en långsiktig strategi för att öka täckningsgraden.
Kollektivtrafik inom ekonomisk ram	Prognosen för helåret är ett överskott gentemot budget med 5,5 MKR.

Aktiviteter Ekonomi

Arbeta med intäktssäkring

Sedvanliga färdbeviskontroller har genomförts i Växjö Stadstrafik, Regiontrafiken samt ombord på Öresundstågstrafik och Krösatåg. Antalet kontrollavgifter som utfärdats har varit lågt vilket betyder att resandet utan eller med felaktiga färdbevis i länet är mycket ringa. Länstrafiken har även genomfört en kostnads- och intäktsanalys avseende linjelagd busstrafik 2014. Uppföljning av de olika systemen som påverkar intäkterna har även skett i enlighet med fastställd internkontrollplan.

Regelbunden uppföljning av kostnader och intäkter

En regelbunden uppföljning av kostnader och intäkter sker inför att respektive månadsrapport/delårsrapport upprättas. Vid varje sammanträde med trafikinämnden redovisas dels intäkter och dels resande för de olika trafikslagen. Självfinansieringsgraden för respektive trafikslag följs upp månadsvis. Ett problem under 2015 har varit att nya resanderäkningar för tågtrafiken endast genomförs under hösten vilket kan innebära att intäkterna mellan de olika tågssystemen kommer att omfördelas något. Detta påverkar dock inte de totala intäkterna.

Upprätta mål för självfinansieringsgraden för respektive trafikslag fr.o.m. Budget 2017

Länstrafiken har ett beslutat mål, som säger att täckningsgraden (självfinansieringsgraden) 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.

Trafikinämnden har därför 2015-06-24 beslutat att ge trafikdirektören i uppdrag att utarbeta förslag till en långsiktig strategi för att öka täckningsgraden.

Kommentarer beträffande större avvikelser:

Öresundstågs resultat för perioden är ca 9,8 miljoner bättre än budget. Intäkterna följer budget relativt väl efter åtta månader medan kostnaderna är betydligt lägre jämfört med budget. Detta gäller framförallt kostnader för ersättningstrafik samt tungt underhåll. Prognosen för helåret är ett positivt resultat med 10 MKR bättre än budget. Eftersom nya resanderäkningar för tågtrafiken genomförs under hösten kan det innebära att intäkterna mellan de olika tågsystemen kommer att omfördelas något. Detta påverkar dock inte de totala intäkterna.

Krösatåg Syd ligger 2,9 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. Prognosen för helåret är ett negativt resultat med 4,0 MKR sämre än budget, främst beroende på lägre intäkter än budgeterat.

Växjö stadstrafik resultat för perioden följer budget med ett mindre underskott med 0,2 MKR. Både intäkter och kostnader ligger under budget. Både kostnader och intäkter ökar i samband med den nya tidtabellen som startar i september. Prognosen för helåret är ett negativt resultat med 2,5 MKR sämre än budget, främst beroende på lägre intäkter än budgeterat. Även under 2014 låg intäkterna lägre än budgeterat. Budget 2015 upprättades innan utfallet för 2014 var känt. Resandet i stadstrafiken fortsätter dock att öka, resandeökningen för perioden september 2014 – augusti 2015 var + 5,7 % jämfört med motsvarande tidigare period (exklusive skolkort).

Resultatet för respektive kostnadsslag januari – augusti 2015 samt prognos för helåret 2015 framgår av nedanstående tabell:

Trafiknämnden januari - augusti 2015

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - Augusti			Ackumulerat 2015			Årsbudget	Prognos	
	Utfall	Budget	Differens	Utfall Ack	Budget Ack	Differens	2015	Helår	Budgetavv.
Länstrafikens Kansli	-1 757,0	-2 085,3	328,3	-14 114,4	-16 306,2	2 191,8	-24 454,0		1 100
LTR Teknik och omkostnader	-3 440,4	-2 013,7	-1 426,7	-13 719,8	-15 774,1	2 054,3	-23 829,0		1 800
LTR Marknadsföring	-458,9	-220,0	-238,9	-2 772,1	-3 630,8	858,7	-7 130,0		0
LTR Utredningsuppdrag	0,0	0,0	0,0	-216,4	-416,7	200,3	-1 000,0		0
KTR Regiontrafik	-9 086,4	-8 275,6	-810,8	-69 193,3	-70 009,5	816,2	-106 677,0		-1 000
KTR Växjö stadstrafik	-4 484,7	-4 319,5	-165,3	-38 734,3	-38 578,9	-155,4	-59 880,0		-2 500
KTR Älmhult stadstrafik	-93,6	-150,4	56,8	-652,7	-1 203,3	550,6	-1 805,0		600
KTR Krösatåg Nord	-1 369,2	-1 301,3	-68,0	-10 767,7	-10 410,0	-357,7	-15 615,0		-500
KTR Krösatåg Syd	-3 021,8	-2 302,9	-718,9	-21 327,1	-18 423,3	-2 903,8	-27 635,0		-4 000
KTR Öresundståg	-550,8	-1 573,7	1 022,9	-2 233,6	-12 050,4	9 816,8	-18 345,0		10 000
KTR Kust till kust-banan	-84,3	-84,3	0,0	-675,0	-674,7	-0,3	-1 012,0		0
KTR Pågatåg	-124,5	-132,4	7,9	-996,0	-1 059,3	63,3	-1 589,0		0
Vidarefakt tågtrafik	8,1	0,0	8,1	8,1	0,0	8,1	0,0		0
Anropsstyrd trafik	-183,0	-208,3	25,3	-1 550,1	-1 666,7	116,6	-2 500,0		0
Serviceresor	-134,1	0,0	-134,1	1,5	0,0	1,5	0,0		0
Sjukreseadministration	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0
Färdtjänsteavdelning	-52,7	-4,9	-47,8	0,0	-0,5	0,5	0,0		0
Abonnerad skolskjuts	966,1	0,0	966,1	-1 407,9	0,0	-1 407,9	0,0		0
Totalsumma	-23 867,4	-22 672,4	-1 195,0	-178 350,7	-190 204,4	11 853,8	-291 471,0	0,0	5 500

Självfinansieringsgrad linjetrafik

Trafikslag	Intäkter tkr jan-aug 2015	Kostnader tkr jan-aug 2015	% jan-aug 2015	Jämförelse % Bokslut 2014	Jämförelse % Budget 2015	% Prognos 2015
Öresundståg	74 703,1	76 936,7	97,1%	102,0%	85,7%	92,9%
Älmhults stadstrafik	936,6	1 589,3	58,9%	38,8%	26,8%	51,2%
Regiontrafik buss	55 082,1	124 275,4	44,3%	46,0%	45,2%	44,3%
Växjö stadstrafik	24 565,8	63 300,1	38,8%	37,9%	42,2%	39,5%
Krösatåg Nord	5 565,2	16 332,9	34,1%	31,6%	38,0%	36,0%
Pågatåg	348,1	1 344,1	25,9%	26,6%	30,0%	26,8%
Krösatåg Syd	5 811,9	27 138,9	21,4%	26,9%	35,0%	25,6%
SUMMA	167 012,8	310 917,4	53,7%	55,3%	53,6%	52,9%

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: Hela Trafiknämndens verksamhet

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad -Aug			Ackumulerat 2015			2014	Årsutf. Rullande	Årsbudget	Över	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Aug	Budget	Diff	Jan-Aug	2014 12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter											
Trafikintäkter m.m.	39,0	32,0	7,0	309,5	283,7	25,8	0,0	0,0	309,5	439,7	-10,4
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Landstingsersättning	22,7	22,7	0,0	190,2	190,2	0,0	0,0	0,0	190,2	291,5	0,0
Övriga intäkter	0,8	1,6	-0,8	9,9	12,4	-2,5	0,0	0,0	9,9	18,6	0,0
SUMMA INTÄKTER	62,5	56,2	6,2	509,6	486,4	23,3	0,0	0,0	509,6	749,9	0,0 -10,4
Kostnader											
Personalkostnader	-2,8	-3,3	0,5	-22,2	-25,7	3,5	0,0	0,0	-22,2	-38,6	1,1
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Trafikkostnader m.m.	-60,6	-2,6	-58,0	-473,0	-456,5	-16,5	0,0	0,0	-473,0	-705,0	14,8
Avskrivningar och internränta	-0,2	-50,3	50,1	-1,6	-3,3	1,7	0,0	0,0	-1,6	-4,9	0,0
SUMMA KOSTNADER	-63,6	-56,1	-7,4	-496,8	-485,5	-11,3	0,0	0,0	-496,8	-748,5	0,0 15,9
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Resultat	-1,2	0,0	-1,2	11,9	0,0	11,9	0,0	0,0	11,9	0,0	0,0 5,5
Varav:											
Bemanningskostnader	-2,8	-3,3	0,5	-22,2	-25,7	3,5	0,0	0,0	-22,2	-38,6	0,0 1,1

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 310 Länstrafiken gemensamt

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - Aug			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Aug	Budget	Diff	Jan-Aug	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,1	-0,2	0,0	0,0	-0,1	0,1		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Landstingsersättning	4,3	4,3	0,0	36,1	36,1	0,0	0,0	0,0	36,1	56,4		0,0
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0		0,0
SUMMA INTÄKTER	4,3	4,3	-0,1	36,3	36,2	0,0	0,0	0,0	36,3	56,6	0,0	0,0
Kostnader												
Personalkostnader	-1,8	-2,1	0,2	-14,0	-16,1	2,2	0,0	0,0	-14,0	-24,2		1,1
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Övriga kostnader	-3,5	-1,5	-2,0	-14,4	-16,3	1,8	0,0	0,0	-14,4	-26,6		1,8
Avskrivningar och internränta	-0,2	-0,6	0,5	-1,6	-3,0	1,4	0,0	0,0	-1,6	-4,4		0,0
SUMMA KOSTNADER	-5,5	-4,2	-1,3	-30,0	-35,4	5,4	0,0	0,0	-30,0	-55,3	0,0	2,9
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Resultat	-1,3	0,0	-1,3	5,3	0,0	5,3	0,0	0,0	5,3	0,0	0,0	2,9
Varav:												
Bemanningskostnader	-1,8	-2,1	0,2	-14,0	-16,1	2,2	0,0	0,0	-14,0	-24,2	0,0	1,1

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 320 Kollektivtrafik

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad -Augusti			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Aug	Budget	Diff	Jan-Aug	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	28,5	21,1	7,5	203,1	175,9	27,2	0,0	0,0	203,1	267,9		-10,4
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Landstingsersättning	18,3	18,3	0,0	154,1	154,1	0,0	0,0	0,0	154,1	235,1		0,0
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
SUMMA INTÄKTER	46,9	39,4	7,5	357,2	330,0	27,2	0,0	0,0	357,2	503,0	0,0	-10,4
Kostnader												
Personalkostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Trafikkostnader m.m.	-47,5	-0,5	-47,0	-349,2	-330,0	-19,2	0,0	0,0	-349,2	-503,0		13,0
Avskrivningar och internränta	0,0	-38,9	38,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
SUMMA KOSTNADER	-47,5	-39,4	-8,1	-349,2	-330,0	-19,2	0,0	0,0	-349,2	-503,0	0,0	13,0
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Resultat	-0,6	0,0	-0,6	8,0	0,0	8,0	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	2,6
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

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 330 Uppdragsverksamhet trafik

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad -Aug			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Aug	Budget	Diff	Jan-Aug	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	10,6	10,9	-0,4	106,5	107,7	-1,2	0,0	0,0	106,5	171,7		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Landstingsersättning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Övriga intäkter	0,8	1,6	-0,8	9,7	12,4	-2,8	0,0	0,0	9,7	18,6		0,0
SUMMA INTÄKTER	11,3	12,5	-1,2	116,2	120,1	-4,0	0,0	0,0	116,2	190,3	0,0	0,0
Kostnader												
Personalkostnader	-0,9	-1,2	0,3	-8,3	-9,6	1,3	0,0	0,0	-8,3	-14,4		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Trafikkostnader m.m.	-9,6	-0,6	-9,0	-109,3	-110,2	0,9	0,0	0,0	-109,3	-175,5		0,0
Avskrivningar och internränta	0,0	-10,7	10,7	0,0	-0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	-0,5		0,0
SUMMA KOSTNADER	-10,6	-12,5	1,9	-117,6	-120,1	2,5	0,0	0,0	-117,6	-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
Resultat	0,8	0,0	0,8	-1,4	0,0	-1,4	0,0	0,0	-1,4	0,0	0,0	0,0
Varav:												
Bemanningskostnader	-0,9	-1,2	0,3	-8,3	-9,6	1,3	0,0	0,0	-8,3	-14,4	0,0	0,0

7

Linjesträckning Älmhults stadstrafik 15RK1496

Trafiknämnden

Linjesträckning Älmhults stadstrafik

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att förändra linjesträckningen på linje 30 i Älmhult i enlighet med upprättad skrivelse. Förändringen gäller fr o m 2015-12-13

Sammanfattning

Linje 30 i Älmhults stadstrafik har funnits i tre år. Önskemål om ändringar i linjesträckningen har kommit in till Länstrafiken Kronoberg och utifrån dessa föreslås ändringar som kan genomföras vid det ordinarie tidtabellsskiftet 2015-12-13.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

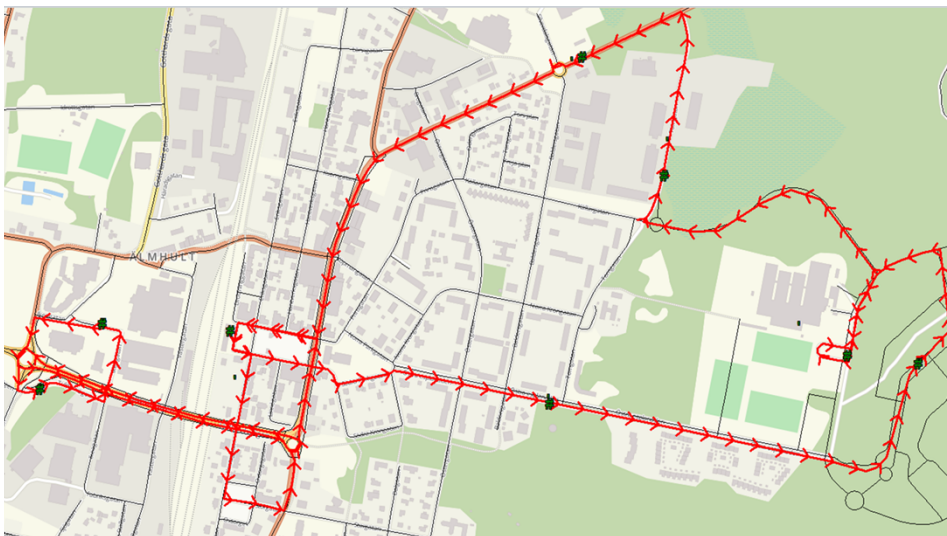
Patrik Tidåsen
Trafikchef

Bilaga: Beslutsunderlag – Linjesträckning Älmhults stadstrafik

Linjesträckning Älmhults stadstrafik

Önskemål har inkommit till Länstrafiken Kronoberg om nya körsträckor för linje 30 i Älmhults stadstrafik. Två alternativa körsträckor: "Klöxhult" och "Möckeln" förlänger körsträckan. Men då vi samtidigt kan få en ny hållplats vid Haganässkolan som förkortar bussens körväg kan ändringarna genomföras utan några kostnadsförändringar.

Idag körs linje 30 mellan Älmhult station och det nya handelsområdet, samt att det finns en körsträcka som går väster om järnvägen.



Dagens linjesträckning Linje 30.

Genom ändringar i tidtabellsupplägget kan två andra områden av Älmhult få tillgång till linje 30. En körsträcka benämns Klöxhult, och den andra benämns Möckeln.



Linjesträckning Klöxbult



Linjesträckning Möckeln

Samtidigt kan den extra körslingan (överkorsad i blått i kartan nedan) som idag körs in till Haganässkolan tas bort då Älmhults kommun färdigställt en hållplats på Källargatan (blå ring i kartan nedan) och säkerställer att det finns en gång/cykel-väg mellan skolan och hållplatsen.



En färdig tidtabell för de olika linjesträckningarna skulle kunna se ut som följer:

30 Älmhults station - Handelsområdet									
Måndag-fredag									
Älmhult	Handelsområdet	Haganässkolan	Silverdalsgatan	Älmhult	Källargatan	Gesvickvägen	Bokvägen	Kontorshuset	Älmhult
07.35	07.45	07.47	07.51	07.55					
07.55	08.00	08.02	08.06	08.10					
08.10	08.15	08.16	08.18	08.20					
08.35	08.40	08.42	08.46	08.50			08.30	08.35	
08.50	08.55	08.57	09.01	09.05		09.15	09.30	09.35	
09.35	09.40	09.42	09.46	09.50					
09.50	09.55	09.57	10.01	10.05	10.15	10.20	10.30	10.35	
10.35	10.40	10.42	10.46	10.50					
10.50	10.55	10.57	11.01	11.05		11.15	11.30	11.35	
11.35	11.40	11.42	11.46	11.50					
12.00	12.05	12.07	12.11	12.15					
12.15				12.20	12.25				
12.25	12.30	12.32	12.36	12.40					
12.50	12.55	12.57	13.01	13.05					
13.15	13.20	13.22	13.26	13.30					
13.35				13.40	13.45				
13.50	13.55	13.57	14.01	14.05	14.15	14.20	14.30	14.35	
14.35	14.40	14.42	14.46	14.50					
14.50	14.55	14.57	15.01	15.05		15.15	15.30	15.35	
15.35	15.40	15.42	15.46	15.50					
15.50	15.55	15.57	16.01	16.05	16.15	16.20	16.30	16.35	
Lördag									
09.35	09.40	09.42	09.46	09.50					
09.50	09.55	09.57	10.01	10.05					
10.35	10.40	10.42	10.46	10.50					
10.50	10.55	10.57	11.01	11.05					
11.35	11.40	11.42	11.46	11.50					
11.50	11.55	11.57	12.01	12.05					
12.35	12.40	12.42	12.46	12.50					
12.50	12.55	12.57	13.01	13.05					
13.35	13.40	13.42	13.46	13.50					
13.50	13.55	13.57	14.01	14.05					
14.35	14.40	14.42	14.46	14.50					
14.50	14.55	14.57	15.01	15.05					
15.35	15.40	15.42	15.46	15.50					

- 0 Älmhult station
- Vattenornet
- Handelsområdet
- Haganässkolan
- Torngatan
- Silverdalsgatan
- 15 Älmhult station
- Wallingatan
- Stålgatan
- Ringcentralen
- Centrallager syd
- Sparvågatan
- Örvägen
- Källargatan
- Casselvägen
- Älgstigen, Älmhult
- Folkets Hus
- Lundgatan
- Sommarvägen
- Bokvägen
- Gåddalsvägen
- Idrottsgatan
- Tulparvägen
- Kontorshuset
- 45 Älmhult station

30 Älmhults station - Handelsområdet

Lördag

Älmhult	Handelsområdet	Hagavägen	Silverdalsgatan	Älmhult	Kläshultskolan	Gassevägen	Bokvägen	Kontorshuset	Älmhult
15.50	15.55	15.57	16.01	16.05	16.05	16.15	16.20	16.30	16.35
16.35	16.40	16.42	16.46	16.50	16.50	16.55	17.01	17.05	17.05
17.35	17.40	17.42	17.46	17.50	17.50	17.55	18.01	18.05	18.05
18.35	18.40	18.42	18.46	18.50	18.50	18.55	19.01	19.05	19.05

30 Älmhults station - Handelsområdet

Sön- och helgdag

Älmhult	Handelsområdet	Hagavägen	Silverdalsgatan	Älmhult	Kläshultskolan	Gassevägen	Bokvägen	Kontorshuset	Älmhult
09.35	09.40	09.42	09.46	09.50	09.50	09.55	09.57	10.01	10.05
10.35	10.40	10.42	10.46	10.50	10.50	10.55	10.57	11.01	11.05
11.35	11.40	11.42	11.46	11.50	11.50	11.55	11.57	12.01	12.05
12.35	12.40	12.42	12.46	12.50	12.50	12.55	12.57	13.01	13.05
13.35	13.40	13.42	13.46	13.50	13.50	13.55	13.57	14.01	14.05
14.35	14.40	14.42	14.46	14.50	14.50	14.55	14.57	15.01	15.05
15.35	15.40	15.42	15.46	15.50	15.50	15.55	15.57	16.01	16.05
16.35	16.40	16.42	16.46	16.50	16.50	16.55	16.57	17.01	17.05
17.35	17.40	17.42	17.46	17.50	17.50	17.55	17.57	18.01	18.05
18.35	18.40	18.42	18.46	18.50	18.50	18.55	18.57	19.01	19.05

OBS! Tider angivna med icke fet stil är beräknade cirkatider.
Linjen trafikeras ej 24 dec, 25 dec, 31 dec 2014 och 1 jan, 19 juni, 20 juni 2015.

0 Älmhult station

- Vattenlornet
- Handelsområdet
- Hagavägen
- Tomgatan
- Silverdalsgatan

15 Älmhult station

- Wallingatan
- Stålgatan
- Ringcentralen
- Centralfärd syd
- Sparvågen
- Örtvägen
- Kläshultskolan
- Gassevägen
- Älgstigen, Älmhult
- Folkets Hus
- Lundgatan
- Sommarvägen
- Bokvägen
- Gårdstigen
- Idrottsgatan
- Tulparvägen
- Kontorshuset

45 Älmhult station

Exakta kör- och avgångstider beslutas dock inte i nämnden utan av tjänstemännen inför varje tidtabellsperiod. Nuvarande tidtabellsperiod sträcker sig till och med 12 december. En förändring av linjesträckningen genomförs därför lämpligen från och med 2015-12-13.

8

**Svar på skrivelse Förbättrat samarbete mellan landsting i
olika län 15RK1177**

Gunnar Irehn
Sunnerbogatan 29
343 34 Älmhult

Svar på skrivelse Förbättrat samarbete mellan landsting i olika län från Gunnar Irehn

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att godkänna svaret på skrivelse i enlighet med upprättad handling.

Sammanfattning

Region Kronoberg har via Länsstyrelsen mottagit en skrivelse från Gunnar Irehn.

Skrivelsen frågar efter och önskar ett förbättrat samarbete mellan landsting i olika län avseende färdtjänstresor och sjukresor. I svar på skrivelsen förklaras gällande reglemente avseende Riksfärdtjänst och sjukresor.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Chatarina Karlsson
Avdelningschef Färdtjänst

Bilaga: Förbättrat samarbete mellan landsting i olika län – skrivelse
Förslag på svar på skrivelse

Gunnar Ihrén
Sunnerbogatan 29
343 34 Älmhult

Svar på skrivelse – Förbättrat samarbete mellan landsting i olika län

Lagen om Riksfärdtjänst är ett nationellt regelverk som styr hur riksfärdtjänstresor kan beviljas och genomföras. En riksfärdtjänstresa kan man resa mellan vilka orter som helst i Sverige och ansökan görs i den kommun som man är folkbokförd i. I lagen står det att resan ska vara av arten rekreation eller enskild angelägenhet. Resan får heller inte bekostas av någon annan till exempel, så som försäkringskassan eller din arbetsgivare m.m. I handboken för riksfärdtjänst står följande:

”Av förarbetena till nuvarande lag och tidigare lag och förordningar om riksfärdtjänst samt av rättspraxis framgår att riksfärdtjänsten inte är avsedd för resor för vård, medicinsk behandling.” Det står även ”Riksfärdtjänst ska inte beviljas till resor för vård, medicinsk behandling rehabilitering eller undersökning som är offentligt finansierad. Ersättning för sådana resor får prövas av sjukvårdshuvudman eller försäkringskassan. Med offentlig finansierad vård menas, vård som ges av landsting eller privat vårdgivare och där vårdavtal finns med hemmalandstinget. På senare år har dock tillkommit det s.k. fria vårdvalet, vilket innebär möjlighet för patienten att välja vårdgivare när det gäller offentlig finansierad vård. Patienten betalar här sedvanlig patientavgift för vården men får själv svara för den fulla reskostnaden. Sådana resor betraktas som sjukresor och ligger utanför de ändamål som riksfärdtjänsten är avsedd för.”

En sjukresa gäller endast från folkbokföringsadressen och den vården det berör inom länet. Vid akut sjukdom så vänder man sig till närmaste sjukvård och även återresan sker till den plats man var på när sjukdomen inträffade.

En sammanfattning av det som står ovan:

Befinner du dig på en annan ort som du har rest till med riksfärdtjänst och har en bokad tid i sjukvården hemma gäller följande enligt lag och regler för riksfärdtjänst och sjukresor;

1. Först måste du ta dig hem till din hemadress med riksfärdtjänst eftersom man enligt lag inte får bevilja resor som ska gå till någon form av sjukvård.
2. När du har kommit hem får du ta sjukresor till ditt inbokade vårdbesök och sedan ta sjukresor tillbaka hem till din hemadress igen.
3. Vill du sedan resa tillbaka till orten som du reste med riksfärdtjänst ifrån innebär det en helt ny resa som man måste ha ansökt om och fått beviljad tidigare.

För att få riksfärdtjänst krävs det att man har en stor och varaktig funktionsnedsättning som varar i mer än 6 månader.

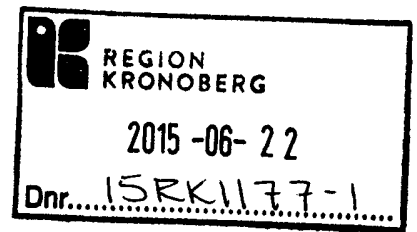
Rätt till reseersättning för sjukresa har du om du bor inom länet. För ersättning av sjukresa, oberoende av vilket färdstätt du åker, ska vårdgivarkvittot alltid vara ikryssat och stämplat av behandlande vårdgivare för godkänd hemresa.

Vi är medvetna om att olika regelverk ibland krockar med varandra och att utfallet av det kan verka ologiskt. En nationell översyn av regelverket kring Lagen om Riksfärdtjänst är dock på gång.

Med vänlig hälsning

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

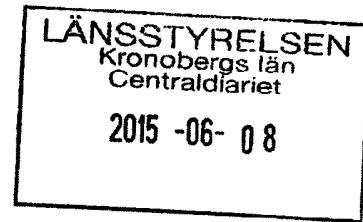


Från Gunnar Ihrén
F n Öjv ägen 22
387 95 Köpingsvik

2015 06 04

Annars Sunnerbogatan 29
34334 Älmhult

P-nr 2211072810



Till Landshövdingarna i Växiö och Kalmar

Betr Förbättrat Samarbete mellan landsting i olika län.

Det verkar inte möjligt att åka varken färdtjänst eller sjukresa över länsgränser utan flera transporter!?

Från sommarbostaden på Öland ska jag åka till Ljungby lasarett, som jag kallats till. När jag ska beställa transporten genom min biståndshandläggare i Älmhult, säger denne att jag först måste beställa riksfärdtjänst från Köpingsvik till min bostad i Älmhult och sedan begära sjukresa från Älmhult till Ljungby. – Försökte först med biståndshandläggaren i Borgholm men det gick inte alls.

Borde vara möjligt åka EN resa från Öland till Ljungby!

--

För ca 10 år sedan hände något liknande. Jag åkte med ambulans till Kalmar lasarett, men efter ett dygn sa de att du är inte skriven här så vi skickar dig till Växiö lasarett, vilket skedde. Vid utskrivningen ville jag tillbaka till Öland, men måste åka till vinterbostaden i Älmhult för det var olika län!

Vågar jag föreslå bättre samarbete över länsgränserna, vilket i mina fall även skulle sparat flera dyra taxiresor.

Jag har telefon 070 2345 381 (bäst) samt 0476 718 och 0485 72002.

Det är ganska många som liksom jag bor i två olika län sommar och vinter.

Medliga hälsningar