

TRAFIKNÄMNDEN

Tid	2015-12-16 09:00-15:00
Plats	Bolmen, 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

1. Justering av protokoll

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår trafiknämnden besluta

att utse Sven Sunesson att jämte ordförande justera protokollet. Justering sker 18 december.

2. Fastställande av dagordning

3. Svar på medborgarförslag – Sänk biljettaxan för pensionärer och handikappade 15RK1642

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att avslå medborgarförslaget.

Sammanfattning

Åke Nilsson har lämnat ett medborgarförslag angående sänkt biljettaxa för pensionärer och handikappade. Medborgarförslaget föreslås avslås. Som skäl anføres dels att det inom Växjö kommun finns en ordning där färdtjänstberättigade ges möjlighet till rabatterat resande och dels att länstrafiktaxan idag erbjuder fri återresa inom 2 timmar inom Växjö Stadstrafik.

Beslutsunderlag

- *Sänk biljettaxan för pensionärer och handikappade*
- *Medborgarförslag: Sänk biljettaxan för pensionärer och handikappade*

4. Svar på medborgarförslag – önskemål om extra busslinje 15RK1553

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att medborgarförslaget därmed anses besvarat.

Sammanfattning

Malin Wass har lämnat ett medborgarförslag angående önskemål om ytterligare en avgång på busslinjen mellan Växjö och Ljungby. Önskemål om ändringar i

trafiken inkommer så gott som dagligen till Länstrafikens personal. Dessa samlas i ett kundärendesystem varifrån det fungerar som en del av underlaget när trafiken planeras. Detta önskemål skickas därför till trafikplanerarna för att läggas in i kundärendesystemet och vara med i underlag för trafikplaneringen framöver.

Beslutsunderlag

- *Svar på medborgarförslag - Önskan om extra avgång linje 145*
- *Medborgarförslag: Extra busslinje mellan Växjö och Ljungby*

5. Rapporter från externa uppdrag

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att med godkännande notera rapporter från externa uppdrag till protokollet.

6. Lägesrapporter

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Ansvariga handläggare föredrar aktuella lägesrapporter.

7. Månadsrapport för trafiknämnden oktober 2015 15RK1284

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att godkänna månadsrapport oktober 2015 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari – oktober 2015 uppgår sammanlagt till 20,1 miljoner kr. Prognosen för helåret är ett resultat med 15,5 miljoner kr.

Beslutsunderlag

- *Missiv trafiknämnden månadsrapport oktober 2015*
- *Månadsrapport trafiknämnden oktober 2015*

8. **Fördelning av budgetramar för Länstrafiken 2016 14LTK1381**

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att fördela Ramar för Trafiknämndens verksamhet för Budget 2016 i enlighet med trafikdirektörens förslag 2015-12-09.

att uppdra åt ordföranden och trafikdirektören att svara för följdändringar om de totala ramarna förändras under året.

Sammanfattning

Regionfullmäktige har fastställt Budget 2016 vid sitt sammanträde 2015-11-25. Regionstyrelsen har därefter översänt en uppdaterad nettokostnadsram till respektive nämnd. Respektive nämnd skall sedan fördela totalramen inom sin verksamhet. Trafikdirektören har i skrivelse 2015-12-09 upprättat förslag till fördelning av ramarna.

Beslutsunderlag

- *Missiv trafiknämnden fördelning ramar budget 2016*
- *Beslutsunderlag Fördelning ramar Trafiknämnden Budget 2016*
- *Nettokostnadsramar Trafiknämnden 2016*

9. **Länstrafikens verksamhetsplan 2016 15RK1225**

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att fastställa länstrafikens verksamhetsplan för 2016.

Sammanfattning

Länstrafikens verksamhetsplan för 2016 innehåller en nulägesbeskrivning med styrtal och mål belysta i de olika perspektiven samt en aktivitetsplan med 16 aktiviteter som är förankrade i verksamheten.

Beslutsunderlag

- *Missiv Verksamhetsplan 2016*
- *Styrkort Trafiknämnden 2016_151109*

10. Internkontrollplan trafiknämnden 2016 15RK1217

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att fastställa internkontrollplan för trafiknämnden för 2016.

Sammanfattning

Internkontrollplanen för 2016 följer i stort planen för innevarande år. Vissa skärpta och förtydligade kontrollmoment har införts rörande uppföljning av levererad kvalitet tågtrafik och driftsäkerhet IT och telefoni.

Beslutsunderlag

- *Missiv internkontrollplan trafiknämnden 2016*
- *Intern styrning och kontroll trafiknämnden*

11. Översyn ombordavgifter och resevillkor Krösatåg 15RK1988

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att uppdra åt Trafikdirektören att snarast möjligt och tillsammans med berörda grannlän arbeta för ett sammanhållet införande av ombordavgift vid köp av biljetter på tåg.

Sammanfattning

För att underlätta för såväl kunder som ombordpersonal, och göra det enklare och tydligare för länstrafikbolagen att nå ut med sin kundkommunikation föreslås att kontakter tas med berörda grannlän för att sondera möjligheterna till att förenkla och tydliggöra reglerna till hur man köper och betalar för sin biljett ombord på Krösatågen. Med tanke på trafikens karaktär och övrig samhällsutveckling, där det är viktigt att premiera en god kundgenomströmning och visering ombord – samt att det i övrigt i tågtrafiken i landet är i en allt mindre utsträckning som biljetter säljs ombord – bör inriktningen vara att undersöka möjligheterna till ett införande av en enhetlig ombordavgift för tåg i Kronobergs län. Särskild vikt bör läggas på hur motsvarande områden hanteras i övrig tågtrafik i länen.

Expedieras till

Trafikdirektör Thomas Nilsson

Beslutsunderlag

- *Missiv översyn ombordavgifter Krösatåg*
- *Översyn av ombordavgifter Krösatåg*

12. Uttalande av hållplatsnamn på bussar - Skrivelse till Trafiknämnden 15RK1949

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår trafiknämnden besluta

att avge svar på skrivelse i enlighet med upprättad skrivelse.

Sammanfattning

Lennart Adell Kind (L) har inkommit med skrivelse till trafiknämnden angående uttalande av hållplatsnamn på bussar. Föreslås att trafiknämnden lämnar svar på skrivelse i enlighet med upprättad skrivelse.

Expedieras till

Lennart Adell Kind (L)

Beslutsunderlag

- *Svar om hållplatsnamn*
- *Uttalande av hållplatsnamn på bussar - Skrivelse till Trafiknämnden*

13. Anhållan om utökad busstrafik under Korröfestivalen 15RK1729

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att ge trafikdirektören i uppdrag att genomföra utökad busstrafik under Korröfestivalen 2016.

Sammanfattning

Musik i Syd och Korröfestivalen har till Länstrafiken inkommit med anhållan om utökad busstrafik under Korröfestivalen 2016. Föreslås att ge trafikdirektören i uppdrag att genomföra rimligt utökad busstrafik under Korröfestivalen 2016.

Expedieras till

Trafikdirektör Thomas Nilsson
Musik i Syd

Beslutsunderlag

- *Anhållan om utökad busstrafik under Korröfestivalen 2016 - Missiv*
- *Anhållan om utökad busstrafik under Korröfestivalen*
- *Anhållan om utökad busstrafik under Korröfestivalen 2016*

14. Kurser och konferenser

15. Redovisning av delegeringsbeslut

Ärendet i korthet

- Anmälan av beslut om Färdtjänst och Riksfärdtjänst under perioden 2015-11-01 - 2015-11-30

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera delegationsärendena till protokollet.

16. Övriga ärenden

3

**Svar på medborgarförslag – Sänk biljettaxan för
pensionärer och handikappade 15RK1642**

Trafiknämnden

Svar på medborgarförslag – Sänk biljetttaxan för pensionärer och handikappade

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att avslå medborgarförslaget

Sammanfattning

Åke Nilsson har lämnat ett medborgarförslag angående sänkt biljetttaxa för pensionärer och handikappade. Medborgarförslaget föreslås avslås. Som skäl anförts dels att det inom Växjö kommun finns en ordning där färdtjänstberättigade ges möjlighet till rabatterat resande och dels att länstrafiktaxan idag erbjuder fri återresa inom 2 timmar inom Växjö Stadstrafik.

Bakgrund

Frågan om pensionärsrabatt har vid ett flertal tillfällen diskuterats politiskt och den biljettgiltighet med en övergångstid på 2 timmar som gör det möjligt för alla att utträta ett kortare ärende utan att behöva lösa ny biljett i Växjö Stadstrafik är ett resultat av denna diskussion där man fann att det var bättre med en lösning som kunde nyttjas av alla snarare än en lösning som endast gynnar en viss målgrupp. Växjö kommun erbjuder, för den som är berättigad till färdtjänst, rabatterade resor i Växjö Stadstrafik och i Regiontrafik inom kommunen. Man reser med ett särskilt Resekort laddat med reskassa som ger 50 % rabatt på biljettpriset. Det är obligatoriskt att resa med ledsagare. Ledsagaren reser gratis. Rabatten gäller på alla resor med länstrafikens bussar inom Växjö kommun. Antalet resor är obegränsat. Giltigt färdtjänsttillstånd ska medföras på resan och visas upp för busschauffören. Ovanstående kan naturligtvis övriga kommuner också erbjuda sina invånare. Mellanskillnaden mellan det rabatterade priset och ordinarie taxa finansieras av kommunen.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Ohlson
Försäljningsansvarig Länstrafiken

Bilaga: Medborgarförslag – Sänk biljetttaxan för pensionärer och handikappade

Medborgarförslag till Länstrafiken

Att sänka biljetttaxan på bussarna mellan klockan 10 och 15 till Växjö centrum för handikappade och pensionärer.

Detta för att stärka centrumhandeln.

Man kan också tänka sig ett liknande system som man har i Hässleholms kommun där alla över 70 år får ett kort som ger rabatterade bussresor.

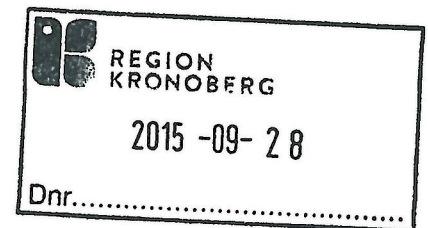
Denna metod skulle troligen leda till en lägre total kostnad för samhället dels genom att öka täckningsgraden på bussarna och leda till att man använder kollektivtrafiken istället för färdtjänst.

Växjö den 28/9



Åke Nilsson (Pensionär)
Gavottvägen 16
352 45 Växjö

0470 / 205 73
070 / 636 28 93



4

**Svar på medborgarförslag – önskemål om extra busslinje
15RK1553**

Trafiknämnden

Svar på medborgarförslag – önskemål om extra busslinje

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att medborgarförslaget därmed anses besvarat.

Sammanfattning

Malin Wass har lämnat ett medborgarförslag angående önskemål om ytterligare en avgång på busslinjen mellan Växjö och Ljungby. Önskemål om ändringar i trafiken inkommer så gott som dagligen till Länstrafikens personal. Dessa samlas i ett kundärendesystem varifrån det fungerar som en del av underlaget när trafiken planeras. Detta önskemål skickas därför till trafikplanerarna för att läggas in i kundärendesystemet och vara med i underlag för trafikplaneringen framöver.

Bakgrund

Önskemål om ändringar i trafiken inkommer så gott som dagligen till Länstrafikens personal. Dessa samlas i ett kundärendesystem varifrån det fungerar som en del av underlaget när trafiken planeras. Detta önskemål skickas därför till trafikplanerarna för att läggas in i kundärendesystemet och vara med i underlag för trafikplaneringen framöver.

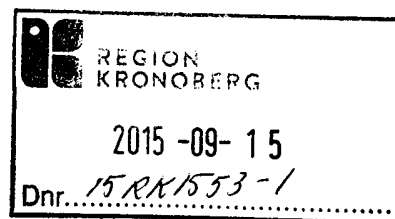
Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Tidåsen
Trafikchef

Bilaga: Medborgarförslag – Extra busslinje mellan Växjö och Ljungby

Kristensson Wallin Jenny RST kansliavdelningen

Från: region@kronoberg.se
Skickat: den 15 september 2015 13:43
Till: Region Kronoberg officiell brevlåda
Ämne: Medborgarförslag från webben



namn: Malin Wass
adress: Norrabergsgatan 4
telefon: 037213830
forslag: Hej

Jag har ett önskemål om en extra busslinje mellan Växjö och Ljungby vid lunchtid på fredagar. Jag tycket att det är ett stort hopp mellan kl 11:45 och 13:20. Jag har en önskan om att det skulle gå en buss runt 12:15/12:30 - gärna en snabbuss.

Tack för mig
mvh Malin

7

Månadsrapport för trafiknämnden oktober 2015 15RK1284

Trafiknämnden

Månadsrapport oktober 2015

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna månadsrapport oktober 2015 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari – oktober 2015 uppgår sammanlagt till 20,1 miljoner kr.

Prognosen för helåret är ett resultat med 15,5 miljoner kr.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Ulf Petersson
Ekonomichef

Bilaga: Månadsrapport oktober 2015 för trafiknämnden

MÅNADSRAPPORT OKTOBER 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



Respekt för människan

Invånare

Vi ser varje individs behov och de som möter oss känner förtroende och trygghet.

Medarbetare

Vi möter varandra med omtanke och respekt. Vi uppskattar varandras insats och har ett öppet klimat.

Verksamhetsutveckling

Vi lär oss hela tiden och arbetar tillsammans för att utveckla bästa möjliga verksamhet.

Ekonomi

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	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	Bedömning	Mål 2015	Långsiktigt mål 2017
Invånare					
NKI (Buss/tåg)	66 % (helår 2014)	66 % (november 2014 - oktober 2015)	Strax under helårsmål	67 %	69 %
NKI (Serviceresor)	84 % (helår 2014)	86 % (januari - oktober 2015)	Strax över helårsmål	85 %	85 %
NKI (Färdtjänsthandläggning)	Värde saknas	-			91 %
Medarbetare					
Motiverad Medarbetarindex					
Arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro					
Verksamhetsutveckling					
Kundnöjdhet väntetid i telefon beställningscentralen	71 % (helår 2014)	79 % (januari - oktober 2015)	Strax under helårsmål	80 %	90 %
Marknadsandel	11,3 % (helår 2014)	11,15 % (november 2014– oktober 2015)	Strax under helårsmål	11,4 %	11,7 %
Ekonomi					
Självfinansieringsgraden totalt för all linjetrafik skall vara minst 50 %	55,3 % (2014)	54,2 % januari – oktober 2015	Prognos för helåret 53,6 %	>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	Månadsrapport oktober inom ekonomisk ram	Prognos för helåret + 15,5 miljoner kr jämfört med budget	Bokslut inom ekonomisk ram	Bokslut inom ekonomisk ram

Sammanfattning av perioden

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

Verksamheten under oktober har inneburit att resultatet förbättrats kraftigt jämfört med budget och att årsprognosen därför har reviderats.

Resultatet för perioden är 20,1 miljoner kr bättre än budget.

Prognosen för helåret är ett överskott gentemot budget med 15,5 miljoner kr.

Självfinansieringsgraden i linjetrafiken uppgick januari – oktober 2015 till 54,2 % vilket är något lägre än för kalenderåret 2014 (55,3 %). Prognosen för helåret är 53,6 %. Se bifogad tabell.

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

Arbetet med att kvalitetssäkra den linjelagda busstrafiken går vidare. I arbetet med rättidigheten har vi nu igång fordonstekniksystemet vilket ger oss bättre underlag att arbeta med. Vidareutveckling av systemet för att möjliggöra ytterligare kvalitetshöjande åtgärder har påbörjats.

Upphandlingen av nytt dirigeringsystem till Serviceresor pågår. Fortsatt tidplan:

Sista dag för att lämna anbud var den 3 november. Utvärdering sker i november. Tilldelningsbeslut skall ske i december. Uppstart och implementering januari - april 2016. Nya systemet i full drift 1 maj 2016.

Genomförda resanderäkningar visar att resandet i Krösatåg Nord (Växjö – Alvesta – Nässjö respektive Växjö – Alvesta – Värnamo) ökat med 43,8 %.

1. Invånare

Kommentar styrkort:

NKI buss/tåg	Nuläge 66 % (rullande 12-månadersperiod november 2014 – oktober 2015). Resultatet för perioden är detsamma som helårsresultatet 2014 (66 %) och något under målet för 2015 (67 %).
NKI Serviceresor	Nuläge 86 % (januari – oktober 2015). Resultatet för perioden överstiger helårsresultatet 2014 (84 %) och uppfyller målet för 2015 (85 %).

Resandet 2015 jämfört med 2014:

Öresundståg	Total resandestatistik inte tillgänglig ännu. Mål 2015 är + 4 %.
Krösatåg Nord	Enligt höstens resanderäkning har resandet ökat med 43,8 %. Mål 2015 är + 4 %
Krösatåg Syd	Enligt höstens resanderäkning har resandet ökat med 4,3 %. Mål 2015 är + 4 %

Resandet avseende buss (exkl skolkort)	nov -13- okt 14	nov -14 - okt 15	Ökning	Mål 2015
Växjö stadstrafik	2 9681 013 resor	3 116 621 resor	4,5 %	+ 3 %
Regiontrafik	2 022 302 resor	2 013 607 resor	- 0,4 %	+ 1 %
Totalt	5 003 451 resor	5 123 999 resor	2,4 %	+ 2 %

Linjetrafik buss

Utöver NKI-undersökningar görs även ombord-undersökningar, 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. **Resultat augusti 2015:**

Fråga	Regiontrafik	Växjö stadstrafik	Älmhults stadstrafik
Förarens bemötande	8,90	8,44	9,33
Förarens körsätt	8,96	8,40	9,07
Ren buss	8,89	8,76	9,20
Bussens temperatur	8,48	8,06	9,00
Utrustning i bussen	8,96	8,86	9,60

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

Öresundståg

Kvalitetmätning ombord genomförs två gånger om året. Vårens undersökning genomfördes under perioden 2015-02-01 t.o.m. 2015-04-15 och avser tågtrafiken på den svenska sidan och resor över Öresund. **Resultatet av höstens mätning 2015 är ännu inte fastställt.**

Resultatet redovisas i fem huvudområden. Varje fråga bedöms på skalan 0–10, där 0 är det lägsta betyget och 10 det högsta. Kolumnen för förändring avser skillnaden mot föregående mätning.

Område	Höst 2014	Vår 2015	Förändring	Mål 2015
Punktlighet	6,59	6,93	+ 0,34	7,8
Tågpersonal	7,55	7,69	+ 0,14	7,8
Fordon	6,39	6,30	- 0,09	6,8
Information	6,80	6,96	+ 0,16	7,3
Ersättningstrafik	4,13	4,21	+ 0,08	4,5

Aktiviteter invånare

Målgruppsanpassade marknadsinsatser

Under september och oktober har två riktade kampanjer genomförts; ”Ta bussen till flyget” och ”Studentkampanj – gratis fika före resan”. En informationskampanj kring vilka resmöjligheter det finns till Campus har också genomförts. Ny reseguider på fler främmande språk (engelska, dari, somaliska, arabiska och tigreanska) har tagits fram för att det ska bli enklare för ny invånare i länet att ta del av informationen om kollektivtrafiken. Marknadsavdelningen 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 perioden har vi arbetat med att ta fram ett koncept och material för den kommande marknadsföringskampanjen som börjar i november. Bearbetning av kommuner, organisationer och företag har fortsatt och detta arbete har bland annat resulterat i att Ljungby, som första kommun, kommer att erbjuda sina anställda Årskort för anställda. Vidare har besöken medfört att Växjö kommun från centralt håll infört reskassa för tjänsteresor hos samtliga förvaltningar och bolag. Sammanfattningsvis kan man säga att den aktiva bearbetningen av kommuner och företag börjar ge positivt resultat. 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

Analys 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 den 11 januari 2016 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.

2. Medarbetare

Månadsrapport oktober 2015

Personalrelaterade nyckeltal

Länstrafiken & Uppdragsverksamhet trafik (LTR/UTR)

1. Närvarotid och frånvarotid ¹

LTR/UTR	Jan-okt 2015	Jan-okt 2014
A Närvarotid	88 069	
01 Arbetad tid (månavl)	81 752	
02 Timlön	5 218	
02B Kurs och konf	62	
03 Övertid	895	

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

04 Fyllnadstid	135	
06 Närvaro (ej arb prod)	7	
C Frånvarotid	34 865	
01 Sjukfrånvaro	5 268	
02A Studieled	1 415	
03 Tillfällig fp	2 084	
04 Tjänstledighet	2 128	
05 Semester	12 988	
06 Kompledig	1 025	
07 Föräldraledighet	6 803	
08 Partiell föräldraledighet	2 983	
12 Ledig m lön 6 juni	169	
Totalsumma	122 933	

1. Antal anställda²

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

LTR/UTR	151031	141031	131031
A1 Ledningsarb	8		
A2 Handlägggararb	33		
A3 Administratörsarb	27		
G1 Ingenjör m fl	1		
G2 Tekn o IT-tekn	2		
G4 Lokalv, tvätt o vaktm	4		
Totalsumma	75		

Antal anst Tillsvidare/Visstid o Del/Heltid

	151031			141031			131031		
LTR/UTR	Deltid	Heltid	Tot.	Deltid	Heltid	Tot.	Deltid	Heltid	Tot.

Tillsvidareanställda	6	65	71						
Visstidsanställda	1	3	4						
Totalsumma	7	68	75						

Antal anställda som är 60 år eller äldre

151031				
LTR/UTR	60	61	63	Tot.
A1 Ledningsarb	1			1
A2 Handläggarsarb	2	1		3
A3 Administratörsarb	1	1	1	3
Totalsumma	4	2	1	7

Presumtiva pensioneringar 2015-2025

151031								
LTR/UTR	2017	2019	2020	2021	2023	2024	2025	Tot.

A1 Ledningsarb			1	1	2			4
A2 Handlägggararb		1	2		2	1		6
A3 Administratörsarb	1	1	1			1	3	7
G1 Ingenjör m fl					1			1
G4 Lokalv, tvätt o vaktm				1	1			2
Totalsumma	1	2	4	2	6	2	3	20

2. Hälsa och arbetsmiljö

Sjukfrånvarodagar (kort lång) per snittanställd³

	Jan-okt 2015			Jan-okt 2014		
	Tot.	1-14 dgr.	>14 dgr.	Tot.	1-14 dgr.	>14 dgr.
Centrum						
LTR Länstrafiken Gemensamt	4,3	3,6	0,7			
UTR Uppdragsverksamhet Trafik	24,3	7,5	16,8			
Trafiknämnd tot.	12,8	5,2	7,5			
Region Kronoberg tot.	14,8	4,4	10,5	13,4	3,6	9,8

Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid

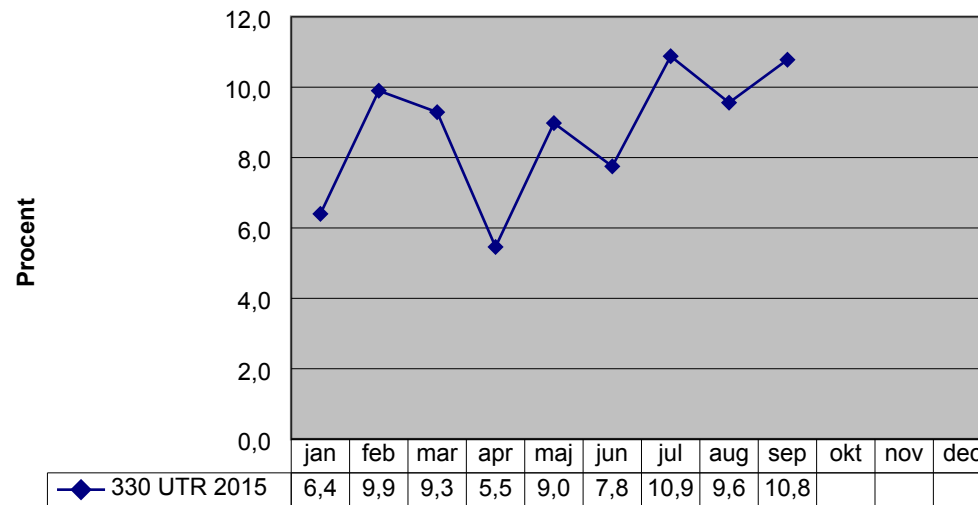
³ Genomsnittligt antal anställda under vald period = anställningsdagar för samtliga anställda som ingår i urvalet/antal kalenderdagar under perioden. Ingen hänsyn tas till anställningens sysselsättningsgrad

	Jan-okt 2015			Jan-okt 2014		
Centrum	Tot.	K.	M.	Tot.	K.	M.
LTR Länstrafiken gemensamt	1,5	2,0	1,1			
UTR Uppdragsverksamhet trafik	9,1	10,8	2,6			
TN Trafiknämnd tot.	4,6	6,6	1,4			
Region Kronoberg tot.	5,1	5,4	3,9	4,4	4,7	3,6

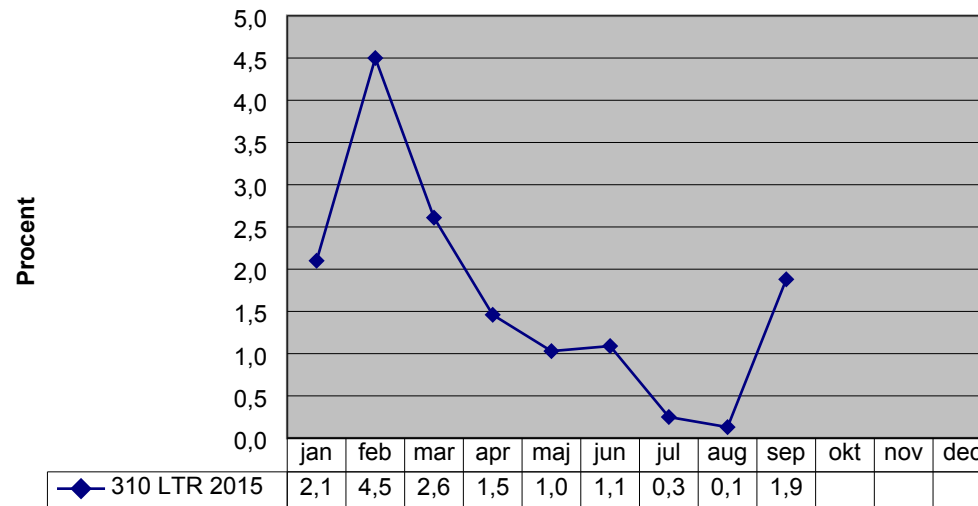
Arbtim o trans sjukintervall Länstrafik o Reg Utv, jan-okt 2015

Radetiketter	Summa av Arb_timmar
A Karensdag	718
B Dag 2-14	2 085
C Dag 15-59	767
D Dag 60-90	439
E Dag 91-	1 259
Totalsumma	5 268

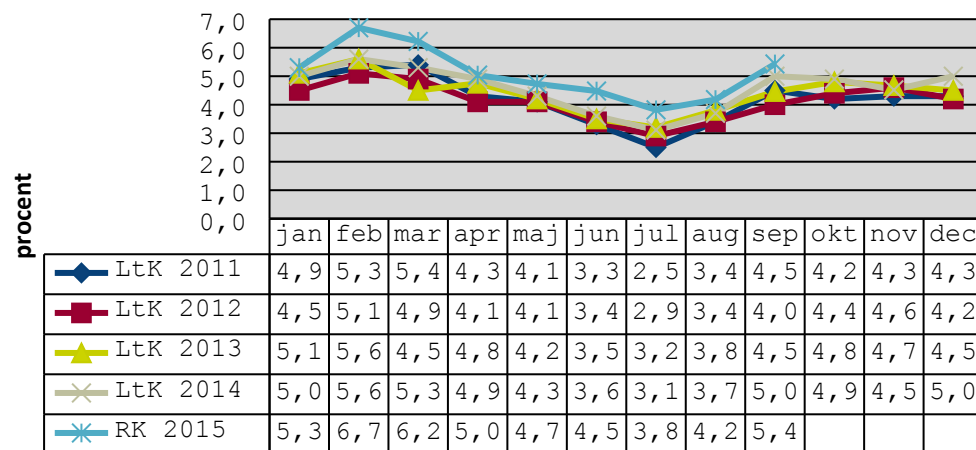
UTR
Sjukfrånvaro i procent, per månad
(innevarande månad)



LTR
Sjukfrånvaro i procent, per månad
(innevarande månad)



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



Kommentar: Under oktober har vi haft ett par medarbetare som har varit långtidssjukskrivna. Av dessa har ingen sjukskrivning varit arbetsrelaterad.

Aktiviteter Medarbetare

Kommunicera den gemensamma målbilden

- För Region Kronoberg
- För Länstrafiken

- För avdelningarna

Länstrafiken hade i augusti 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 ligger till grund för fortsatt utvecklingsarbete. Ledningsgruppen har därefter vid flera tillfällen bearbetat materialet med avsikt att skapa konkreta handlingsplaner.

3. Verksamhetsutveckling

Kommentar styrkort:

Kundnöjdhet väntetid	(i telefon i beställningscentralen). Nuläge 79 % (januari – oktober 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 11,15 % (rullande 12-månadersperiod november 2014 – oktober 2015). Resultatet för perioden är något lägre än helårsresultatet 2014 (11,3 %) och målet för 2015 (11,4 %).

Kommentar:

Resandet utvecklas totalt sett väldigt positivt.

Resandet i Växjö stadstrafik fortsätter att utvecklas bra, utvecklingen är nu + 4,5 % för rullande 12-månadersperiod november 2014 – oktober 2015 jämfört med tidigare motsvarande period (exklusive skolkort). För regiontrafiken är resandet i stort sett oförändrat jämfört med tidigare motsvarande period.

Resandet i Öresundstågtrafiken har inte detaljberäknats men intäkterna följer den fastställda budgeten.

Resanderäkningar har under hösten utförts i tågsystemen Krösatåg Nord och Krösatåg Syd med följande glädjande resultat:

Förändring av antal resor i Kronoberg efter resanderäkning

	Mellan sträcka	2014	2015	Ökning resor	Ökning %
Krösatåg syd	Växjö-Älmhult-Växjö	360 824	376 464	15 640	4,3 %
Krösatåg Nord	Växjö -Lammhult-Växjö	106 398	154 698	48 300	45,4 %
	Växjö-Värnamo-Växjö	84 870	120 428	35 558	41,9 %
		191 268	275 126	83 858	43,8 %

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.

Den enda större planerade trafikförändringen för det kommande trafikåret sker den 11 januari 2016 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 trafikledningen i Alvesta har haft en testperiod tillsammans med leverantören. Steg för steg har funktioner tillkommit.

4. Ekonomi

Sammanfattning ekonomi:

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

Verksamheten under oktober har inneburit att resultatet förbättrats kraftigt jämfört med budget och att årsprognosen därför har reviderats.

Resultatet för perioden är 20,1 miljoner kr bättre än budget.

Prognosen för helåret är ett överskott gentemot budget med 15,5 miljoner kr.

Kommentar styrkort:

Självfinansieringsgrad totalt	Självfinansieringsgraden i linjetrafiken uppgick januari – oktober 2015 till 54,2 % vilket är lägre än för kalenderåret 2014 (55,3 %). Prognosen för helåret är 53,6 %. 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. Separata mål för respektive trafikslag skall upprättas fr.o.m. Budget 2017.
Kollektivtrafik inom ekonomisk ram	Prognosen för helåret är ett överskott gentemot budget med 15,5 miljoner kr.

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 trafiknämnden redovisas dels intäkter och dels resande för de olika trafikslagen. Självfinansieringsgraden för respektive trafikslag följs upp månadsvis.

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.

Trafiknämnden 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 13,8 miljoner kr bättre än budget. Intäkterna följer budget relativt väl medan kostnaderna är betydligt lägre jämfört med budget. Detta gäller framförallt kostnader för ersättningstrafik, multipelkopplingar, tungt underhåll samt fördelningar från Öresundståg AB. Prognosen för helåret är ett positivt resultat med 14 miljoner kr bättre än budget.

Krösatåg Syd ligger 2,5 miljoner kr 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 3,5 miljoner kr sämre än budget, främst beroende på lägre intäkter än budgeterat. Resandet har dock ökat med 4,3 % under året.

Krösatåg Nords resultat ligger 2,6 miljoner kr bättre än budget, vilket huvudsakligen beror på högre intäkter än budgeterat. Enligt genomförda resanderäkningar under hösten så har resandet ökat med 43,8 % jämfört med 2014. Prognosen för 2015 är ett överskott gentemot budget med 2,0 miljoner kr.

Växjö stadstrafiks resultat för perioden ligger 3,5 miljoner kr sämre än budget. Både intäkter och kostnader ligger under budget. Prognosen för helåret är ett negativt resultat med 3,0 miljoner kr 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 november 2014 – oktober 2015 var + 4,5 % jämfört med motsvarande tidigare period (exklusive skolkort).

Teknik och omkostnaders resultat ligger 5,3 miljoner kr bättre än budget. Drygt 0,5 miljoner kr kommer att omfördelas till regionservice innan årsskiftet vilket minskar resultatet. Ca 1,7 miljoner kr beror på lägre avskrivningar än budgeterat vilket i sin tur huvudsakligen beror på förseningen av fordonssystemet. Även övriga teknikrelaterade kostnader har lägre kostnader än budgeterat. Prognosen för 2015 är ett överskott gentemot budget med 4,0 miljoner kr.

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

Trafiknämnden januari - oktober 2015

Resultaträkning exkl proj (tkr)	Månad - Oktober			Ackumulerat 2015			Årsbudget	Prognos	
	Utfall	Budget	Differens	Utfall Ack	Budget Ack	Differens	2015	Helår	Budgetavv.
Länstrafikens Kansli	-2 504,6	-2 035,1	-469,5	-18 810,1	-20 378,1	1 568,0	-24 454,0		1 300
LTR Teknik och omkostnader	-1 275,3	-2 013,7	738,4	-14 512,8	-19 801,5	5 288,7	-23 829,0		4 000
LTR Marknadsföring	-24,2	-874,8	850,6	-3 246,4	-5 380,4	2 134,0	-7 130,0		1 000
LTR Utredningsuppdrag	-50,0	-166,7	116,7	-319,8	-666,7	346,9	-1 000,0		500
KTR Regiontrafik	-6 786,6	-9 166,9	2 380,3	-88 250,7	-88 343,3	92,6	-106 677,0		-1 500
KTR Växjö stadstrafik	-6 887,1	-5 325,3	-1 561,9	-52 720,0	-49 229,5	-3 490,5	-59 880,0		-3 000
KTR Älmhult stadstrafik	-81,2	-150,4	69,2	-814,3	-1 504,2	689,9	-1 805,0		700
KTR Krösatåg Nord	1 558,8	-1 301,3	2 860,1	-10 424,7	-13 012,5	2 587,8	-15 615,0		2 000
KTR Krösatåg Syd	-1 686,1	-2 302,9	616,8	-25 576,8	-23 029,2	-2 547,6	-27 635,0		-3 500
KTR Öresundståg	1 427,0	-1 573,7	3 000,6	-1 361,3	-15 197,7	13 836,4	-18 345,0		14 000
KTR Kust till kust-banan	0,0	-84,3	84,3	-759,3	-843,3	84,1	-1 012,0		0
KTR Pågatåg	-124,5	-132,4	7,9	-1 245,0	-1 324,2	79,2	-1 589,0		0
Vidarefakt tågtrafik	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0		0
Anropsstyrd trafik	-208,0	-208,3	0,4	-1 886,5	-2 083,3	196,8	-2 500,0		0
Serviceresor	58,8	0,0	58,8	51,9	0,0	51,9	0,0		0
Sjukreseadministration	-1,4	0,0	-1,4	-1,4	0,0	-1,4	0,0		0
Färdtjänsteavdelning	-7,6	0,3	-7,9	-1,3	0,0	-1,3	0,0		0
Abonnerad skolskjuts	453,4	0,0	453,4	-856,7	0,0	-856,7	0,0		0
Totalsumma	-16 138,6	-25 335,4	9 196,8	-220 735,1	-240 793,8	20 058,7	-291 471,0	0,0	15 500

Självfinansieringsgrad linjetrafik

Trafikslag	Intäkter tkr jan-okt 2015	Kostnader tkr jan-okt 2015	% jan-okt 2015	Jämförelse % Bokslut 2014	Jämförelse % Budget 2015	% Prognos 2015
Öresundståg	93 254,0	94 615,3	98,6%	102,0%	85,7%	96,2%
Älmhults stadstrafik	1 170,6	1 984,8	59,0%	38,8%	26,8%	55,2%
Regiontrafik buss	71 017,4	159 268,1	44,6%	46,0%	45,2%	44,2%
Växjö stadstrafik	29 353,5	82 073,5	35,8%	37,9%	42,2%	38,4%
Krösatåg Nord	10 000,6	20 425,3	49,0%	31,6%	38,0%	45,9%
Pågatåg	435,2	1 680,2	25,9%	26,6%	30,0%	26,8%
Krösatåg Syd	8 110,7	33 687,5	24,1%	26,9%	35,0%	25,0%
SUMMA	213 342,0	393 734,7	54,2%	55,3%	53,6%	53,6%

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: Hela Trafiknämndens verksamhet

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad -Okt			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Över	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Okt	Budget	Diff	Jan-Okt	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	46,9	39,0	7,9	398,7	361,7	37,0	0,0	0,0	398,7	439,7		-9,3
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Landstingsersättning	25,3	25,3	0,0	240,8	240,8	0,0	0,0	0,0	240,8	291,5		0,0
Övriga intäkter	1,2	1,6	-0,4	12,3	15,5	-3,3	0,0	0,0	12,3	18,6		0,0
SUMMA INTÄKTER	73,4	65,9	7,6	651,8	618,1	33,7	0,0	0,0	651,8	749,9	0,0	-9,3
Kostnader												
Personalkostnader	-3,5	-3,2	-0,3	-28,9	-32,1	3,2	0,0	0,0	-28,9	-38,6		1,3
	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.	-60,4	-3,4	-57,0	-599,4	-580,7	-18,7	0,0	0,0	-599,4	-704,7		21,5
Avskrivningar och internränta	-0,2	-59,2	58,9	-2,1	-4,1	2,0	0,0	0,0	-2,1	-4,9		2,0
SUMMA KOSTNADER	-64,1	-65,8	1,7	-630,4	-616,9	-13,5	0,0	0,0	-630,4	-748,2	0,0	24,8
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Resultat	9,2	0,0	9,2	20,1	0,0	20,1	0,0	0,0	20,1	0,0	0,0	15,5
Varav:												
Bemanningskostnader	-3,5	-3,2	-0,3	-28,9	-32,1	3,2	0,0	0,0	-28,9	-38,6	0,0	1,3

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 310 Länstrafiken gemensamt

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - Okt			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Okt	Budget	Diff	Jan-Okt	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,1	-0,3	0,0	0,0	-0,2	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	5,1	5,1	0,0	46,2	46,2	0,0	0,0	0,0	46,2	56,4		0,0
Övriga intäkter	0,1	0,0	0,1	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0		0,0
SUMMA INTÄKTER	5,1	5,1	0,0	46,4	46,3	0,0	0,0	0,0	46,4	56,6	0,0	0,0
Kostnader												
Personalkostnader	-2,5	-2,0	-0,4	-18,5	-20,2	1,6	0,0	0,0	-18,5	-24,2		1,3
	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	-1,0	-2,3	1,3	-15,2	-21,4	6,2	0,0	0,0	-15,2	-26,3		3,5
Avskrivningar och internränta	-0,2	-0,6	0,4	-2,0	-3,7	1,7	0,0	0,0	-2,0	-4,4		2,0
SUMMA KOSTNADER	-3,7	-5,0	1,3	-35,7	-45,3	9,5	0,0	0,0	-35,7	-55,0	0,0	6,8
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Resultat	1,2	0,0	1,2	9,3	0,0	9,3	0,0	0,0	9,3	0,0	0,0	6,8
Varav:												
Bemanningskostnader	-2,5	-2,0	-0,4	-18,5	-20,2	1,6	0,0	0,0	-18,5	-24,2	0,0	1,3

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 320 Kollektivtrafik

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad -Okt			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Okt	Budget	Diff	Jan-Okt	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	28,3	23,0	5,3	259,4	221,9	37,5	0,0	0,0	259,4	267,9		-9,3
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Landstingsersättning	20,2	20,2	0,0	194,6	194,6	0,0	0,0	0,0	194,6	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	48,5	43,2	5,3	454,0	416,5	37,5	0,0	0,0	454,0	503,0	0,0	-9,3
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.	-41,1	-0,5	-40,6	-442,5	-416,5	-26,0	0,0	0,0	-442,5	-503,0		18,0
Avskrivningar och internränta	0,0	-42,7	42,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
SUMMA KOSTNADER	-41,1	-43,2	2,2	-442,5	-416,5	-26,0	0,0	0,0	-442,5	-503,0	0,0	18,0
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Resultat	7,5	0,0	7,5	11,5	0,0	11,5	0,0	0,0	11,5	0,0	0,0	8,7
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 -Okt			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos	
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Okt	Budget	Diff	Jan-Okt	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	18,7	16,0	2,7	139,4	139,7	-0,3	0,0	0,0	139,4	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	1,1	1,6	-0,4	12,0	15,5	-3,6	0,0	0,0	12,0	18,6		0,0
SUMMA INTÄKTER	19,8	17,6	2,2	151,4	155,2	-3,8	0,0	0,0	151,4	190,3	0,0	0,0
Kostnader												
Personalkostnader	-1,0	-1,2	0,2	-10,4	-12,0	1,6	0,0	0,0	-10,4	-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.	-18,3	-0,6	-17,7	-141,8	-142,8	1,1	0,0	0,0	-141,8	-175,5		0,0
Avskrivningar och internränta	0,0	-15,8	15,8	-0,1	-0,4	0,3	0,0	0,0	-0,1	-0,5		0,0
SUMMA KOSTNADER	-19,3	-17,5	-1,7	-152,2	-155,2	3,0	0,0	0,0	-152,2	-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	0,5	0,0	0,5	-0,8	0,0	-0,8	0,0	0,0	-0,8	0,0	0,0	0,0
Varav:												
Bemanningskostnader	-1,0	-1,2	0,2	-10,4	-12,0	1,6	0,0	0,0	-10,4	-14,4	0,0	0,0

8

**Fördelning av budgetramar för Länstrafiken 2016
14LTK1381**

Trafiknämnden

Fördelning av budgetramar för Länstrafiken 2016

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att fördela Ramar för Trafiknämndens verksamhet för Budget 2016 i enlighet med trafikdirektörens förslag 2015-12-09.

att uppdra åt ordföranden och trafikdirektören att svara för följdändringar om de totala ramarna förändras under året

Sammanfattning

Regionfullmäktige har fastställt Budget 2016 vid sitt sammanträde 2015-11-25. Regionstyrelsen har därefter översänt en uppdaterad nettokostnadsram till respektive nämnd. Respektive nämnd skall sedan fördela totalramen inom sin verksamhet. Trafikdirektören har i skrivelse 2015-12-09 upprättat förslag till fördelning av ramarna.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Ulf Petersson
Ekonomichef

- Bilaga:**
1. Total nettokostnadsram Trafiknämnden Budget 2016
 2. Fördelning ramar Trafiknämnden Budget 2016

Fördelning ramar Trafiknämnden Budget 2016

Regionfullmäktige har fastställt Budget 2016 vid sitt sammanträde 2015-11-25. Regionstyrelsen har därefter översänt en uppdaterad nettokostnadsram till respektive nämnd. Respektive nämnd skall sedan fördela totalramen inom sin verksamhet.

Förslag till fördelning av ramarna 2016 framgår av nedanstående tabell:

Budget 2016 (TKR)	Kostnader 2016	Intäkter 2016	Nettoram 2016
Personal	27 330	0	27 330
Teknik + omkostnader	20 650	150	20 500
Marknadsföring	7 130	0	7 130
Utredningar	1 000	0	1 000
Regiontrafik	201 100	87 100	114 000
Växjö stadstrafik	105 000	39 500	65 500
Älmhults stadstrafik	2 600	1 200	1 400
Krösatåg Nord	30 500	12 320	18 180
Krösatåg Syd	41 675	9 975	31 700
Öresundståg	123 060	112 000	11 060
Kust till Kust	0	0	0
Pågatåg	2 225	525	1 700
Vidarefakturerings	0	0	0
Kompletteringstrafik/Närtrafik	4 400	400	4 000
Serviceresor	75 500	75 500	0
Sjukreseadministration	2 900	2 900	0
Färdtjänsthandläggning	3 100	3 100	0
Skolskjuts	112 000	112 000	0
SUMMA	760 170	456 670	303 500

Ramtilldelning 2016, belopp i mnkr	
Nettokostnadsram 2015	290,6
varav internbudget: 0	
Indexuppräknings, enligt budget 2016-2018	10,8
Indexuppräkning, övrigt	0,4
Lönerekompensation (helårseffekt 2015-års lönerrevision)	0,2
Lönebid, OB, Jour	0,1
Avtal 2016	0,8
Volymförändringar	
Ökade trafikintäkter (resandeökning) från 2016	-3,0
Förslag prishöjning av biljettpriser (del av indexuppräkning)	-5,2
Utökad tågtrafik Krösatåg Nord Nässjö – Alvesta – Växjö enligt budget 2015-2017, bruttokostnad	5,0
Intäkter utökad tågtrafik Krösatåg Nord Nässjö – Alvesta – Växjö enligt budget 2015-2017	-1,8
Höjd skatt på förnyelsebara drivmedel, regiontrafik buss från 2015-01-01	3,8
Intäkter i Växjö stadstrafik lägre än Bokslut 2014 och Budget 2015	3,5
Höjda banavgifter från 2015-01-01	2,0
ERTMS – europeiskt styrsystem för järnvägstrafik	
APC – Automatiskt passagerarräkningssystem – Öresundståg	0,4
Nya upphandlingar	0,1
Förbättrad täckningsgrad Öresundståg (92%, 94%, 97%)	-4,0
Närtrafik (kompletteringstrafik)	1,5
Ramflytt till Regionstyrelsen enligt beslut i RF 2015-10-28, helårseffekt	-1,1
Effektiviseringskrav	
Effektiviseringar	-2,0
Förändring internbudget jfr med föregående år	1,6 *
Nettokostnadsram 2016	303,5

9

Länstrafikens verksamhetsplan 2016 15RK1225

Trafiknämnden

Länstrafikens verksamhetsplan 2016

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att fastställa länstrafikens verksamhetsplan för 2016.

Sammanfattning

Länstrafikens verksamhetsplan för 2016 innehåller en nulägesbeskrivning med styrtal och mål belysta i de olika perspektiven samt en aktivitetsplan med 16 aktiviteter som är förankrade i verksamheten.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Ohlson
Försäljningsansvarig

Bilaga: Verksamhetsplan 2016 Länstrafiken



REGION
KRONOBERG

VERKSAMHETSPLAN 2016 LÄNSTRAFIKEN

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 2018

- Marknadsandelen ska öka till 11,9 %
- NKI (Buss/tåg) ska öka till 70 %
- NKI (Serviceresor) ska öka till 86 %
- NKI (Färdtjänsthandläggning) ska öka till 91 %

Långsiktiga strategier

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

Vår vision

Vårt mål

Vår värdegrund

Ett gott liv i ett livskraftigt län

En kvalitetsstyrd region

Respekt för människan



**Respekt för
människan**

Invånare

Vi ser varje individs behov och de som möter oss känner förtroende och trygghet.

Medarbetare

Vi möter varandra med omtanke och respekt. Vi uppskattar varandras insats och har ett öppet klimat.

Verksamhetsutveckling

Vi lär oss hela tiden och arbetar tillsammans för att utveckla bästa möjliga verksamhet.

Ekonomi

Vi tar ansvar för att använda våra resurser där de kommer kronobergarna bäst tillgodo.

Nuläge och mål

Perspektiv

Vårt nuläge

Invånare	Medarbetare	Verksamhetsutveckling	Ekonomi
Länstrafiken NKI 66 % (2014) Serviceresor NKI 84 % (2014) Marknadsandel 11,3 % (2014)	Länstrafiken har kompetent personal och en till verksamheten förhållandevis väl anpassad organisation.	Positiv utveckling med ökat resande och ökad kundnöjdhet.	Självfinansieringsgrad 2014 helår: 55,2 % Självfinansieringsgrad 2015 jan-sept: 53,1 %

Nämndens mål

2016-2018

- Ökat resande med i genomsnitt 3 %
- Marknadsandel 11,5 %, ökande till 11,9 %
- Länstrafiken NKI ökar från 68 % till 70 %
- Serviceresor NKI ska bibehållas på 85 %, ökande till 86 %
- Färdtjänst NKI ska vara 87 %, ökande till 91 %
- Låg personalomsättning och högt MMI
- Trafiknämnden har budget i balans

Aktiviteter

• Offensiv, riktad och lokal marknads-bearbetning • Arbeta fram nytt koncept för kundsegmentering	• Arbeta med förbättringar utifrån personalenkätens resultat • Utforma en modell för mätning av Motiverad Medarbetarindex samt implementation i organisationen	• Implementation av nytt IT-system för Serviceresor • Implementation av nytt regelverk för sjukresor, färdtjänst och riksfärdtjänst för Serviceresor • Fortsatt arbete med upphandling av skolskjuts och serviceresor • Utveckling av framtidens betallösning i samverkan inom Sydtaxan • Fördjupat samarbete med trafikutövare • Utveckling av trafikutbudet • Vidareutveckla kundnära trafikinformation • Vidareutveckla det digitala kundmötet • Utveckling Reseplanerare • Punktlighet linjetrafik buss	• Utveckla en långsiktig strategi för ökad självfinansieringsgrad. • Upprätta mål för självfinansieringsgraden för respektive trafikslag fr.o.m. Budget 2017
--	---	--	---

Styrtal	Styrkort		
	Nuläge	Mål 2016	Långsiktigt mål 2018
Invånare			
<i>Mål: Länstrafiken NKI ökar från 68 % till 70 %</i>			
NKI (Buss/tåg)	68 % (rullande 12 mån okt-sep)	68 %	70 %
<i>Mål: Serviceresor NKI ska bibehållas på 85 %, ökande till 86 %</i>			
NKI (Serviceresor)	84 % (2014)	85 %	86 %
<i>Mål: Färdtjänst NKI ska vara 87 %, ökande till 91 %</i>			
NKI (Färdtjänsthandläggning)	-	87 %	91 %
Medarbetare			
<i>Mål: Låg personalomsättning och högt MMI</i>			
Motiverad Medarbetarindex	Basmätning utförs	-	-
Sjukfrånvaro <14 dagar (% av ord arbetstid)	4,71 %	4 %	4 %
Sjukfrånvaro >14 dagar	6,67 %	6 %	6 %
Verksamhetsutveckling			
<i>Mål: Ökat resande med i genomsnitt 3 %</i>			
<i>Mål: Marknadsandel 11,5 %, ökande till 11,9 %</i>			
Kundnöjdhet väntetid i telefon beställningscentralen	71 % kundnöjdhet (2014)	80 % kundnöjdhet	85 % kundnöjdhet
Resandeökning i snitt	3 %	3 %	3 %
Marknadsandel	11,45 % (rullande 12 okt-sep)	11,5 %	11,9 %
Resultat ombordmätning busstrafik region	8,5	8,5	8,5
Resultat ombordmätning busstrafik stad	8,0	8,0	8,0
Punktlighet regiontrafik	80,8 % (RT +5) 97,2 % (RT +10)	82 % resp 97,5 %	85 % resp 98 %
Punktlighet stadstrafik	94,7 % (RT +5) 98,8 % (RT +10)	95 % resp 98,9 %	96 % resp 99 %
Ekonomi			
<i>Mål: Trafiknämnden har budgeten i balans</i>			
Självfinansieringsgraden för all linjetrafik skall vara minst 50 %	Självf. grad 2014 helår: 55,2 % Självf. grad 2015 jan-sept: 53,1 %	> 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

Invånare

Arbeta fram ny modell för kundsegmentering

För att vår kommunikation och marknadsbearbetning ska nå fram till rätt kunder krävs det att vi vet vilka kunderna är. Vi ser ett behov av att arbeta fram ett ny modell för vår kundsegmentering. Vi behöver bli bättre på att segmentera och prioritera kunderna. Genom en väl genomtänkt segmentering kan vi anpassa vår kommunikation och marknadsbearbetning till olika kundgruppers beteenden, önskemål och behov. Vår marknadsbearbetning blir på sätt mer effektiv och slagkraftig då vi kan arbeta mer målinriktat mot kunderna.

Offensiv och riktad marknadsbearbetning

I Kollektivtrafikbarometern framgår att kunskap om vår verksamhet, hos såväl kunder som allmänhet, är en av de viktigaste faktorerna för att öka resandet. För att öka kunskapen på ett effektivt sätt är det viktigt att vi når rätt kunder med rätt information. Genom en anpassad och riktade marknadsbearbetning ökar sannolikheten för att mottagaren ska tycka att vår information är relevant och vilja ta del av den. Endast då kan vi på ett effektivt sätt öka kunskapen om vår verksamhet.

Medarbetare

Arbeta med förbättringar utifrån personalenkätens resultat

När resultatet är klart och ut kommunicerat till chefer och personal, måste arbetet inom de förbättringsområden som påvisas starta. Nycklarna för att genomföra förbättringarna skall tas fram gemensamt av bägge parter.

Utforma en modell för mätning av Motiverad Medarbetarindex samt implementation i organisationen

Motiverade medarbetare är en självklar sak för en verksamhet som vill utvecklas. Länstrafiken kommer därför under våren att ta fram en mall av frågor, som stödjer oss i våra mätningar över tid. Exempel på saker som kan motivera medarbetarna är, arbetstiden, uppgifterna, möjlighet till vidareutveckling, påverkansgraden, klimatet och miljön på arbetsplatsen etc.

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. Att implementera dessa mätningar och uppföljning av lämpliga åtgärder kommer att vara en viktig aktivitet för medarbetarperspektivet.

Verksamhetsutveckling

Implementation av nytt regelverk för sjukresor, färdtjänst och riksfärdtjänst för Serviceresor Under 2015 görs en översyn av regelverken för sjukresor samt färdtjänst. Förslag till nya regelverk är på remiss och utifrån inkomna synpunkter väntas beslut kunna tas rörande förändringar i början av 2016. Utifrån översynen och beslut implementeras förändringarna i regelverken.

Implementation av nytt IT-system för Serviceresor Upphandlingen är genomförd under 2015 och tilldelningsbeslut väntas kunna ges i december med ambitionen att teckna avtal med vinnande part före årsskiftet. Det nya systemet kommer att provköras, personalen kommer att utbildas och systemet kommer att driftsättas under 2016.

Utveckling av trafikutbudet Under året så kommer ett koncept för närtrafik att beslutas och implementeras när nödvändigt tekniskt stöd finns. Utöver detta sker analys och förbättringsarbeten gällande regionbusstrafik och tågtrafik inför tidtabellsskiftet i december. Motsvarande åtgärder görs för Växjö Stadstrafik vid respektive skiftet i maj och september.

Fördjupat samarbete med trafikutövare De formella kontaktytor som skapades som åtgärder inom Kvalitetslyftet kommer att intensifieras och fördjupas.

Vidareutveckla kundnära trafikinformation Kundnära trafikinformation avser den typ av information som är direkt påverkande på resenärens resa så som information vid trafikstörningar och tidtabellsskiftet. Hos våra kunder ser vi en stark önskan om att vi ska bli bättre på att informera vid just den typen av händelser i trafiken och därför kommer vi att se över och utveckla vår kundnära trafikinformation.

Vidareutveckla det digitala kundmötet För att våra kunder ska uppleva att det är lätt att planera och genomföra sin resa är det viktigt att våra digitala kanaler fungerar väl och är enkla att använda. Utvecklingen inom den digitala världen går väldigt fort och för att följa med i utvecklingen och kunna tillhandahålla digitala kanaler, som utgår från kundernas behov och önskemål, måste vi regelbundet utveckla våra digitala kanaler. Inom detta projekt kommer utveckling att ske bland annat av vår webb, e-handeln, Mina sidor och vår mobila app.

Utveckling av framtidens betallosning i samverkan inom Sydtaxan För att säkerställa att vi kommer att ha ett väl fungerande och ändamålsenligt betalsystem då det är dags att ersätta dagens betalsystem, kommer vi att påbörja arbetet med utvecklingen av framtidens betalsystem. Detta arbete kommer att ske i nära samverkan med övriga län inom Sydtaxan.

Fortsatt arbete med upphandling av skolskjuts och serviceresor Arbetet i arbets- och presidiegruppen avslutas under våren inför att anbudsunderlaget fastställs i Trafiknämnden. Anbuden beräknas lämnas in under hösten 2016 och därefter vidtar arbetet med utvärdering och förhandlingar. Tilldelningsbeslutet beräknas fattas under våren 2017.

Utveckling Reseplanerare Utredda vilken reseplanerare vi vill ha både vad gäller utseende och innehåll. Därefter göra nödvändiga investeringar i både själva reseplanerare samt i underliggande system. Förbereda driftsättning.

Punktlighet linjetrafik buss Arbeta med punktligheten i linjetrafiken inom perspektiven uppföljning, framkomlighetsåtgärder, påstigandetid och tidtabellsanpassningar.

Ekonomi

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. 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.

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 – vilket Trafiknämnden gett Trafikdirektören i uppdrag att utarbeta en strategi för. 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.

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.

Ett nytt förslag till Trafikförsörjningsprogram kommer att behandlas politiskt under senhösten och detta kommer att styra den fortsatta strategiska trafikutvecklingen och de kostnader som detta medför.

Aktivitetsplan

Aktivitet	Förväntad effekt 2016-2018				Resurser:	Svårighetsgrad
					A. Tid egen organisation B. Intern expertresurs C. Investering	1-5 1 = inte svårt 5 = svårt
Offensiv och riktad marknadsbearbetning	Invånare Ökad kunskap och kännedom om länstrafikens produkter och tjänster Bekräftar länstrafikens bidrag till samhällsnyttan.	Medarbetare Underlättar det dagliga arbetet. Ökad stolthet.	Verksamhetsutveckling Ökat underlag för nyutveckling.	Ekonomi Ökat resande som leder till bättre ekonomi.	A.	3
Arbeta fram ny modell för kundsegmentering	Invånare Invånarna nås av relevant information.	Medarbetare Arbetet med att nå kunder via rätt kanaler underlättas.	Verksamhetsutveckling Bättre styrning av verksamhetens resurser utifrån behoven i olika kundsegment.	Ekonomi Ökade intäkter från fler och nöjdare kunder.	A.C.	4
Arbeta med förbättringar utifrån personalenkätens resultat	Invånare Bättre service och bemötande.	Medarbetare Mer motiverade medarbetare.	Verksamhetsutveckling Större engagemang.	Ekonomi Effektivare medarbetare.	A. B. C.	3
Utforma en modell för mätning av Motiverad Medarbetar-index samt implementation i organisationen	Invånare Engagemang i verksamheten ger högre servicenivå mot invånarna.	Medarbetare Mer motiverade medarbetare.	Verksamhetsutveckling Underlag för kompetenshöjande insatser.	Ekonomi Vissa kostnader för kompetensutveckling.	A. B. C.	4

Aktivitetsplan

Aktivitet	Förväntad effekt 2016-2018				Resurser:	Svårighetsgrad
					A. Tid egen organisation B. Intern expertresurs C. Investering	
Implementation av nya regelverk för serviceresor	Invånare	Medarbetare	Verksamhetsutveckling	Ekonomi	A.	4
	Tydligare regelverk ger trygghet vid bokning av resan.	Tydligare regelverk ger en trygghet för personalen.	Regelverk som har rätt helhetsperspektiv.	Ökad tydlighet minskar belastningen på personalresurser, vilket är ekonomiskt fördelaktigt.		
Implementation av nytt IT-system för Serviceresor	Invånare	Medarbetare	Verksamhetsutveckling	Ekonomi	A.B.C.	5
	Mer driftsäkert system som ger moderna sätt att boka och kortare telefonköer.	Snabbare samtal och automatiskt samplanerade resor ger ett bättre arbetsflöde.	Möta 2000-talets teknik och använda ett automatiserat bokningssystem som ger bättre resursutnyttjande.	Bättre nyttjande av både personal och fordon blir ekonomiskt fördelaktigt.		
Fortsatt arbete med upphandling av skolskjuts och serviceresor	Invånare	Medarbetare	Verksamhetsutveckling	Ekonomi	A.	5
	Säkerställa länsinvånarnas möjlighet att komma till skola, vård och omsorg samt möjliggöra för äldre och funktionshindrade att delta i samhällslivet.	Under upphandlingsprocessen involveras ett antal kollegor i arbetet vilket ökar deras arbetsbelastning.	En viktig aspekt är att integrera trafikupphandlingen i Serviceresor nya bokningssystem på ett för alla parter neutralt sätt.	Hitta balanspunkten mellan ekonomi, service och kvalitet.		

Aktivitetsplan

Aktivitet	Förväntad effekt 2016-2018				Resurser:	Svårighetsgrad
					A. Tid egen organisation B. Intern expertresurs C. Investering	1-5 1 = inte svårt 5 = svårt
Utveckling av framtidens betallösning i samverkan inom Sydtaxan	Invånare Betallösning som möter framtidens resebehov. Ett fortsatt gränslöst resande i södra Sverige.	Medarbetare System som underlättar det dagliga arbetet. Ökat tryck på back-office-personal. Fortsatt bra samarbete mellan länstrafikbolagen i syd.	Verksamhetsutveckling Ändamålsenliga tekniklösningar för ett ökat resande med bättre kvalitet.	Ekonomi Bättre intäktssäkring.	A. B. C.	5
Fördjupat samarbete med trafikutövare	Invånare Ett bättre kund-bemötande i trafiken. Högre kvalitet i utförd trafik.	Medarbetare Förbättrad dialog med trafikutövare.	Verksamhetsutveckling Vidareutvecklade kanaler för samarbete med trafikutövare.	Ekonomi	A.	3
Utveckling av trafikutbudet	Invånare Ett attraktivare trafikutbud.	Medarbetare Fokuserat analysarbete.	Verksamhetsutveckling Ett trafikutbud optimerat utifrån befintliga och tillkommande resurser.	Ekonomi Omfattning avgörs av budget	A.	2
Utveckling Reseplanerare	Invånare Enklare och tydligare information.	Medarbetare Något mer arbetsinsats backoffice.	Verksamhetsutveckling Vidareutveckla system med ny teknik för att tillmötesgå kundernas förväntningar.	Ekonomi Beräknad investering 500 tkr	C	4
Punktlighet linjetrafik buss	Invånare Bättre tidshållning vid resa med buss	Medarbetare Ökad arbetsinsats och analysarbete	Verksamhetsutveckling Ökad kvalitet i trafiken		A	3

Aktivitetsplan

Aktivitet	Förväntad effekt 2016-2018				Resurser:	Svårighetsgrad
					A. B. C.	1-5 1 = inte svårt 5 = svårt
Vidareutveckla kundnära trafikinformationen	Invånare Kunderna kan fatta bättre resandebeslut med rätt info i rätt tid. Nöjdare kunder.	Medarbetare Mer proaktivt arbete leder till att trycket på den interna organisationen minskar.	Verksamhetsutveckling Möjlighet att frigöra resurser för framtidsytande verksamhet.	Ekonomi Lägre kostnader för resegarantier. Högre intäkter.	A. B. C.	4
Vidareutveckla det digitala kundmötet	Invånare Ökad tillgänglighet till information via fler kanaler där kunderna finns.	Medarbetare Underlättar det dagliga arbetet och stärker bilden av en organisation som följer samhällets utveckling.	Verksamhetsutveckling Bättre statistik och kundunderlag.	Ekonomi Initial investering som på sikt leder till ökade intäkter.	A. B. C.	5
Utveckla en långsiktig strategi för ökad självfinansieringsgrad	Invånare En ökad självfinansieringsgrad ger möjlighet till minskat skatteuttag.	Medarbetare Ställer krav på medarbetarna att kunna marknadsföra ett bra trafikutbud.	Verksamhetsutveckling Utformning av taxesystem som kan ge fler resor och ökade intäkter. Fördjupad analys av kostnader och intäkter för trafiken.	Ekonomi Ökad självfinansieringsgrad ger möjlighet till fortsatt trafikutveckling	A. C.	5
Upprätta separata mål för självfinansieringsgraden för respektive trafikslag fr.o.m. Budget 2017	Invånare En kostnadseffektiv verksamhet gynnar invånarna långsiktigt	Medarbetare Ställer krav på medarbetarna att kunna utvärdera potentialen hos respektive trafikslag	Verksamhetsutveckling Ger underlag för en bättre totalprioritering när det gäller framtida verksamhetsutveckling	Ekonomi Ger underlag för en bättre totalprioritering	A. B.	4

10

Internkontrollplan trafiknämnden 2016 15RK1217

Trafiknämnden

Internkontrollplan trafiknämnden 2016

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att fastställa internkontrollplan för trafiknämnden för 2016

Sammanfattning

Internkontrollplanen för 2016 följer i stort planen för innevarande år. Vissa skärpta och förtydligade kontrollmoment har införts rörande uppföljning av levererad kvalitet tågtrafik och driftsäkerhet IT och telefoni.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Ohlson
Försäljningsansvarig

Bilaga: Intern styrning och kontroll trafiknämnden 2016

Intern styrning och kontroll

Anvisningar

Bilaga till "Intern styrning och kontroll – Reglemente och
tillämpningsanvisningar"

Innehåll

1	Inledning.....	3
2	IK-plan.....	3
2.1	Framtagning av IK-plan.....	3
2.2	Uppföljning och rapportering av intern kontrollplan	4
2.3	Mall IK-plan.....	4
3	Metod riskanalys/bedömning	7
3.1	Mall riskanalys/bedömning.....	7
3.2	Skalor för riskbedömning	9

1 Inledning

I dessa anvisningar redogörs för hur arbetet med intern styrning och kontroll ska genomföras och följas upp. I *Intern styrning och kontroll - Reglemente och tillämpningsanvisningar*, beskrivs fördelning av ansvar och hur reglementet ska tillämpas.

Intern styrning och kontroll ska bygga på en helhetssyn avseende Region Kronobergs verksamhet och mål. Den omfattar mål, strategier, styrning, uppföljning samt skydd av tillgångar. Inom dessa områden ska det finnas inbyggda kontroll- och uppföljningssystem. Genom att samordna detta utifrån de fyra perspektiven i balanserat styrkort – invånare, medarbetare, verksamhetsutveckling, ekonomi - kan effektivisering och säkerställande av hela styrprocessen uppnås.

Regionstyrelsen, nämnderna, regionservice samt Grimslövs folkhögskola ska årligen upprätta en intern kontrollplan (IK-plan). Respektive direktör/motsvarande utarbetar en IK-plan utifrån genomfört riskanalysarbete inom förvaltningen/motsvarande vilken tas upp i respektive nämnd/styrelse för beslut. Syftet är att följa upp att det interna styrnings- och kontrollsystemet fungerar tillfredsställande utifrån fastställda mål.

Planeringsavdelningen är processägare för IK-planerna. Planeringsavdelningens funktion för Krisberedskap ansvarar för framtagning av reglemente, anvisningar samt vara metodstöd åt verksamheterna vid framtagning av IK-planer.

Uppföljning av kontrollmomenten i IK-planen sker i **oktober** och redovisas i respektive nämnd/styrelse. Därefter redovisar förvaltningsdirektörerna/motsvarande resultatet i regiondirektörens ledningsgrupp för förankring och förslag på förbättringsarbete till kommande plan (som beslutas i december). IK-planerna är tätt kopplade till verksamhetsplanerna och fastställs av respektive nämnd/styrelse i **december** för kommande verksamhetsår.

2 IK-plan

IK-planen ska enligt reglementet för intern styrning och kontroll innehålla:

- Vilka kontrollmoment som ska följas upp
- Genomförd riskanalys/bedömning (se kap 3 för metod)
- Omfattning och frekvens på uppföljningen
- Vem som ansvarar för att utföra uppföljningen
- Till vem uppföljningen ska rapporteras
- När rapporteringen ska ske

2.1 Framtagning av IK-plan

Direktörerna/motsvarande ansvarar för framtagande av förslag till IK-plan för respektive nämnd/styrelse utifrån dessa anvisningar. I arbetet att ta fram IK-plan ska följande arbetssteg genomföras:

1. Genomför riskanalys/bedömning enligt metod kap 3.
2. Identifiera kontrollmoment
3. Identifiera kontrollmetod
4. Utse kontrollansvarig för respektive kontroll (uppföljning inkl. rapportering).

Nämnderna/styrelsen ska fastställa IK-planer för kommande verksamhetsår senast **2015-12-15**.

2.2 Uppföljning och rapportering av intern kontrollplan

Direktörerna/motsvarande ansvarar för att följa upp interna kontrollplanen enligt dessa anvisningar. Direktörerna/motsvarande ansvarar för att minst en gång om året skriftligt rapportera till aktuell nämnd/styrelse och ge en samlad bedömning.

Kolumnerna Resultatuppföljning och Avvikelse fylls i vid uppföljning av IK-planen. Rapporteringen ska innehålla:

- Uppföljning av angivna kontrollmoment (utfall Ja/Nej)
- Eventuella avvikelser

Resultat av uppföljningen av kontrollmoment ska årligen i samband med årsredovisningen rapporteras av nämnd som redovisar till regionstyrelsen samt i regiondirektörens ledningsgrupp.

Nämnden/styrelsen ska senast **2015-10-30** godkänna uppföljning av innevarande års IK-plan.

2.3 Mall IK-plan

Begreppsförklaring till interna kontrollplanen:

- **Process/System/Rutin/Aktiviteter:** I riskanalysarbetet inom respektive förvaltning ska de viktiga Processer/System/Rutiner/Aktiviteter identifierats som har risker kopplade till sig. De Processer/System/Rutiner/Aktiviteter som har de högst skattade riskerna (över XX) hanteras i interna kontrollplanen. Process/System/Rutin/Aktiviteter sorteras in under styrkortets fyra perspektiv.
Exempel: Delegationsordning
- **Kontrollmoment:** Kontrollmoment beskriver vad som ska kontrolleras och följas upp.
Exempel: Kontrollera att nämndens/styrelsens delegationsordning efterlevs.
- **Kontrollmetod:** Beskriver hur kontrollen ska ske, hur ofta och i vilken omfattning.
Exempel: Stickprov på delegationsbeslut exempelvis två gånger/år
- **Kontrollansvarig:** Ansvarig för rapportering av resultat (inte nödvändigtvis den som utför kontrollen).
Exempel: Funktion eller Namn
- **Resultat uppföljning:** Resultat av/efter genomförd uppföljning enligt kontrollmetod, d.v.s. är kontroll-momentet uppfyllt?
Exempel: Ja/Nej
- **Avvikelse:** Om kontroll momentet ej är uppfyllt beskrivs avvikelsen i denna kolumn.

Se mall nedan.

Mall IK-plan

Process/System/ Rutin/Aktivitet	Kontrollmoment (Utifrån risk/svarar på risk)	Riskbedömning	Kontrollmetod (omfattning och frekvens)	Kontrollansvarig	Resultat uppföljning (Är kontroll- momentet uppfyllt, Ja/Nej)	Avvikelse (Fylls i vid Nej i Resultat uppföljning)
Invånare						
Informationskanaler/funktioner	Kontrollera att system ut mot kund är korrekta och stabila.	9	Checklista 2 ggr/år	Marknadschef		
Verksamhetsutveckling						
Dokument- och ärendehantering inom trafiknämnden	Att kommunallagen och övriga gällande lagar och riktlinjer efterlevs, samt att trafiknämndens ärenden är tillräckligt beredda.	9	Stickprov 2 ggr/år och aktgranskning på trafiknämndens beslutsärenden	Kanslidirektör		
Efterlevnad av delegationsordningar	Kontrollera att trafiknämndens delegationsordning efterlevs.	6	Stickprov på 2 ggr/år delegationsbeslut	Kanslidirektör		
Avtalstrohet under avtalsperioden	Avtalstrohet till gällande avtal med trafikentreprenörer.	8	Löpande kontroll och årlig avstämning att trafiken utförs och avropas enligt avtal	Länstrafikens upphandlingschef		
Trafikledning Serviceresor	Uppföljning av förseningar etc.	9	Uppföljning månadsvis	Chef Serviceresor		
Trafikledning skola/linje	Uppföljning av förseningar etc.	9	Uppföljning månadsvis	Trafikchef		
Uppföljning levererad kvalitet tågtrafik	Uppföljning av förseningar etc.	9	Uppföljning månadsvis	Länstrafikens upphandlingschef		
Backup-rutin IT-system	Säkerställa att backup-rutin sker enl plan (både löpande och arkiverad backup).	8	Kontroll 1 ggr/dag via backupverktyg Kontroll av utförd backup 1 ggr/månad	Avd chef IT-drift & Support		
Driftsäkerhet IT	Följa upp avvikelse/störningsrapport.	12	Årlig uppföljning störningsrapporter	Förvaltningsledare IT Område Trafik		
Driftsäkerhet telefoni	Följa upp avvikelse/störningsrapport.	9	Årlig uppföljning störningsrapporter	Avd chef ITIA		

Ekonomi						
Budget	Kontroll av månadsrapporter, efterlevnad av fastställd budget.	9	Uppföljning månadsvis	Länstrafikens ekonomichef		
Produktionssystem	Efterlevnad av budget, verifiera data.	9	Stickprov halvårsvis	Länstrafikens ekonomichef		
Betalsystem	Kontrollera att system ut mot kund är korrekta och stabila.	9	Checklista 2 ggr/år	Länstrafikens ekonomichef		

3 Metod riskanalys/bedömning

För att kunna genomföra en riskbedömning av viktiga processer/rutiner/system/aktiviteter måste en riskanalys genomföras.

Riskanalysen ska identifiera de viktigaste processer, rutiner, system och aktiviteter kopplat till verksamhetens mål. I analysen ingår att identifiera potentiella risker. I riskbedömningen ingår att bedöma konsekvenserna och sannolikheten för riskerna. Riskanalys och riskbedömning ligger till grund för identifieringen av de kontrollmoment som ska ingå i den interna kontrollplanen. Efter genomförd riskbedömning är det de risker med **riskvärde 9-16** som hanteras i IK-plan.

Utgångspunkter i riskanalysen kan vara att: identifiera vilka processer/rutiner som inte får gå fel, erfarenheter av brister i verksamhetssystem, granskningsrapporter, omvärldsfaktorer, lagar, reglementen, policydokument, riktlinjer, rutinbeskrivningar, system.

Följande frågor kan användas som utgångspunkt vid riskanalysen:

- Vilka risker finns att målen inte uppfylls?
- Vad är konsekvenserna av att målen inte uppfylls?
- Vilka system och rutiner har vi byggt upp för att förebygga och hantera dessa risker? D v s identifiera kritiska processer/rutiner, potentiella risker och felkällor, bedöma konsekvenserna och i vilken grad riskerna kan kontrolleras, dvs även beakta hur riskerna ska bearbetas och eventuellt åtgärdas.

3.1 Mall riskanalys/bedömning

Begreppsförklaring:

- *Risk*: Identifierad risk
- *Process/system/rutin/aktivitet*: I riskanalysarbetet inom respektive förvaltning ska de viktiga Processer/System/Rutiner/Aktiviteter identifierats som har risker kopplade tills sig.
- *Konsekvens*: Bedömning av riskens konsekvens utifrån fördefinierad skala (se 3.2)
- *Sannolikhet*: Bedömning av sannolikhet att risken ska inträffa utifrån fördefinierad skala (se 3.2)
- *Riskvärde*: Sannolikhet multiplicerat med konsekvens (de risker med riskvärde 9-16 tas med i interna kontrollplanen)
- *Åtgärd/hantering*: Åtgärder för att eliminera/minska risken

Se mall nedan.

Mall Riskanalys/bedömning

Verksamhet/förvaltning: Länstrafiken					År: 2016		
Nr	Risk	Process/System/Rutin	Konsekvens	Sannolikhet	Risikvärde	Åtgärd/hantering	Kommentarer
1	Försämrade service och tillgänglighet	Informationskanaler /funktioner	3	3	9		
2	Dålig efterlevnad till lagar och regler	Dokument- och ärendehantering inom trafiknämnden	3	3	9		
3	Brist i styrning och riktlinjer	Efterlevnad av delegationsordningar	2	3	6		
4	Intäktsbortfall, förluster	Avtalstrohet under avtalsperioden	4	2	8		
5	Försämrade service, merkostnader	Trafikledning Serviceresor	3	3	9		
6	Försämrade service, merkostnader	Trafikledning skola/linje	3	3	9		
7	Försämrade service, merkostnader	Uppföljning levererad kvalitet tågtrafik	3	3	9		Ny för 2016
8	Databortfall, förlorad arbetsinsats	Backup-rutin IT-system	4	2	8		
9	Försämrade service och tillgänglighet p g a avbrott IT	Driftsäkerhet IT	3	4	12	Reservrutiner uppdateras och kommuniceras	Höjt riskvärde
10	Försämrade service och tillgänglighet p g a avbrott Telefoni	Driftsäkerhet telefoni	3	3	9	Reservrutiner uppdateras och kommuniceras	Ny för 2016 (tidigare delad)
11	Bristande måluppfyllnad	Budget	3	3	9		
12	Intäktsbortfall, förluster	Produktionssystem	3	3	9		
13	Intäktsbortfall, förluster	Betalsystem	3	3	9		

3.2 Skalar för riskbedömning

Riskbedömning innebär uppskattning av konsekvenser och sannolikhet/risk i processer, rutiner och system. I riskbedömning ska även beaktas hur riskerna ska elimineras/minskas.

Sannolikhet: Sannolikheten för att risken ska inträffa. Värderas i en 4-gradig skala.

Konsekvens: De verksamhetsmässiga, ekonomiska, mänskliga, politiska, förtroendemässiga mm konsekvenser som skulle kunna uppstå om risken inträffar. Värderas i en 4-gradig skala.

Riskvärde: Sannolikhetsvärde och konsekvensvärde multiplicerat med varandra.

Riskbedömning: Den bedömning som görs utifrån riskvärdet.

Konsekvens				
4 Allvarlig	4	8	12	16
3 Kännbar	3	6	9	12
2 Lindrig	2	4	6	8
1 Försumbar	1	2	3	4
Sannolikhet:	1 Osannolik	2 Mindre sannolik	3 Möjlig	4 Sannolikt

Konsekvens

1 Försumbar: är obetydlig för intressenter och Region Kronoberg

2 Lindrig: uppfattas som liten av intressenter och Region Kronoberg

3 Kännbar: uppfattas som besvärande för intressenter/ Region Kronoberg

4 Allvarlig: är så stor att fel inte får inträffa

Sannolikhet

1 Osannolik: risken är praktisk taget obefintlig för att fel ska uppstå

2 Mindre sannolik: risken är mycket liten för att fel ska uppstå

3 Möjlig: det finns en möjlig risk för att fel ska uppstå

4 Sannolik: det är mycket troligt att fel ska uppstå

Matris riskbedömning:

Riskvärde	Riskbedömning	Åtgärd/hantering
13-16	Direkt åtgärd krävs	Riskerna ska elimineras/minimeras och ska tas med i IK-planen
9-12	Reducera riskerna	Risken ska tas med i IK-plan. Eventuellt behövs också andra åtgärder för att eliminera/minska riskerna.
4-8	Håll under uppsikt	Rutinen/processen bör hållas under uppsikt
1-3	Inget agerande krävs	Riskerna är kända och accepteras

11

**Översyn ombordavgifter och resevillkor Krösatåg
15RK1988**

Trafiknämnden

Översyn ombordavgifter och resevillkor Krösatåg

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att uppdra åt Trafikdirektören att snarast möjligt och tillsammans med berörda grannlän arbeta för ett sammanhållet införande av ombordavgift vid köp av biljetter på tåg.

Sammanfattning

För att underlätta för såväl kunder som ombordpersonal, och göra det enklare och tydligare för länstrafikbolagen att nå ut med sin kundkommunikation föreslås att kontakter tas med berörda grannlän för att sondera möjligheterna till att förenkla och tydliggöra reglerna till hur man köper och betalar för sin biljett ombord på Krösatågen. Med tanke på trafikens karaktär och övrig samhällsutveckling, där det är viktigt att premiera en god kundgenomströmning och visering ombord – samt att det i övrigt i tågtrafiken i landet är i en allt mindre utsträckning som biljetter säljs ombord – bör inriktningen vara att undersöka möjligheterna till ett införande av en enhetlig ombordavgift för tåg i Kronobergs län. Särskild vikt bör läggas på hur motsvarande områden hanteras i övrig tågtrafik i länen.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Ohlson
Försäljningsansvarig

Bilaga: Översyn av ombordavgifter Krösatåg - Tjänsteskrivelse

Översyn av resevillkor och ombordavgifter Krösatåg

Förslag till att påbörja ett förändringsarbete rörande regler för biljettering på Krösatåg.

Bakgrund

Krösatågstrafiken som bedrivs inom Kronobergs län, samt över till länsgräns Skåne och Jönköpings län, erbjuder idag – av upphandlingstekniska och historiska skäl – olika möjligheter att köpa och betala biljetter. Det är en situation som är försvårande för såväl kunder som ombordpersonal. Nedanstående tabell ger en bild av komplexiteten

Trafikerat område	Köp ombord	Betalsätt
Kronobergs län	Ja	Kontant, Betalkort, Reskassa
Skåne	Nej	-
Jönköpings län	Ja, ombordavg. 20:- vid kortladdning	Kontant, Betalkort, Reskassa

Till ovanstående kan tillfogas att det i Skåne och Kronobergs län finns biljettautomater på stationerna där resenären kan köpa biljett och betala med Resekortets reskassa medan det i Jönköpings län istället är ombord på tågen som man köper denna biljett.

Frågan kompliceras ytterligare av att det idag är olika regler i Kronobergs län beroende på om man reser med Öresundståg eller Krösatågen. Ambitionen bör vara att hantera tågslagen lika i länet, och där så är möjligt, även över länsgräns.

Sammanfattning

För att underlätta för såväl kunder som ombordpersonal, och göra det enklare och tydligare för länstrafikbolagen att nå ut med sin kundkommunikation föreslås att kontakter tas med berörda grannlän för att sondera möjligheterna till att förenkla och tydliggöra reglerna till hur man köper och betalar för sin biljett ombord på Krösatågen. Med tanke på trafikens karaktär och övrig samhällsutveckling, där det är viktigt att premiera en god kundgenomströmning och visering ombord – samt att det i övrigt i tågtrafiken i landet är i en allt mindre utsträckning som biljetter säljs ombord – bör inriktningen vara att undersöka möjligheterna till ett införande av en enhetlig ombordavgift för tåg i Kronobergs län. Särskild vikt bör läggas på hur motsvarande områden hanteras i övrig tågtrafik i länen.

12

**Uttalande av hållplatsnamn på bussar - Skrivelse till
Trafiknämnden 15RK1949**

Lennart Adell Kind
Lövängsvägen 2b
352 49 Växjö

Svar på skrivelse – uttal av hållplatsnamn på bussarna

Hej och tack för din skrivelse. Vi är heller inte nöjda med kvaliteten på hållplatsutropet i bussarna. Därför har vi införskaffat programvara som gör det möjligt att redigera uttalet. Detta arbete pågår, så självklart kommer även de hållplatsnamn du nämner att redigeras.

Gällande accenten i rösten finns olika önskemål och säkert synpunkter om vad som är korrekt småländska eller rikssvenska. Vi konstaterar att idag finns i vår region många accenter och dialekter, inte en enda som därför vore den självklara att använda.

Med vänlig hälsning

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Kristensson Wallin Jenny RST kansliavdelningen

Från: Lennart Adell Kind <lennart.adell.kind@gmail.com>
Skickat: den 16 november 2015 14:37
Till: Region Kronoberg officiell brevlåda
Ämne: Skrivelse till Trafiknämnden



Uttal av hållplatsnamn på bussarna

En färd med linje 5 från Sandsbro till Linneuniversitetet bjuder på en kavalkad av mer eller mindre lustiga uttal av namnen på hållplatserna.

Till att börja med uttalas vårt älskade lilla samhälle Sandsbro med betoning på andra stavelsen, det låter lite som en parodi på östermalmska, eller någon karaktär i TV-serien Solsidan skulle vilja uttala platsens namn. Vi som bor här, och i stort sett alla andra, vill nog helst lägga betoningen på första stavelsen.

När turen når fram till Norremark så uttalas Delta i Deltavägen som om det handlade om att vara med i ett Vasalopp eller ett möte med den regionala Trafiknämnden. Om man tittar på vad andra gator i området heter så kan man annars dra slutsatsen att det snarare handlar om den naturformation som uppstår med hjälp av alluvial sedimentering.

Vi är många som har fått för oss att Växjö kommun hyllar Sveriges stora naturforskare och hans koppling till vår stad i olika sammanhang. Inget kunde vara mer fel, om man ska lita på rösten på bussen, då vi istället möter en gata, en park och ett helt universitet som uppkallats efter de textilier som är produkten av linberedning.

Ja det går att räkna upp många andra både lustiga och sorglustiga exempel under denna enda bussfärd.

Jag föreslår därför helt enkelt att

- Trafiknämnden tillser att uttalet av hållplatsnamnen sker på korrekt småländska, eller åtminstone rikssvenska.

Lennart Adell Kind (fp),
Lövängsvägen 2b
Sandsbro

076-1040840

Skickat från min iPhone

13

**Anhållan om utökad busstrafik under Korröfestivalen
15RK1729**

Trafiknämnden

Anhållan om utökad busstrafik under Korröfestivalen

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att ge trafikdirektören i uppdrag att genomföra utökad busstrafik under Korröfestivalen 2016.

Sammanfattning

Musik i Syd och Korröfestivalen har till Länstrafiken inkommit med anhållan om utökad busstrafik under Korröfestivalen 2016. Föreslås att ge trafikdirektören i uppdrag att genomföra rimligt utökad busstrafik under Korröfestivalen 2016.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Tidåsen
Trafikchef

Bilaga: Anhållan om utökad busstrafik under Korröfestivalen -
tjänsteskrivelse
Skrivelse från Musik i Syd – Anhållan om utökad busstrafik under
Korröfestivalen

Beslutsunderlag – Anhållan om utökad busstrafik under Korröfestivalen

Musik i Syd har inkommit med en bra beskrivning av det resebehov som kommer finnas under 2016 års Korröfestival. Länstrafiken har analyserat materialet och kommit fram till att vi skulle kunna utföra denna trafik utifrån det reglemente trafiknämnden tidigare fastslagit för evenemangstrafik. Ett frågetecken finns kring kravet på att trafiken ska kunna ha samma täckningsgrad som trafikslaget (i detta fall regionbusstrafiken) i övrigt, men Länstrafiken ser sig beredda att prova detta och göra en utvärdering efteråt.

I Länstrafikens analys framgår att det redan finns busstrafik, på linje 215, vid några av de tillfällen som nämns i skrivelsen. En beräkning av att lägga till trafik vid övriga tillfällen hamnar på en bruttokostnad på 22 000 kr. Den exakta utformningen av varje enskild tur görs av Länstrafiken.

Anhållan om utökad busstrafik under Korröfestivalen 2016

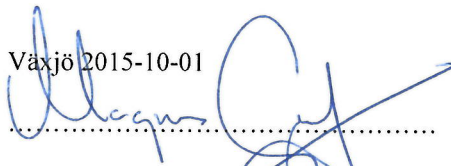
Korröfestivalen är sedan flera år tillbaka Kronobergs läns största återkommande kulturevenemang och ett av länets viktigaste besöksmål under sommartid. Under sista helgen i juli varje år kommer festivalbesökare från hela landet, men också i avsevärd omfattning från Norden och Europa. De senaste åren har festivalen haft ca 7000 besökare. Flertalet av de långväga festivalbesökarna bor på en särskild festivalcamping i anslutning till området på Korrö. Dagsbesökarna kör oftast bil med återkommande och stora parkeringsbekymmer som följd.

Den regionala musikinstitutionen Musik i Syd, som är den yttersta arrangören av Korröfestivalen, har i flera olika sammanhang och under årens lopp fått påstötningar om att sondera möjligheten till att utöka kollektivtrafiken till Korrö under festivaldagarna. Vid några tillfällen genom åren har frågan på ett mera löst plan ställts till Länsstrafiken Kronoberg.

Korröfestivalen har som ambition att bli en miljöcertifierad festival och sedan flera år tillbaka har t.ex. en rad volontärer ansvar för sopsortering och uppstädning av festivalområdet. Det skulle naturligtvis ligga i linje med denna ambition att minska biltrafiken och utöka möjligheterna för festivalbesökare att kunna ta sig med buss till Korrö, inte minst också med tanke på att en stor del av festivalens besökare är ungdomar.

I bilagan presenteras ett förslag till utökad busstrafik under festivalperioden 26-31 juli 2016. Det finns naturligtvis möjlighet att revidera och diskutera detta förslag.

Växjö 2015-10-01



Magnus Gustafsson, Vice VD
Musik i Syd

www.korrofestivalen.se
www.facebook.com/korrofestivalen

Utökade bussförbindelser under Korröfestivalen 2016

Förslaget utgår från schemaläggning av konsertstarter/slut – med anpassning också till *Barnens Egen Korröfestival*.

TISDAG 26 JULI

V-K ankomst 18.30 (konsertstart 19.00)

K-V avgång 21.00

ONSDAG 27 JULI

V-K ankomst 18.30 (konsertstart 19.00)

K-V avgång 21.00

TORSDAG 28 JULI

V-K ankomst 18.00 (konsertstart 18.30)

V-K ankomst 20.00 (start av fler scener)

K-V avgång 20.00 (retur av förra bussen?)

K-V avgång 23.30 (konserter slut)

FREDAG 29 JULI

V-K ankomst 13.00 (Barnens Korröfestival start kl 13.30)

V-K ankomst 15.00 (Start flera scener)

V-K ankomst 17.00

K-V avgång 17.00 (retur)

V-K ankomst 19.00

K-V avgång 19.00 (retur)

K-V avgång 21.00 (Barnens Korröfestival slut)

K-V avgång 22.30

K-V avgång 24.00

LÖRDAG 30 JULI

V-K ankomst 13.00 (Barnens Korröfestival start kl 13.30)

V-K ankomst 15.00 (Start flera scener)

V-K ankomst 17.00

K-V avgång 17.00 (retur)

V-K ankomst 19.00

K-V avgång 19.00 (retur)

K-V avgång 21.00 (Barnens Korröfestival slut)

K-V avgång 22.30

K-V avgång 24.00

SÖNDAG 31 JULI

K-V avgång 10.00

K-V avgång 13.00 (denna busstur hade vi hyrt in i år (2015) och den blev slutsåld)

Fredag och lördag är det alltså fyra turer till Korrö från Växjö och fem turer från Korrö tillbaka till Växjö. Det är som mest folk på plats mellan kl. 14.00 och 20.00 dessa dagar, och denna skiss bygger i princip att en buss pendlar mellan Växjö och Korrö, dvs avgår från respektive ställe varannan timme.