

TRAFIKNÄMNDEN

Tid	2015-09-03 09:00-15:00
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 att trafiknämnden beslutar

att utse Sven Sunesson att jämte ordförande justera protokollet.

2. Fastställande av dagordning

3. Rapporter från externa uppdrag

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att med godkännande notera rapporter från externa uppdrag till protokollet.

4. Lägesrapporter

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Ansvariga handläggare föredrar aktuella lägesrapporter.

5. Månadsrapport maj 2015 15RK1272

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

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

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari - maj 2015 uppgår sammanlagt till 0,2 mkr.
Prognosen för helåret är ett resultat med 2,5 mkr.

Beslutsunderlag

- *Missiv trafiknämnden månadsrapport maj 2015*
- *Månadsrapport trafiknämnden maj 2015*

6. Månadsrapport juli 2015 15RK1276

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

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

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari - juli 2015 uppgår sammanlagt till 13,0 mkr.

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

Beslutsunderlag

- *Missiv trafiknämnden månadsrapport juli 2015*
- *Månadsrapport trafiknämnden juli 2015*

7. Länstrafiktaxa 2016 15RK363

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar rekommendera regionstyrelsen rekommendera regionfullmäktige besluta

att fastställa Länstrafiktaxa 2016 i enlighet med föreliggande förslag.

att Länstrafiktaxa 2016 ska gälla från och med söndagen den 13 december 2015 vid tidtabellskifte i regiontrafiken.

Sammanfattning

Förslag till länstrafiktaxa 2016 föreligger för godkännande av regionfullmäktige.

I framtagandet av förslaget har bland annat ingått rekommendationer från den taxeöversyn som genomfördes under 2013 av konsultföretaget WSP på uppdrag av Länstrafiken Kronoberg. Länstrafiken har inför fastställandet av Länstrafiktaxa 2016 tagit fram ett underlag som innefattar det uppdrag som gavs vid RFSS regionfullmäktige § 41/2014: att inför taxa 2016 bör inriktningen vara

att rabattsats för studerande ska synkroniseras inom länet och över länsgräns, samt att även taxan för enkel biljett vid kortare bussresor ses över.

Sammanfattningsvis innebär förslaget följande förändringar från 2015 års taxa:

Taxan för Enkelbiljett - Vuxen är oförändrad för resor inom 1 respektive 3 zoner, medan priset för resor inom 2 zoner sänks med 2 kronor. För resor inom 4 zoner och mer höjs taxan med 1 krona per zon upp till taktaxan på motsvarande 12 zoner. Detta innebär att taxan nu ökar med 12 kronor per zon från zon 3 och upp till taktaxan.

Dessa taxeförändringar är i enlighet med WSP:s rekommendationer.

Taxan för Resekort Period är oförändrade inom 1 respektive 3 zoner, medan priset för inom 2 zoner sänks med 20 kronor.

Resekort Period - Buss höjs med 20 kronor (ordinarie pris) för 4 zoner och justeras så att priset därefter ökar med 80 kronor per zon upp till och med Länskort. Priset för Länskort -Buss höjs därmed från 1 080 kronor till 1 160 kronor.

Resekort Period - Tåg höjs med 40 kronor (ordinarie pris) för 4 zoner och justeras så att priset därefter ökar med 80 kronor per zon upp till och med Länskort. Priset för Länskort -Tåg höjs därmed från 1 340 kronor till 1 360 kronor.

Även dessa prisändringar är i enlighet med WSP:s taxeutredning.

Rabatten för Studerandekort giltiga inom Kronobergs län samt för Ungdomskort höjs till 25 procent.

Taxan för Fritidskort höjs med 20 kronor (terminsgiltighet).

Skolkort med full giltighet slopas eftersom samtliga kommuner idag köper skolkort med giltigheten 2 resor/dag.

Trafiknämnden kan under löpande år besluta om mindre justeringar/erbjudanden som initieras av Länstrafiken Kronoberg och sker i samband med marknadsföringsinsatser. Sådana justeringar görs under förutsättning av att kostnaden ryms inom fastställd budget.

Beslutsunderlag

- *Missiv - Länstrafiktaxa 2016*
- *Förslag till Länstrafiktaxa 2016*
- *Underlag inför fastställande av länstrafiktaxa 2016*

8. Svar på motion – Utred busstrafik mellan Tingsryd och Emmaboda 15RK854

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår trafiknämnden föreslå att regionstyrelsen rekommenderar regionfullmäktige besluta

att bifalla motionen om att utreda förutsättningarna för en busslinje mellan Tingsryd och Emmaboda.

Sammanfattning

Motionärerna har föreslagit att förutsättningarna för en busslinje mellan Tingsryd och Emmaboda ska utredas. Detta utifrån att en direktlinje mellan dessa orter avsevärt skulle förkorta restiden för resenärerna på denna sträcka.

Beslutsunderlag

- Motion - Busstrafik Tingsryd-Emmaboda - missiv
- Motion - Utred busstrafik mellan Tingsryd och Emmaboda

9. Trafikutveckling Skruv 15RK1389

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att uppdra åt trafikdirektören att utreda förslag till förändring av trafikutbud till och från Skruv.

Sammanfattning

Inför anläggandet av mötesstationen i Skruv har invånarna engagerat sig för en förbättrad kollektivtrafik och i första hand att tågtrafiken gör uppehåll för på- och avstigande. Vilket kräver en omfattande investering i plattformar och annan järnvägsutrustning.

Trafiknämndens presidium, tillsammans med Kollektivtrafikmyndigheten och Lessebo kommuns ledning, träffade företrädare för Samhällsföreningen den 9 juni och diskuterade Skruvs förutsättningar.

Beslutsunderlag

- Trafikutveckling Skruv - missiv
- Trafikutveckling Skruv

10. Diskussionsforum Närtrafik

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera informationen/diskussionen till protokollet.

Sammanfattning

Trafikchef Patrik Tidåsen och avdelningschef för Serviceresor Jessica Gunnarsson redogör för frågor kring uppdraget angående närtrafik för en diskussion i trafiknämnden.

11. Anmälningar för kännedom

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera anmälningsärenden till protokollet.

Sammanfattning

Anmälan av beslut av Färdtjänst och Riksfärdtjänst under perioden 2015-06-01 - 2015-08-31.

12. Övriga ärenden

5

Månadsrapport maj 2015 15RK1272

Trafiknämnden

Månadsrapport maj 2015

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

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

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari - maj 2015 uppgår sammanlagt till 0,2 mkr. Prognosen för helåret är ett resultat med 2,5 mkr.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Ulf Petersson
Ekonomichef

Bilaga: Månadsrapport maj 2015 för trafiknämnden

MÅNADSRAPPORT MAJ 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



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

Verksamhetsövergripande

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

Styrkort 2015

Styrtal	December 2014	Nuläge	Mål 2015	Långsiktigt mål 2017
Medborgare				
NKI (Buss/tåg)	66 % (helår 2014)	72 %	67 %	69 %
NKI (Serviceresor)	84 % (helår 2014)	84 %	85 %	85 %
NKI (Färdtjänsthandläggning)	Värde saknas	-		91 %
Medarbetare				
Nöjd Medarbetarindex				
Arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro				
Verksamhetsutveckling				
Kundnöjdhet väntetid i telefon beställningscentralen	71 % (helår 2014)	78 %	80 %	90 %
Marknadsandel	11,3 % (helår 2014)	14,55 %	11,4 %	11,7 %
Bilbeläggning Serviceresor (resande per tur)	1,71		1,8	2,0
Självfinansieringsgraden totalt för all linjetrafik skall vara minst 50 %	55,3 % (2014)	50,0 % januari – maj 2015	>50 %	>50 %
Fr.o.m. Budget 2017 skall mål fastställas för självfinansieringsgraden för varje enskilt trafikslag	-	-	-	Separata mål skall fastställas i budget 2017
Kollektivtrafiken ska bedrivas inom ekonomisk ram	Målet uppfyllt 2014	Delårsrapport maj inom ekonomisk ram	Bokslut inom ekonomisk ram	Bokslut inom ekonomisk ram

Sammanfattning av perioden

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

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

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

Arbetet med att kvalitetssäkra den linjelagda busstrafiken (påbörjades 2014), går vidare. Bland annat fokuserar vi på rättidigheten (rätt avgång/ankomsttid).

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

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

Prognosen för helåret är en budget i balans med ett mindre överskott gentemot budget på 2,5 MKR.

1. Medborgare

Kommentar:

NKI buss/tåg 72 %

NKI Serviceresor 84 %

Marknadsandel 14,55 % (detta fluktuerar ordentligt mellan månaderna och vikten av värdet en enskild månad kan därför inte tilldelas alltför stor betydelse.)

Resandet 2015 jämfört med 2014:

Öresundståg	Ej tillgänglig. Mål 2015 4 %. Vi har under 1:a tertialet tappat ca 12 000 Resplusresor.
Krösatåg Nord	Ej tillgänglig. Mål 2015 4 %
Krösatåg Syd	Ej tillgänglig. Mål 2015 4 % Denna är kopplad till Öresundståg, så vad som är ren överflyttning/ökning är svårt att säga
Växjö stadstrafik	+ 5,1 % (+ 6,1 % exklusive skolkort) Mål 2015 3 %.
Regiontrafik *)	- 8,2 % (- 7,5 % exklusive skolkort) Mål 2015 1 %
Totalt buss	- 1,7 % (+0 % exklusive skolkort)

*) Under maj hade vi problem med några biljettmaskiner i regiontrafiken varför bedömningen är att vi missade ca 12 000 resor i statistiken och ca 200 000 kronor i intäkter.

2. Medarbetare

Arbtim o trans Reg K jan-maj 2015						
Nämnd_Centrum_text	(Alla)	▼				
Centrum	310 LTR Länstrafiken gemensamt	▼				
Personalgrupp_niv2	(Alla)	▼				
Transbelopp	(Alla)	▼				
Summa av Arb_timmar	Kolumnetiketter	▼				
Radetiketter	▼ 201501		201502	201503	201504	201505 Totalsumma
☐ A Närvarotid		220	5 836	5 559	6 638	6 131 24 383
01 Arbetad tid (månavl)		0	5 431	5 244	6 401	5 904 22 981
02 Timlön		207	299	288	212	198 1 203
02B Kurs och konf			38	2		40
03 Övertid		14	67	25	12	26 143
04 Fyllnadstid					13	3 16
☐ C Frånvarotid		973	1 934	1 646	1 373	1 437 7 363
01 Sjukfrånvaro		0	204	309	122	63 697
03 Tillfällig fp		92	212	154	108	212 778
04 Tjänstledighet		320	337	352	320	160 1 489
05 Semester		80	493	258	221	350 1 402
06 Kompledig			167	45	46	124 382
07 Föräldraledighet		417	393	374	394	385 1 962
08 Partiell föräldraledighet		64	128	154	162	143 652
Totalsumma		1 193	7 770	7 205	8 010	7 567 31 746

Arbtim o trans Reg K jan-maj 2015						
Nämnd_Centrum_text	(Alla)					
Centrum	330 UTR Uppdragsverksamhet trafik					
Personalgrupp_niv2	(Alla)					
Transbelopp	(Alla)					
Summa av Arb_timmar	Kolumnetiketter					
Radetiketter	201501	201502	201503	201504	201505	Totalsumma
A Närvarotid	314	3 892	3 709	4 486	4 141	16 541
01 Arbetad tid (månavl)	0	3 655	3 434	4 119	3 900	15 107
02 Timlön	231	205	235	302	187	1 160
02B Kurs och konf					14	14
03 Övertid	81	25	36	54	19	215
04 Fyllnadstid	1	8	3	11	15	38
06 Närvaro (ej arb prod)					7	7
C Frånvarotid	335	1 756	1 788	1 406	1 472	6 757
01 Sjukfrånvaro	40	366	529	416	499	1 849
02A Studieled	0	153	168	153	145	620
03 Tillfällig fp		90	224	101	147	562
04 Tjänstledighet	20	44	22	22	14	122
05 Semester	40	444	108	164	161	916
06 Kompledig	16	80	28	46	48	218
07 Föräldraledighet	168	408	505	370	291	1 742
08 Partiell föräldraledighet	51	173	204	134	160	720
12 Ledig m lön 6 juni					8	8
Totalsumma	649	5 648	5 497	5 891	5 613	23 298

Hälsa och arbetsmiljö

Sjukfrånvarodagar per snittanställd

Enhet	Jan-maj 2015		
	Tot.	1-14dgr	>14dgr.
LTR Länstrafiken Gemensamt	3,1	2,6	0,5
UTR Uppdragsverksamhet Trafik	10,5	4,2	6,3

Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid

Enhet	Jan-maj 2015		
	Totalt	Kvinnor	Män
310 LTR Länstrafiken gemensamt	2,4	2,5	2,3
330 UTR Uppdragsverksamhet trafik	8,0	9,7	1,8

3. Verksamhetsutveckling

Kommentar: Resandet utvecklas ännu inte lika positivt som förväntat. Detta gäller till stora delar samtliga trafikslag, men det är regiontrafiken som ”sticker ut” mest. Under maj hade vi problem med några biljetmaskiner i regiontrafiken varför bedömningen är att vi missade ca 12 000 resor i statistiken och ca 200 000 kronor i intäkter.

Då vi ännu inte har någon resandestatistik för tågen, vet vi inte i vilken del det har skett en viss överflyttning från regionbuss till tåg. När lugnet har infunnit sig och vi är på plats i de nya lokalerna samt ytterligare några månaders statistik lagts till, måste en uppföljning med bifogad handlingsplan göras om läget inte förändrats.

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

Verksamhetsutveckling arbetas det med i ett flertal ”skikt”. Samtlig trafik som är spårbunden, har egna grupper som arbetar med försäljning/marknadsföring, produktion och kostnad/intäktsuppföljning.

4. Ekonomi

Budgetavvikelser	jan-maj 2015	Prognos 2015-12-31
Personal	1 774	400
Teknik + omkostnader	2 508	500
Marknadsföring	1 187	0
Utredningar	298	0
Regiontrafik	-1 860	0
Växjö stadstrafik	-2 455	-3 500
Älmhults stadstrafik	395	400
Krösatåg Nord	229	0
Krösatåg Syd	-1 367	-3 500
Öresundståg	3 324	8 000
Kust till Kust	-79	0
Pågatåg	251	0
Vidarefakturerings trafik	-3 931	0
Kompletteringstrafik	16	200
Serviceresor	856	0
Sjukresor adm	-136	0
Färdtjänsthandläggning	-6	0
Skolskjuts	-830	0
SUMMA	174	2 500

Sammanfattning ekonomi:

Sett till trafiknämndens totala budget följer totalresultatet budgeten väl. Resultatet vid periodstängningen är 0,2 miljoner bättre än budget. Kostnader/intäkter för maj är tyvärr inte periodiserade till 100 %. **Prognosen för helåret är en positiv budgetavvikelse med 2,5 MKR.**

Självfinansieringsgraden i linjetrafiken uppgick januari – maj 2015 till 50,0 % vilket är lägre än för kalenderåret 2014 (55,3 %). Se bifogad tabell.

Öresundstågs resultat för perioden är ca 3,3 miljoner bättre än budget. Både intäkter och kostnader ligger under budget. Prognosen för helåret är ett positivt resultat med 8 MKR bättre än budget.

Krösatåg Syd ligger 1,4 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 3,5 MKR sämre än budget, främst beroende på lägre intäkter än budgeterat.

Växjö stadstrafik är 2,5 miljoner sämre än budget. Prognosen för helåret är ett negativt resultat med 3,5 MKR sämre än budget, främst beroende på lägre intäkter än budgeterat.

Självfinansieringsgrad linjetrafik

Trafikslag	Intäkter tkr	Kostnader tkr	jan-maj 2015	Jämförelse Bokslut 2014
Öresundståg	38 944,3	43 264,2	90,0%	102,0%
Älmhults stadstrafik	588,1	945,1	62,2%	38,8%
Regiontrafik buss	35 445,0	81 753,6	43,4%	46,0%
Växjö stadstrafik	17 830,0	47 691,0	37,4%	37,9%
Krösatåg Nord	3 677,8	9 955,4	36,9%	31,6%
Pågatåg	261,1	672,1	38,8%	26,6%
Krösatåg Syd	3 627,4	16 508,6	22,0%	26,9%
SUMMA	100 373,7	200 790,0	50,0%	55,3%

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: Hela Trafiknämndens verksamhet

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad -Maj			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall Rullande		Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Maj	Budget	Diff	Jan-Maj	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	26,0	36,6	-10,7	192,5	183,2	9,3	0,0	0,0	192,5	439,7		-6,6
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Landstingsersättning	24,3	24,5	-0,3	121,3	122,5	-1,2	0,0	0,0	121,3	294,5		0,0
Övriga intäkter	1,6	1,3	0,5	7,2	6,4	0,8	0,0	0,0	7,2	15,6		0,0
SUMMA INTÄKTER	51,8	62,5	-10,4	321,0	312,2	8,8	0,0	0,0	321,0	749,9	0,0	-6,6
Kostnader												
Personalkostnader	-3,1	-3,2	0,0	-14,6	-15,6	1,0	0,0	0,0	-14,6	-38,1		0,4
	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
Trafikkostnader m.m.	-58,1	-3,0	-55,0	-304,6	-294,0	-10,7	0,0	0,0	-304,6	-705,5		8,7
Avskrivningar och internränta	-0,2	-56,2	56,0	-1,0	-2,1	1,0	0,0	0,0	-1,0	-4,9		0,0
SUMMA KOSTNADER	-61,4	-62,4	1,0	-320,2	-311,6	-8,6	0,0	0,0	-320,2	-748,5	0,0	9,1
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Resultat	-9,7	0,0	-9,4	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	2,5
Varav:												
Bemanningskostnader	-3,1	-3,2	0,0	-14,6	-15,6	1,0	0,0	0,0	-14,6	-38,1	0,0	0,4
	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	0,0	0,0

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 310 Länstrafiken gemensamt

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - Maj			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Maj	Budget	Diff	Jan-Maj	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	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	4,7	4,7	0,0	23,3	23,3	0,0	0,0	0,0	23,3	56,4		0,0
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0		0,0
SUMMA INTÄKTER	4,7	4,7	0,0	23,5	23,4	0,1	0,0	0,0	23,5	56,6	0,0	0,0
Kostnader												
Personalkostnader	-1,9	-2,0	0,1	-9,2	-9,9	0,7	0,0	0,0	-9,2	-24,2		0,4
	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
Övriga kostnader	-1,0	-1,9	0,9	-7,0	-11,1	4,1	0,0	0,0	-7,0	-26,6		0,5
Avskrivningar och internränta	-0,2	-0,7	0,5	-1,0	-1,9	0,9	0,0	0,0	-1,0	-4,4		0,0
SUMMA KOSTNADER	-3,1	-4,6	1,5	-17,1	-22,9	5,8	0,0	0,0	-17,1	-55,3	0,0	0,9
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Resultat	1,5	0,0	1,5	5,8	0,0	5,8	0,0	0,0	5,8	0,0	0,0	0,9
Varav:												
Bemanningskostnader	-1,9	-2,0	0,1	-9,2	-9,9	0,7	0,0	0,0	-9,2	-24,2	0,0	0,4
	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	0,0	0,0

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

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 320 Kollektivtrafik

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad -Maj			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Maj	Budget	Diff	Jan-Maj	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	10,9	22,3	-11,5	117,2	111,6	5,6	0,0	0,0	117,2	267,9		-6,6
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Landstingsersättning	19,6	19,6	0,0	97,9	97,9	0,0	0,0	0,0	97,9	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	30,5	41,9	-11,5	215,2	209,6	5,6	0,0	0,0	215,2	503,0	0,0	-6,6
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.	-41,3	-0,5	-40,8	-220,6	-209,6	-11,1	0,0	0,0	-220,6	-503,0		8,2
Avskrivningar och internränta	0,0	-41,4	41,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
SUMMA KOSTNADER	-41,3	-41,9	0,7	-220,6	-209,6	-11,1	0,0	0,0	-220,6	-503,0	0,0	8,2
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Resultat	-10,8	0,0	-10,8	-5,5	0,0	-5,5	0,0	0,0	-5,5	0,0	0,0	1,6
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		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0		
	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 -Maj			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Maj	Budget	Diff	Jan-Maj	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	15,1	14,3	0,8	75,2	71,5	3,7	0,0	0,0	75,2	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	0,3	-0,3	0,0	1,2	-1,2	0,0	0,0	0,0	3,0		0,0
Övriga intäkter	1,5	1,3	0,5	7,1	6,4	0,7	0,0	0,0	7,1	15,6		0,0
SUMMA INTÄKTER	16,6	15,9	1,0	82,4	79,2	3,1	0,0	0,0	82,4	190,3	0,0	0,0
Kostnader												
Personalkostnader	-1,2	-1,2	0,0	-5,5	-5,7	0,2	0,0	0,0	-5,5	-13,9		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		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.	-15,8	-0,6	-15,2	-77,0	-73,3	-3,7	0,0	0,0	-77,0	-175,9		0,0
Avskrivningar och internränta	0,0	-14,1	14,1	0,0	-0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	-0,5		0,0
SUMMA KOSTNADER	-17,0	-15,9	-1,1	-82,5	-79,2	-3,3	0,0	0,0	-82,5	-190,3	0,0	0,0
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Resultat	-0,4	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0
Varav:												
Bemanningskostnader	-1,2	-1,2	0,0	-5,5	-5,7	0,2	0,0	0,0	-5,5	-13,9	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

6

Månadsrapport juli 2015 15RK1276

Trafiknämnden

Månadsrapport juli 2015

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

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

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari - juli 2015 uppgår sammanlagt till 13,0 mkr.

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

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Ulf Petersson
Ekonomichef

Bilaga: Månadsrapport juli 2015 för trafiknämnden

MÅNADSRAPPORT JULI 2015

TRAFIKNÄMNDEN JANUARI – JULI 2015



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



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

Verksamhetsövergripande

Perspektiv	Medborgare	Medarbetare	Verksamhetsutveckling	Ekonomi
Vårt nuläge	- Bra utbud med bra resandetillströmning. - Länstrafiken NKI 66 %, - Serviceresor NKI 84 %	Kunnig och engagerad personal känner förväntan att integreras i en större organisation	Verksamheten har genomgått positiva förändringar de senaste åren. Stora satsningar har gjorts i tåg- och busstrafiken.	Självfinansieringsgraden var 55,3 % 2014
Våra viktigaste mål 2015	• Ökat resande • Marknadsandelen ökar till 11,4 % • Länstrafiken NKI ökar till 67 % • Serviceresor NKI ökar till 85 % • Behålla och utveckla befintlig personal • Kollektivtrafiken har budget i balans			
Aktiviteter	- Målgruppsanpassade Marknadsinsatser - Företagsförsäljning - Uppföljning och revidering av trafikutbud	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	Mål 2015	Långsiktigt mål 2017
Medborgare				
NKI (Buss/tåg)	66 % (helår 2014)	69 % (augusti 2014 - juli 2015)	67 %	69 %
NKI (Serviceresor)	84 % (helår 2014)	84 % (januari - juli 2015)	85 %	85 %
NKI (Färdtjänsthandläggning)	Värde saknas	-		91 %
Medarbetare				
Nöjd Medarbetarindex				
Arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro				
Verksamhetsutveckling				
Kundnöjdhet väntetid i telefon beställningscentralen	71 % (helår 2014)	78 % (januari - juli 2015)	80 %	90 %
Marknadsandel	11,3 % (helår 2014)	11,42 % (augusti 2014 – juli 2015)	11,4 %	11,7 %
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 – juli 2015	>50 %	>50 %
Fr.o.m. Budget 2017 skall mål fastställas för självfinansieringsgraden för varje enskilt trafikslag	-	-	-	Separata mål skall fastställas i budget 2017
Kollektivtrafiken ska bedrivas inom ekonomisk ram	Målet uppfyllt 2014	Månadsrapport juli inom ekonomisk ram	Bokslut inom ekonomisk ram	Bokslut inom ekonomisk ram

Sammanfattning av perioden

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

Resultatet för perioden är 13,0 miljoner bättre än budget.

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

Självfinansieringsgraden i linjetrafiken uppgick januari – juni 2015 till 53,7 % vilket är lägre än för kalenderåret 2014 (55,3 %). Prognosen för helåret är 52,3 %. Se bifogad tabell.

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. Tappet av Resplusbiljetter fortsätter, även om det inte är lika stort i juli. Intäkterna i juni 2015 är avsevärt högre än 2014, men det beror på Öresundstågsstrejken 2014 då trafiken stod still i ca 3 veckor.

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

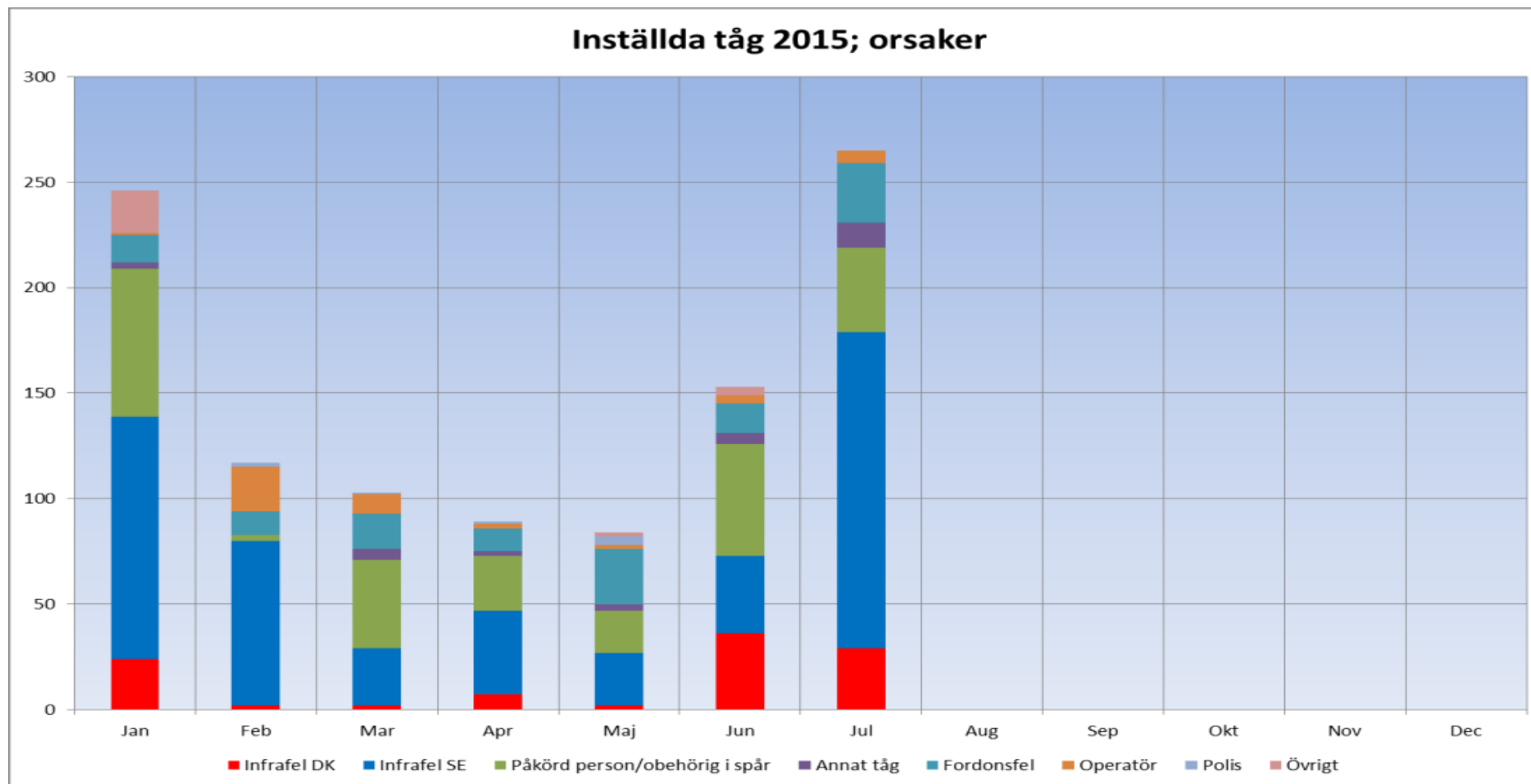
Upphandlingen av nytt dirigeringsystem till Serviceresor pågår enligt plan. Utarbetandet av ett anbudsunderlag pågår. Arbetet är försenat, från början var det sagt att underlaget skulle vara klart i början på maj, men är nu framflyttat till september.

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.

Tågtrafiken har i stort fungerat bra, men fortfarande uppstår en hel del förseningar på grund av signalfel, nerrivna kontaktledningar och andra infrastrukturella problem. Dessa behöver inte nödvändigtvis inträffa i regionen, utan även fel som uppstår i angränsande län påverkar Kronoberg. Punktligheten för hela **Öresundstågssystemet** är 87,8 % (+5 minuter) och 81,4 % (+ 3 minuter). För Kronobergs del är siffrorna 86,3 % (5 minuter) samt 77,8 % (3 minuter).

Sett till fördelning av orsaker till inställda tåg visar det att lite drygt hälften av inställelserna orsakas av infrastrukturfel. 25 % av inställda tåg är en följd av obehöriga i spår eller påkörningar. Under perioden januari – juli har 254 tåg ställts in bara på grund av obehöriga i spår. Fordonsfel som står för 12 % kulminerade i maj och operatörsansvar var högst i februari med 18 %. Därefter ligger operatörsansvaret på 2 – 3 %. Nedan. Källa Öresundståg



Krösatåg Syd

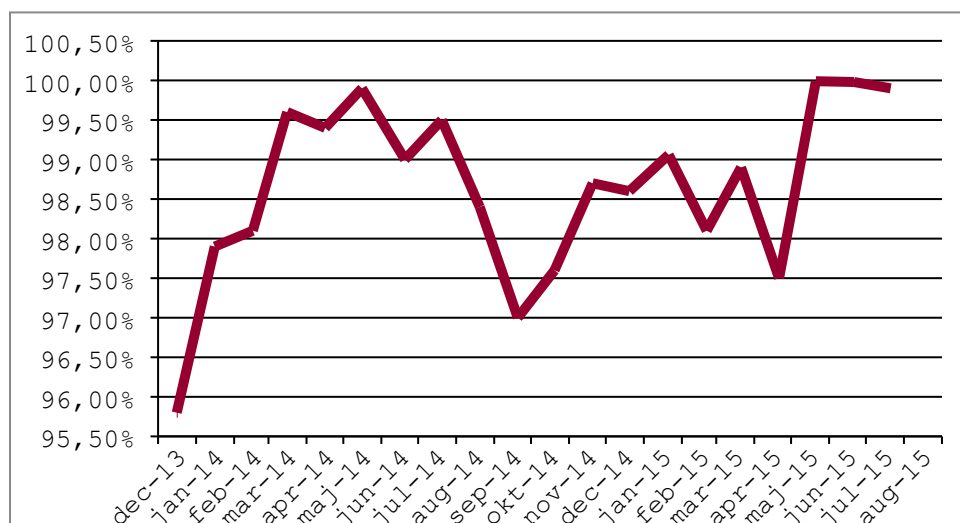
Antal inställda avgångar Växjö-Hässleholm

Under juli ställdes totalt **27** avgångar in helt eller delvis på sträckan Växjö-Hässleholm-Växjö det mesta på grund av infrastrukturfel, den 22/7 revs kontaktledningen i Alvesta, vilket gav 13 inställningar. Regulariteten låg på **96,5 %** Källa: Krösatåg Syd

Krösatåg Nord

Regularitet

Regulariteten för månaden hamnade på 99,96 %



Punktlighet

Rättidigheten för månaden hamnar på 96,90 %.. Källa: Krösatåg Nord

1. Medborgare

Kommentar:

NKI buss/tåg 69 % (rullande 12-månadersperiod augusti 2014 – juli 2015)

NKI Serviceresor 84 % (januari – juli 2015)

Marknadsandel 11,42 % (rullande 12-månadersperiod augusti 2014 – juli 2015)

Resandet 2015 jämfört med 2014:

Öresundståg Resandestatistik inte tillgänglig ännu. Mål 2015 4 %.

Krösatåg Nord Resandestatistik inte tillgänglig ännu. Mål 2015 4 %

Krösatåg Syd Resandestatistik inte tillgänglig ännu. Mål 2015 4 %

Växjö stadstrafik Resandet under rullande 12-månadersperiod augusti 2014 – juli 2015 har ökat med 5,8 % jämfört med motsvarande tidigare period (exklusive skolkort). Mål 2015 3 %.

Regiontrafik Resandet under rullande 12-månadersperiod augusti 2014 – juli 2015 har ökat med 0,6 % jämfört med motsvarande tidigare period (exklusive skolkort). Mål 2015 1 %.

Totalt buss Resandet under rullande 12-månadersperiod augusti 2014 – juli 2015 har ökat med 3,6 % jämfört med motsvarande tidigare period (exklusive skolkort). Mål 2015 2 %.

2. Medarbetare

Månadsrapport juli 2015

Personalrelaterade nyckeltal

Länstrafiken & Uppdragsverksamhet trafik (LTR/UTR)

1. Närvarotid och frånvarotid ¹

LTR/UTR	Jan-juli 2015	Jan-juli 2014
A Närvarotid	60 865	
01 Arbetad tid (månavl)	56 877	
02 Timlön	3 234	
02B Kurs och konf	54	
03 Övertid	576	
04 Fyllnadstid	117	
06 Närvaro (ej arb prod)	7	
C Frånvarotid	26 312	
01 Sjukfrånvaro	3 523	
02A Studieled	956	
03 Tillfällig fp	1 740	
04 Tjänstledighet	2 040	
05 Semester	9 528	
06 Kompledig	820	

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

07 Föräldraledighet	5 548	
08 Partiell föräldraledighet	1 987	
12 Ledig m lön 6 juni	169	
Totalsumma	87 177	

1. Antal anställda²

LTR/UTR	150731	140731	130731
A1 Ledningsarb	10		
A2 Handläggarsarb	34		
A3 Administratörsarb	30		
G1 Ingenjör m fl	1		
G2 Tekn o IT-tekn	2		
G4 Lokalv, tvätt o vaktm	4		
Totalsumma	81		

Antal anst Tillsviare/Visstid o Del/Heltid

	150731			140731			130731		
LTR/UTR	Deltid	Heltid	Tot.	Deltid	Heltid	Tot.	Deltid	Heltid	Tot.

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

Tillsvidareanställda	7	65	72						
Visstidsanställda		9	9						
Totalsumma	7	74	81						

Antal anställda som är 60 år eller äldre

150731					
LTR/UTR	60	61	63	65	Tot.
A1 Ledningsarb	1				1
A2 Handläggarsarb	2	1			3
A3 Administratörsarb	1	1	2	1	5
Totalsumma	4	2	2	1	9

Presumtiva pensioneringar 2015-2025

150731									
LTR/UTR	2015	2017	2019	2020	2021	2023	2024	2025	Tot.
A1 Ledningsarb				1	1	2			4
A2 Handläggarsarb			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

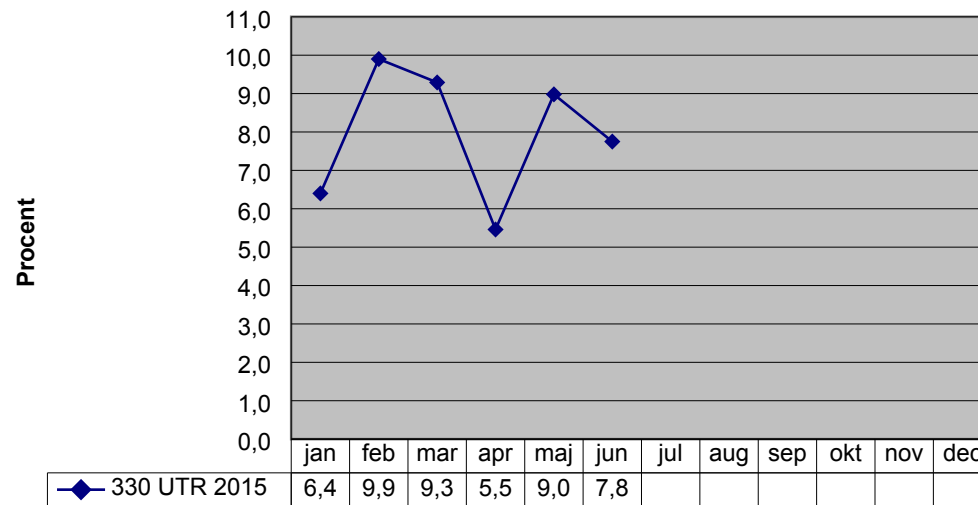
	Jan-juli 2015			Jan-juli 2014		
	Tot.	1-14 dgr	>14 dgr	Tot.	1-14 dgr	>14 dgr
Centrum						
LTR Länstrafiken Gemensamt	3,7	3,2	0,5			
UTR Uppdragsverksamhet Trafik	15,6	5,1	10,5			
TN Trafiknämnd tot.	8,8	4,0	4,8			
Region Kronoberg tot.	10,9	3,5	7,5	9,9	2,7	7,2

Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid

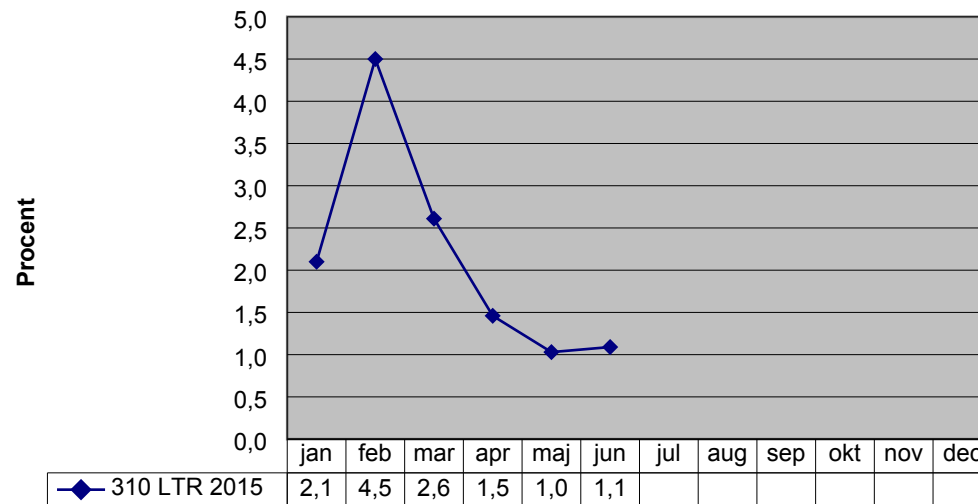
	Jan-juli 2015			Jan-juli 2014		
	Tot.	K.	M.	Tot.	K.	M.
Centrum						
LTR Länstrafiken gemensamt	2,0	2,4	1,5			
UTR Uppdragsverksamhet trafik	8,2	10,0	1,7			
TN Trafiknämnd tot.	4,5	6,3	1,6			
Region Kronoberg tot.	5,4	5,7	4,2	4,7	5,0	3,8

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

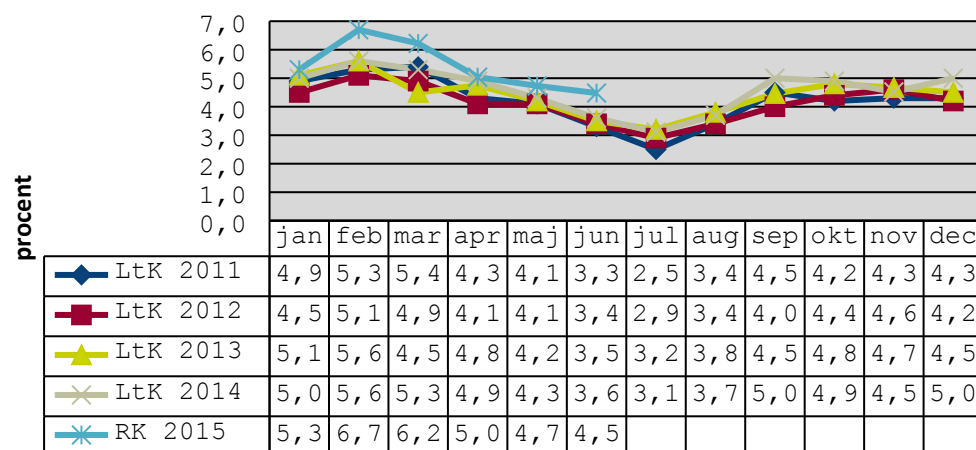
UTR
Sjukfrånvaro i procent, per månad
(innevarande månad)



LTR
Sjukfrånvaro i procent, per månad
(innevarande månad)



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



Kommentar juli: **Serviceresors** 2 heltidare långtidssjukskrivna hela juli. Utöver det sammanlagt 21 sjukdagar ("vanlig sjukfrånvaro") för övrig personal vilket motsvarar en heltidstjänst till, mycket ovanligt för att vara i juli månad. **Färdtjänsthandläggning** 1 heltidssjukskriven under juli.

3. Verksamhetsutveckling

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 + 5,8 % för rullande 12-månadersperiod juli 2014 – juni 2015 jämfört med tidigare motsvarande period (exklusive skolkort). Motsvarande siffra för regiontrafiken är + 0,6 %.

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.

4. Ekonomi

Sammanfattning ekonomi:

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

Resultatet för perioden är 13,0 miljoner bättre än budget.

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

Självfinansieringsgraden i linjetrafiken uppgick januari – juni 2015 till 53,7 % vilket är lägre än för kalenderåret 2014 (55,3 %). Prognosen för helåret är 52,3 %. Se bifogad tabell.

Öresundstågs resultat för perioden är ca 8,8 miljoner bättre än budget. Både intäkter och kostnader ligger under budget. Prognosen för helåret är ett positivt resultat med 9,5 MKR bättre än budget. Framförallt kostnaderna är lägre jämfört med 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 2,2 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. Både intäkter och kostnader ligger under budget. Prognosen för helåret är ett negativt resultat med 3,0 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 augusti 2014 – juli 2015 var + 5,8 % jämfört med motsvarande tidigare period (exklusive skolkort).

Resultatet för respektive basdelenhet januari – juli 2015 samt prognos för helåret 2015 framgår av nedanstående tabell:

Trafiknämnden januari - juli 2015

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - Juli			Ackumulerat 2015			Årsbudget 2015	Prognos	
	Utfall	Budget	Differen s	Utfall Ack	Budget Ack	Differens		Hel år	Budgeta vv.
Länstrafikens Kansli	-1 231,3	-2 140,2	908,9	-12 357,4	-14 220,9	1 863,6	-24 454,0		800
LTR Teknik och omkostnader	-1 099,7	-2 013,7	914,0	-10 279,4	-13 760,4	3 481,0	-23 829,0		1 600
LTR Marknadsföring	-210,6	-220,0	9,4	-2 313,2	-3 410,8	1 097,6	-7 130,0		0
LTR Utredningsuppdrag	-15,0	0,0	-15,0	-216,4	-416,7	200,3	-1 000,0		0
KTR Regiontrafik	-6 793,4	-7 384,4	591,0	-60 106,9	-61 733,9	1 627,0	-106 677,0		0
KTR Växjö stadstrafik	-2 934,8	-4 319,5	1 384,7	-34 249,6	-34 259,5	9,9	-59 880,0		-3 000
KTR Älmhult stadstrafik	-85,4	-150,4	65,0	-559,1	-1 052,9	493,8	-1 805,0		600
KTR Krösatåg Nord	-1 387,8	-1 301,3	-86,5	-9 398,4	-9 108,8	-289,7	-15 615,0		0
KTR Krösatåg Syd	-1 927,7	-2 302,9	375,2	-18 305,3	-16 120,4	-2 184,9	-27 635,0		-4 000
KTR Öresundståg	145,6	-1 573,7	1 719,3	-1 682,8	-10 476,7	8 793,9	-18 345,0		9 500
KTR Kust till kust-banan	23,4	-84,3	107,7	-590,6	-590,3	-0,3	-1 012,0		0
KTR Pågatåg	-69,9	-132,4	62,5	-871,5	-926,9	55,4	-1 589,0		0
Vidarefakt tågtrafik	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0
Anropsstyrd trafik	-168,8	-208,3	39,5	-1 367,0	-1 458,3	91,3	-2 500,0		0
Serviceresor	134,2	0,0	134,2	135,7	0,0	135,7	0,0		0
Sjukreseadministration	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0
Färdtjänsteavdelning	52,7	-10,7	63,4	52,7	4,5	48,3	0,0		0
Abonnerad skolskjuts	-2 374,0	0,0	-2 374,0	-2 374,0	0,0	-2 374,0	0,0		0
Totalsumma	-17 942,3	-21 841,8	3 899,5	-154 483,3	-167 532,1	13 048,8	-291 471,0	0,0	5 500

Självfinansieringsgrad linjetrafik

	Intäkter tkr	Kostnader tkr	%	Jämförelse %	Jämförelse %	%
Trafikslag	jan-juli 2015	jan-juli 2015	jan-juli 2015	Bokslut 2014	Budget 2015	Prognos 2015
Öresundståg	63 576,5	65 259,2	97,4%	102,0%	85,7%	92,3%
Älmhults stadstrafik	819,6	1 378,7	59,4%	38,8%	26,8%	51,2%
Regiontrafik buss	48 529,4	108 636,2	44,7%	46,0%	45,2%	44,3%
Växjö stadstrafik	22 266,0	56 515,6	39,4%	37,9%	42,2%	39,3%
Krösatåg Nord	4 838,0	14 232,5	34,0%	31,6%	38,0%	36,1%
Pågatåg	304,6	1 176,1	25,9%	26,6%	30,0%	24,7%
Krösatåg Syd	5 083,7	23 389,0	21,7%	26,9%	35,0%	21,8%
SUMMA	145 417,8	270 587,3	53,7%	55,3%	53,6%	52,3%

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: Hela Trafiknämndens verksamhet								Avvikelse				
Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad -Juli		Diff	Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget		Jan-Juli	Budget	Diff	Jan-Juli	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	28,1	26,2	1,9	270,5	251,7	18,8	0,0	0,0	270,5	439,7		-17,2
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Landstingsersättning	21,8	21,8	0,0	167,5	167,5	0,0	0,0	0,0	167,5	291,5		0,0
Övriga intäkter	1,3	1,6	-0,3	9,1	10,9	-1,8	0,0	0,0	9,1	18,6		0,0
SUMMA INTÄKTER	51,2	49,6	1,6	447,1	430,1	17,0	0,0	0,0	447,1	749,9	0,0	-17,2
Kostnader												
Personalkostnader	-1,8	-3,4	1,6	-19,4	-22,4	3,0	0,0	0,0	-19,4	-38,6		0,8
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		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.	-45,1	-2,6	-42,5	-412,4	-404,0	-8,3	0,0	0,0	-412,4	-705,0		21,9
Avskrivningar och internränta	-0,2	-43,5	43,3	-1,4	-2,9	1,5	0,0	0,0	-1,4	-4,9		0,0
SUMMA KOSTNADER	-47,1	-49,5	2,3	-433,2	-429,3	-3,9	0,0	0,0	-433,2	-748,5	0,0	22,7
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Resultat	3,9	0,0	3,9	13,1	0,0	13,0	0,0	0,0	13,1	0,0	0,0	5,5
Varav:												
Bemanningskostnader	-1,8	-3,4	1,6	-19,4	-22,4	3,0	0,0	0,0	-19,4	-38,6	0,0	0,8

Resultatuppföljning (mnkr)

**310 Länstrafiken
gemensamt**

Centrum:

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - Juli			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Juli	Budget	Diff	Jan-Juli	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	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	4,4	4,4	0,0	31,8	31,8	0,0	0,0	0,0	31,8	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	4,4	4,4	0,0	32,0	31,9	0,1	0,0	0,0	32,0	56,6	0,0	0,0
Kostnader												
Personalkostnader	-1,1	-2,1	1,0	-12,1	-14,1	1,9	0,0	0,0	-12,1	-24,2		0,8
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		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	-1,2	-1,5	0,4	-11,0	-14,5	3,5	0,0	0,0	-11,0	-26,6		1,6
Avskrivningar och internränta	-0,2	-0,6	0,5	-1,4	-2,6	1,2	0,0	0,0	-1,4	-4,4		0,0
SUMMA KOSTNADER	-2,4	-4,3	1,8	-24,5	-31,1	6,7	0,0	0,0	-24,5	-55,3	0,0	2,4
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Resultat	1,8	0,0	1,8	6,6	0,0	6,6	0,0	0,0	6,6	0,0	0,0	2,4
Varav:												
Bemanningskostnader	-1,1	-2,1	1,0	-12,1	-14,1	1,9	0,0	0,0	-12,1	-24,2	0,0	0,8

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 320 Kollektivtrafik

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad -Juli			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Juli	Budget	Diff	Jan-Juli	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	23,4	20,3	3,1	174,6	154,9	19,7	0,0	0,0	174,6	267,9		-17,2
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Landstingsersättning	17,5	17,5	0,0	135,7	135,7	0,0	0,0	0,0	135,7	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	40,8	37,7	3,1	310,3	290,6	19,7	0,0	0,0	310,3	503,0	0,0	-17,2
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.	-36,6	-0,5	-36,0	-301,7	-290,6	-11,1	0,0	0,0	-301,7	-503,0		20,3
Avskrivningar och internränta	0,0	-37,2	37,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
SUMMA KOSTNADER	-36,6	-37,7	1,2	-301,7	-290,6	-11,1	0,0	0,0	-301,7	-503,0	0,0	20,3
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Resultat	4,3	0,0	4,3	8,6	0,0	8,6	0,0	0,0	8,6	0,0	0,0	3,1

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 330 Uppdragsverksamhet trafik

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad -Juli			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Juli	Budget	Diff	Jan-Juli	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Trafikintäkter m.m.	4,7	5,9	-1,2	95,9	96,8	-0,8	0,0	0,0	95,9	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	1,3	1,6	-0,3	8,9	10,9	-2,0	0,0	0,0	8,9	18,6		0,0
SUMMA INTÄKTER	6,0	7,5	-1,5	104,8	107,6	-2,8	0,0	0,0	104,8	190,3	0,0	0,0
Kostnader												
Personalkostnader	-0,7	-1,3	0,5	-7,3	-8,4	1,1	0,0	0,0	-7,3	-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.	-7,4	-0,6	-6,8	-99,7	-99,0	-0,7	0,0	0,0	-99,7	-175,5		0,0
Avskrivningar och internränta	0,0	-5,6	5,6	0,0	-0,3	0,2	0,0	0,0	0,0	-0,5		0,0
SUMMA KOSTNADER	-8,1	-7,5	-0,7	-107,0	-107,6	0,6	0,0	0,0	-107,0	-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	-2,2	0,0	-2,2	-2,2	0,0	-2,2	0,0	0,0	-2,2	0,0	0,0	0,0
Varav:												
Bemanningskostnader	-0,7	-1,3	0,5	-7,3	-8,4	1,1	0,0	0,0	-7,3	-14,4	0,0	0,0

7

Länstrafiktaxa 2016 15RK363

Trafiknämnden

Länstrafiktaxa 2016

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar rekommendera regionstyrelsen rekommendera regionfullmäktige besluta

att fastställa Länstrafiktaxa 2016 i enlighet med föreliggande förslag

att Länstrafiktaxa 2016 ska gälla från och med söndagen den 13 december 2015 vid tidtabellskifte i regiontrafiken

Sammanfattning

Förslag till länstrafiktaxa 2016 föreligger för godkännande av regionfullmäktige.

I framtagandet av förslaget har bland annat ingått rekommendationer från den taxeöversyn som genomfördes under 2013 av konsultföretaget WSP på uppdrag av Länstrafiken Kronoberg. Länstrafiken har inför fastställandet av Länstrafiktaxa 2016 tagit fram ett underlag som innefattar det uppdrag som gavs vid RFSS regionfullmäktige § 41/2014: att inför taxa 2016 bör inriktningen vara att rabattsats för studerande ska synkroniseras inom länet och över länsgräns, samt att även taxan för enkel biljett vid kortare bussresor ses över.

Sammanfattningsvis innebär förslaget följande förändringar från 2015 års taxa:

- Taxan för *Enkelbiljett - Vuxen* är oförändrad för resor inom 1 respektive 3 zoner, medan priset för resor inom 2 zoner sänks med 2 kronor. För resor inom 4 zoner och mer höjs taxan med 1 krona per zon upp till taktaxan på motsvarande 12 zoner. Detta innebär att taxan nu ökar med 12 kronor per zon från zon 3 och upp till taktaxan.

Dessa taxeförändringar är i enlighet med WSP:s rekommendationer.

- Taxan för *Resekort Period* är oförändrade inom 1 respektive 3 zoner, medan priset för inom 2 zoner sänks med 20 kronor.

Resekort Period - Buss höjs med 20 kronor (ordinarie pris) för 4 zoner och justeras så att priset därefter ökar med 80 kronor per zon upp till och med *Länskort*. Priset för *Länskort - Buss* höjs därmed från 1 080 kronor till 1 160 kronor.

Resekort Period - Tåg höjs med 40 kronor (ordinarie pris) för 4 zoner och justeras så att priset därefter ökar med 80 kronor per zon upp till och med

Länskort. Priset för *Länskort - Tåg* höjs därmed från 1 340 kronor till 1 360 kronor.

Även dessa prisändringar är i enlighet med WSP:s taxeutredning.

- Rabatten för *Studerandekort* giltiga inom Kronobergs län samt för *Ungdomskort* höjs till 25 procent.
- Taxan för *Fritidskort* höjs med 20 kronor (terminsgiltighet).
- Skolkort med full giltighet slopas eftersom samtliga kommuner idag köper skolkort med giltigheten 2 resor/dag.

Trafiknämnden kan under löpande år besluta om mindre justeringar/erbjudanden som initieras av Länstrafiken Kronoberg och sker i samband med marknadsföringsinsatser. Sådana justeringar görs under förutsättning av att kostnaden ryms inom fastställd budget.

Martin Myrskog
Regiondirektör

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Länstrafiktaxa 2016
Underlag inför fastställande av Länstrafiktaxa 2016

LÄNSTRAFIKTAXA 2016

Förslag till Trafiknämnden 3 september 2015



INNEHÅLLSFÖRTECKNING LÄNSTRAFIKTAXA 2016

	SID
1 BAKGRUND TIDIGARE TAXEFÖRÄNDRINGAR	3
2 SAMMANFATTNING TAXEFÖRÄNDRINGAR 2016	4
3 RESEKORT	5
4 SUBVENTIONERADE RESOR	9
5 MÄNGDRABATT VID STÖRRE INKÖP	9
6 BESÖKSKORT FÖR UTLÄNDSKA UNGDOMAR, BESÖKSBILJETT	9
7 GILTIGHET I TÅGTRAFIK	10
8 RABATTERAD GRUPPBILJETT FÖR GRUNDSKOLEELEVER	10
9 TVÅ TIMMARS ÖVERGÅNGSTID I FÖRSTA ZONEN	10
10 DUO/FAMILJ	11
11 SOMMARERBJUDANDE; SOMMARLOVSKORTET	11
12 PRISDIFFERENTIERING AV FÖRSÄLJNINGSKANALER	11
13 FRITIDSKORT	11
14 SKOLKORT, BUSS	12
15 SKOLKORT, TÅG	13
16 FÄRDTJÄNSTTAXA	13
TAXOR:	
17 PERIODKORT BUSS	14
18 PERIODKORT TÅG ANDRA KLASS	15
19 PERIODKORT TÅG FÖRSTA KLASS	16
20 PERIODKORT ÖVER LÄNSGRÄNS	17
21 STUDERANDEKORT BUSS	18
22 STUDERANDEKORT TÅG ANDRA KLASS	19
23 UNGDOMSKORT BUSS	20
24 UNGDOMSKORT TÅG ANDRA KLASS	21
25 ENKELBILJETTER BUSS	22
26 ENKELBILJETTER TÅG ANDRA KLASS	23
27 ENKELBILJETTER TÅG FÖRSTA KLASS	24
28 NATTAXA OCH NATTILLÄGG	25
29 ÖVRIGT	25
30 SKOLKORT BUSS	26
31 SKOLKORT TÅG	27
32 SOMMARLOVSKORT	27
33 FRITIDSKORT	27
34 FÄRDTJÄNST, ENKELBILJETT	28
35 FÄRDTJÄNST, PERIODKORT	29
36 JÄMFÖRELSE TAXOR I ANDRA LÄN 2014-02-25	30

1 BAKGRUND TIDIGARE TAXEFÖRÄNDRINGAR

Sedan några år tillbaka är Länstrafiken Kronoberg med i Kollektivtrafikbarometern, som är en landsomfattande kvalitets- och attitydundersökning som genomförs av landets länstrafiksorganisationer.

År 2014 hamnade länstrafikens Nöjd Kund Index (NKI) avseende prisvärdhet på 44 %. Detta värde är i paritet med riksgenomsnittet (43 %) men som en följdreaktion på taxehöjningar en försämring mot 2013 (51 %).

Länstrafiktaxan för 2015 innebar följande:

- Resekort Period fick en höjning med 20 kr per korttyp (prishöjning avseende ordinarie pris) för 1-5 zoner. Resekort Period från 6 zoner t o m Länskort höjdes med 40 kr per korttyp. Ett enzonskort fick exempelvis en prishöjning från 520 kr till 540 kr medan ett Länskort buss höjdes från 1040 kr till 1080 kr.
- Gruppresor för grundskoleelever höjdes från 160 kr till 192 kr för en resa i stadstrafiken samt från 285 kr till 300 kr för en resa i regiontrafiken (eller med tåg). Priset beräknat på 15 st reskassebiljetter (men Grundskola Grupp medger upp till 30 personer/grupp).
- En besöksbiljett infördes med länsgiltighet för 1 respektive 3 dagar med målgruppen besökare i länet.
- Endagskort höjdes från 100 kr till 120 kr.
- Besökskort utländska studenter höjdes från 100 kr till 185 kr.
- Beräkningsprincipen för skolkort förändrades så att skolkort med full giltighet prismässigt likställdes med motsvarande studerandekort och skolkort 2 resor/dag fick en procentuellt gynnsammare rabatter.
- Rabatt för länsgränsöverskridande periodkort för studerande infördes i Sydtaxan med 25 %.
- Årskort började säljas med löpande årsgiltighet.

2 SAMMANFATTNING TAXEFÖRÄNDRINGAR 2016

Nedan sammanfattas de förändringar som införs 2016:

- Taxan för enkelbiljetter vuxen bibehålls för resor inom 1 samt inom 3 zoner. Resor inom 2 zoner prissänks med 2 kr. Taxan för enkelbiljetter höjs med 1 kr för fyra zoners resa och därefter ökande med 1 kr per zonsteg till taktaxa 12 zoner. Det innebär att taxan ökar i steg om 12 kr per zon upp till taktaxa från zon 3. Dessa taxeförändringar sker i enlighet med de rekommendationer som lades fram i WSP:s konsultrapport efter den utredning som gjordes 2013 på uppdrag av Regionfullmäktige. Rapporten gav uttryck för att Länstrafiken i Kronobergs län hade något höga taxor på korta reserelationer, men att där var utrymme för höjningar på längre relationer.
- För Resekort Period inom 2 zoner sänks priset med 20 kr. Priserna för 1-zonskort respektive 3-zonskort bibehålls. Resekort Period Buss får en höjning med 20 kr (ordinarie pris) för 4 zoner. Därefter justeras priset så att det skiljer 80 kr per zon upp t.o.m. Länskort. Priset för Länskort Buss höjs därmed från 1 080 kr till 1 160 kr. Resekort Period Tåg får en höjning med 40 kr (ordinarie pris) för 4 zoner. Därefter justeras priset så att det skiljer 80 kr per zon upp t.o.m. Länskort. Priset för Länskort Tåg höjs därmed från 1 340 kr till 1 360 kr. Även dessa prisändringar sker i enlighet med WSP:s taxeutredning.
- Rabatten för studerandekort med inomläns giltighet, samt för ungdomskort, höjs till 25 %.
- Fritidskort höjs med 20:- (terminsgiltighet).
- Skolkort med full giltighet slopas eftersom att samtliga kommuner köper skolkort med giltigheten 2 resor/dag.

Regionfullmäktige fastställer Länstrafiktaxa 2016. Under löpande år kan mindre justeringar/erbjudanden som initieras av Länstrafiken och som hänger samman med marknadsföringsinsatser beslutas av Trafiknämnden under förutsättning att kostnaden ryms inom fastställd budget.

Taxeförändringarna **2016** träder i kraft söndagen den **13 december 2015** i samband med tidtabellsskifte för tåg och buss i länet. Enda undantaget är eventuella taxeförändringar avseende färdtjänst där taxeändringar träder i kraft den 1 januari 2016.

3 RESEKORT

Under 2009-2010 infördes Resekortet som kan innehålla både periodgiltighet och reskassa (tidigare rabattkort).

3.1 Resekortet buss 1 zon (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i en zon.

3.2 Resekortet buss 2 zoner (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i två angivna zoner som geografiskt hör ihop. Tvåzonskortet är inte giltigt vid resa i andra zoner än i de två angivna zonerna.

3.3 Resekortet buss 3 zoner (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i tre angivna zoner som geografiskt hör ihop. Trezonskortet är inte giltigt vid resa i andra zoner än i de tre angivna zonerna.

3.4 Resekortet buss 4 zoner (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i fyra angivna zoner som geografiskt hör ihop. Fyrzonskortet är inte giltigt vid resa i andra zoner än i de fyra angivna zonerna.

3.5 Resekortet buss 5 zoner (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i fem angivna zoner som geografiskt hör ihop. Femzonskortet är inte giltigt vid resa i andra zoner än i de fem angivna zonerna.

3.6 Resekortet buss 6 zoner (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i sex angivna zoner som geografiskt hör ihop. Sexzonskortet är inte giltigt vid resa i andra zoner än i de sex angivna zonerna.

3.7 Resekortet buss 7 zoner (30 dagar)

Periodkort för resa med buss i sju angivna zoner som geografiskt hör ihop. Sjuzonskortet är inte giltigt vid resa i andra zoner än i de sju angivna zonerna.

3.8 Resekortet buss län (30 dagar)

Periodkort för resor med buss i hela länet. För samtliga län inom Sydtaxesamarbetet så är respektive länsgräns även taxegräns.

3.9 Periodkort tåg (30 dagar)

Sedan 11 januari 2009 finns zonrelaterade periodkort för tåg på samma sätt som för periodkort buss. Dessa zonrelaterade periodkort kan även kombineras för köp av zoner i andra län t.ex. periodkort för tåg andra klass Lund – Älmhult eller Växjö – Hässleholm. Periodkorterna för tågtrafiken gäller även för samma zoner i busstrafiken.

Periodkort tåg finns för tåg andra klass respektive tåg första klass och finns i följande varianter:

- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

Periodkort för tåg gäller inte på SJ 2000.

3.10 Studerandekort (30 dagar)

Sedan 2009 finns studerandekort dels för buss och dels för tåg inom länet.

Studerandekorten ger 25 % rabatt jämfört med ordinarie periodkortspris.

Studenter som är berättigade till rabatten är de som har Mecenatkort eller Studentkort.

Studerandekorten kan köpas i följande varianter för busstrafiken:

- En zon
- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

Studerandekorten kan köpas i följande varianter för tågtrafiken:

- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

3.11 Ungdomskort (30 dagar)

I december 2011 infördes ungdomskort dels för buss och dels för tåg inom länet. Ungdomskortet ger 25 % rabatt jämfört med ordinarie periodkortspris (vilket innebär samma pris som gäller för studerandekorten) och gäller upp till och med 19 års ålder. Vid resa med Ungdomskortet skall legitimation som styrker giltig ålder kunna uppvisas.

Ungdomskorten kan köpas i följande varianter för busstrafiken:

- En zon
- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

Ungdomskorten kan köpas i följande varianter för tågtrafiken:

- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

3.12 Studerandekort, giltighet i Sydtaxan – dvs över länsgräns

I och med taxeskiftet i december 2014 infördes studeranderabatt på länsgräns-överskridande periodprodukter inom taxesamarbetet i södra Sverige. Rabatteringen på dessa produkter är 25 % på ordinarie pris för den valda sträckan. Studenter som är berättigade till rabatten är de som har Mecenatkort eller Studentkort. Den som reser med rabatterat färdbevis ska kunna uppvisa fotolegitimation och kompletterande handlingar som styrker rätten att resa för rabatterat pris (Mecenat- el Studentkort).

3.13 Årskort (ett år)

Årskorten säljs under året med en löpande giltighet om 365 dagar och kan endast köpas på Länstrafikens kansli/kundcenter. Årskorten säljs för hela giltigheten, men kan på grund av sjukdom, ändrade arbetsförhållanden eller liknande returneras och återlösas enligt en avräkningsmodell under året fram till den 10:e giltighetsmånaden. Därefter medges ej återlösen.

Årskorten för buss finns i följande varianter:

- En zon
- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

Årskorten för tåg finns i följande varianter:

- Två zoner
- Tre zoner
- Fyra zoner
- Fem zoner
- Sex zoner
- Sju zoner
- Län

Priset för årskortet motsvarar priset för 9,5 månader.

Årskorten kan endast köpas med giltighet för zoner inom Kronobergs län.

3.14 Reskassa

I samband med införandet av det nya biljettsystemet 2009 bytte rabattkortet namn till Reskassa. Resekortets reskassa kan användas som betalning för resor med kollektivtrafik till och från samt inom Halland, Skåne, Blekinge, Kronoberg samt Kalmar och Jönköpings län.

Resekort med reskassa säljs endast med jämnt hundratal kronor. Lägsta inköpsbelopp från och med 9 december 2012 är 100 kronor.

Reskassa ger alltid 20 % rabatt på ordinarie enkelbiljettspris.

4 SUBVENTIONERADE RESOR

I och med att Länstrafikens verksamhet erfordrar bidrag är varje resa subventionerad med skattemedel. Länstrafiken får utöver detta varje år en mängd förfrågningar om ytterligare subvention av resor utöver de normala taxorna. Följande policy gäller vid förfrågningar om ytterligare subvention av resor utöver ordinarie taxa:

- Extra resor ombesörjs av Länstrafiken endast åt de huvudmän som Länstrafiken träffat skolskjutsavtal med.
- Ytterligare subventioner av resor, t.ex. fria resor i någon omfattning, utöver vad regionfullmäktige fastställt, genomförs ej. Trafiknämnden kan besluta om enstaka undantag, företrädesvis i samband med nationella kollektivtrafikkampanjer.

5 MÄNGDRABATT VID STÖRRE INKÖP

Följande policy gäller för mängdrabatt vid större inköp:

Inköp av reskassa:	10 % volymrabatt vid inköp av minst 100 kort
Inköp av periodkort:	10 % volymrabatt vid inköp av minst 10 kort
Inköp av endagskort:	10 % volymrabatt vid inköp av minst 50 kort
Enkelbiljetter:	10 % volymrabatt vid inköp av minst 1 000 biljetter/kalenderår

6 BESÖKSKORT FÖR UTLÄNDSKA UNGDOMAR

Sedan 1995 har Länstrafiken tilldelat utländska ungdomar ett besökskort gällande fritt resande i länet i max 8 dagar. Från och med 2015 betalar respektive skola/arrangör 185 kr exklusive moms/besökskort.

6.1 BESÖKSBILJETT

I och med Taxa 2015 introducerades besöksbiljetter som riktar sig till turister och tillfälliga besökare. Giltigheten är 1 respektive 3 dygn. Biljetten finns att köpa ombord på buss, i biljett-automater och på fasta försäljningsställen.

<u>Stadstrafik</u>	Vuxen	Barn
Besöksbiljett 24 timmar	65 kr	39 kr
Besöksbiljett 72 timmar	130 kr	78 kr
 <u>Län</u>	 Vuxen	 Barn
Besöksbiljett 24 timmar	120 kr	72 kr
Besöksbiljett 72 timmar	240 kr	144 kr

7 GILTIGHET I TÅGTRAFIK

Sedan den 11 januari 2009 svarar Länstrafiken Kronoberg för taxorna inom Kronobergs län i Öresundstågtrafiken. Sedan den 12 december 2010 gäller Länstrafiken Kronobergs taxor även ombord på Krösatågen inom länet. Från och med den 15 december 2013 gäller Länstrafiken Kronobergs taxor även ombord på Pågatågen inom länet.

Övriga tågtaxor fastställs av respektive tågoperatör.

8 RABATTERAD GRUPPBILJETT FÖR GRUNDSKOLEELEVER

Den 1 februari 2007 infördes en rabatterad gruppbiljett i linjetrafik för grundskoleelever. Gruppbiljetten kan användas för kulturaktiviteter, vid besök av olika slag etc. Priset är ett enhetspris för hela gruppen oavsett gruppens storlek. Gruppen får vara maximalt 30 personer. Gruppbiljetten gäller sedan 15 december 2013 hela skoldagen utan tidsbegränsning. Resorna måste föränmälas till Länstrafiken minst två arbetsdagar i förväg.

9 TVÅ TIMMARS ÖVERGÅNGSTID I FÖRSTA ZONEN

2008 infördes förlängd övergångstid. Övergångstiden förlängdes från en timme till två timmar i den första zonen för resenärer med reskassa och enkelbiljetter. Övergångstiden gäller även mobilbiljetter. Förändringen innebär att en resenär kan genomföra en tur- och returresa i Växjö stadstrafik inom två timmar för samma kostnad som en enkelresa tidigare kostade. Förändringen kan även utnyttjas av regiontrafikresenärer som får avdrag för den första zonen vid en snabb returresa.

10 DUO/FAMILJ

Duo/familj gäller för högst fem personer och av dessa kan maximalt två personer vara vuxna. Två vuxna kan alltså köpa en biljett Duo/familj. En familj kan bestå av: två vuxna och upp till tre skolungdomar, en vuxen och upp till fyra skolungdomar eller fem skolungdomar. Duo/familj kan köpas som enkelbiljett eller betalas med reskassa alternativt som mobilbiljett.

Priset för Duo/familj beräknas efter priset för två vuxna med 10 % rabatt.

Duo/familj kan köpas samtliga dagar men inte i nattrafik.

11 SOMMARERBJUDANDE; SOMMARLOVSKORTET

Sommarlovskortet gäller för ungdomar t.o.m. 19 år, för obegränsat resande under två somarmånader och finns i tre varianter:

- Sommarlovskortet, län tåg & buss: 1 020 kr (ordinarie pris 2 040 kr)
- Sommarlovskortet, län buss: 870 kr (ordinarie pris 1 740 kr)
- Sommarlovskortet, stadstrafik: 405 kr (ordinarie pris 810 kr)

12 PRISDIFFERENTIERING AV FÖRSÄLJNINGSKANALER

Under hösten 2012 genomfördes ett tillägg om 20 kr vid kontant betalning ombord i buss, det sista steget i prisdifferentieringsstrategin med syfte till att minska kontanthanteringen i Länstrafikens fordon. Detta tillägg fortsätter tills vidare att användas i Länstrafikens verksamhet.

13 FRITIDSKORT

Den 15 december 2013 infördes ett Fritidskort för ungdomar t.o.m. 19 år.

Fritidskortet finns i två varianter: Län tåg + buss samt Län buss.

Fritidskortet har giltighet måndag – fredag 14.00 - 04.00, samt lördag – söndag 00.00 -24.00. Fritidskortet utställs terminsvis 15 augusti-31 december samt 1 januari-15 juni. Kortet gäller under alla lov utom sommarlovet. Helgdagar är giltigheten som för lördag/söndag. Lovdagar och studiedagar under terminen är giltigheten som för vardag.

Fritidskort säljs på fasta försäljningsställen och köps alltid för hela giltighetstiden.

14 SKOLKORT BUSS

Taxan för skolkorten följer taxan för periodkort med buss enligt följande tabell:

Skolkortspriserna skall vid varje tillfälle följa ordinarie periodkortspriser. Skolkortspriserna skall redovisas exklusive moms samt alltid avrundas till närmaste 5 kr.

Skolkort län	Pris i % av länskort buss
---------------------	----------------------------------

2 resor/dag	75
1 resa/dag	60

Skolkort kommun	Pris i % av fyrzonskort buss
------------------------	-------------------------------------

2 resor/dag	75
1 resa/dag	60

Skolkort tätort	Pris i % av tätortskort buss
------------------------	-------------------------------------

2 resor/dag	75
1 resa/dag	60

Utöver skolkorten som normalt utställs läsårsvis så finns även praktikkort för 10 respektive 20 resor.

Det finns även endagskort som säljs till skolor och socialförvaltningar, Migrationsverket etc. Dessa skolkort, praktikkort och endagskort säljs inte direkt till enskilda resenärer.

15 SKOLKORT TÅG

Taxan för skolkorten följer taxan för periodkort med tåg enligt följande tabell:

Skolkortspriserna skall vid varje tillfälle följa ordinarie periodkortspriser. Skolkortspriserna skall redovisas exklusive moms samt alltid avrundas till närmaste 5 kr.

Skolkort län	Pris i % av länskort tåg
2 resor/dag	75
1 resa/dag	60

Skolkort kommun	Pris i % av fyrzonskort tåg
2 resor/dag	75
1 resa/dag	60

16 FÄRDTJÄNSTTAXA

Enligt beslut i regionfullmäktige 2012-10-12 (§47) skall färdtjänsttaxan följa taxan för den allmänna kollektivtrafiken. Färdtjänsttaxan framgår av punkt 34-35.

Region Kronoberg ansvarar för färdtjänsttaxan i de kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt Lag (1997:736) om Färdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Detta innebär att Region Kronoberg i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet fastställer färdtjänsttaxan för kommunerna Alvesta, Lessebo, Tingsryd och Växjö.

	Pris 2016 inkl moms	Pris 2015 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tätortskort/Enzonskort	540	540	-
Tvåzonskort	680	700	- 20
Trezonskort	760	760	-
Fyrzonskort	840	820	+ 20
Femzonskort	920	880	+ 40
Sexzonskort	1 000	960	+ 40
Sjuzonskort	1 080	1 020	+ 60
Länskort	1 160	1 080	+ 80

30-dagarskort vid inköp på Mina Sidor (10 % rabatt):

Tätortskort/Enzonskort	486	486	-
Tvåzonskort	612	630	- 18
Trezonskort	684	684	-
Fyrzonskort	756	738	+ 18
Femzonskort	828	792	+ 36
Sexzonskort	900	864	+ 36
Sjuzonskort	972	918	+ 54
Länskort	1 044	972	+ 72

Årskort:

Tätortskort/Enzonskort	5 130	5 130	-
Tvåzonskort	6 460	6 650	- 190
Trezonskort	7 220	7 220	-
Fyrzonskort	7 980	7 790	+ 190
Femzonskort	8 740	8 360	+ 380
Sexzonskort	9 500	9 120	+ 380
Sjuzonskort	10 260	9 690	+ 570
Länskort	11 020	10 260	+ 760

	Pris 2016 inkl moms	Pris 2015 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tvåzonkort	820	840	– 20
Trezonkort	940	940	-
Fyrzonkort	1 040	1 000	+ 40
Femzonkort	1 120	1 100	+ 20
Sexzonkort	1 200	1 180	+ 20
Sjuzonkort	1 280	1 280	-
Länskort	1 360	1 340	+ 20

30-dagarskort vid inköp på Mina Sidor (10 % rabatt):

Tvåzonkort	738	756	– 18
Trezonkort	846	846	-
Fyrzonkort	936	900	+ 36
Femzonkort	1 008	990	+ 18
Sexzonkort	1 080	1 062	+ 18
Sjuzonkort	1 152	1 152	-
Länskort	1 224	1 206	+ 18

Årskort:

Tvåzonkort	7 790	7 980	– 190
Trezonkort	8 930	8 930	-
Fyrzonkort	9 880	9 500	+ 380
Femzonkort	10 640	10 450	+ 190
Sexzonkort	11 400	11 210	+ 190
Sjuzonkort	12 160	12 160	-
Länskort	12 920	12 730	+ 190

	Pris 2016 inkl moms	Pris 2015 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tvåzonkort	1 250	1 270	– 20
Trezonkort	1 370	1 370	-
Fyrzonkort	1 470	1 430	+ 40
Femzonkort	1 550	1 530	+ 20
Sexzonkort	1 630	1 620	+ 20
Sjuzonkort	1 710	1 710	-
Länkort	1 790	1 770	+ 20

**PERIODKORT ÖVER LÄNSGRÄNS
I KOMBINATION MED ZONER I ANDRA LÄN**

	Pris 2016 inkl moms	Pris 2015 inkl moms	Differens
30-dagarskort buss:			
Enzonkort (- 180)	360	360	-
Tvåzonkort (- 180)	500	520	- 20
Trezonkort (- 180)	580	580	-
Fyrzonkort	840	820	+ 20
Femzonkort	920	880	+ 40
Sexzonkort	1 000	960	+ 40
Sjuzonkort	1 080	1 020	+ 60
Länskort	1 160	1 080	+ 80

30-dagarskort tåg andra klass:

Enzonkort (- 320)	360	360	-
Tvåzonkort (- 320)	500	520	- 20
Trezonkort (- 360)	580	580	-
Fyrzonkort	1 020	1 040	+ 40
Femzonkort	1 120	1 100	+ 20
Sexzonkort	1 200	1 180	+ 20
Sjuzonkort	1 280	1 280	-
Länskort	1 360	1 340	+ 20

Exempel: Om en resenär från Skåne vill lägga till en zon i Kronobergs län (Älmhult) så blir i Taxa 2016 merkostnaden för den zonen 360 kronor.

Periodkort över länsgräns kan även ställas ut med giltighet för studerande. Då tillämpas ovanstående prissättning med en rabatt på 25 %.

	Pris 2016 inkl moms	Pris 2015 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tätortskort/Enzonskort	405	432	– 27
Tvåzonskort	510	560	– 50
Trezonskort	570	608	– 38
Fyrzonskort	630	656	– 26
Femzonskort	690	704	– 14
Sexzonskort	750	768	– 18
Sjuzonskort	810	816	– 6
Länskort	870	864	+ 6

30-dagarskort vid inköp på Mina Sidor (10 % rabatt):

Tätortskort/Enzonskort	365	389	– 24
Tvåzonskort	459	504	– 45
Trezonskort	513	547	– 34
Fyrzonskort	567	590	– 23
Femzonskort	621	634	– 13
Sexzonskort	675	691	– 16
Sjuzonskort	729	734	– 5
Länskort	783	778	+ 5

	Pris 2016 inkl moms	Pris 2015 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tvåzonkort	615	672	– 57
Trezonkort	705	752	– 47
Fyrzonkort	780	800	– 20
Femzonkort	840	880	– 40
Sexzonkort	900	944	– 44
Sjuzonkort	960	1 024	– 64
Länskort	1 020	1 072	– 52

30-dagarskort vid inköp på Mina Sidor (10 % rabatt):

Tvåzonkort	554	605	– 51
Trezonkort	635	677	– 42
Fyrzonkort	702	720	– 18
Femzonkort	756	792	– 36
Sexzonkort	810	850	– 40
Sjuzonkort	864	922	– 58
Länskort	918	965	– 47

	Pris 2016 inkl moms	Pris 2015 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tätortskort/Enzonskort	405	432	– 27
Tvåzonskort	510	560	– 50
Trezonskort	570	608	– 38
Fyrzonskort	630	656	– 26
Femzonskort	690	704	– 14
Sexzonskort	750	768	– 18
Sjuzonskort	810	816	– 6
Länskort	870	864	+ 6

30-dagarskort vid inköp på Mina Sidor (10 % rabatt):

Tätortskort/Enzonskort	365	389	– 24
Tvåzonskort	459	504	– 45
Trezonskort	513	547	– 34
Fyrzonskort	567	590	– 23
Femzonskort	621	634	– 13
Sexzonskort	675	691	– 16
Sjuzonskort	729	734	– 5
Länskort	783	778	+ 5

	Pris 2016 inkl moms	Pris 20145 inkl moms	Differens
30-dagarskort:			
Tvåzonkort	615	672	– 57
Trezonkort	705	752	– 47
Fyrzonkort	780	800	– 20
Femzonkort	840	880	– 40
Sexzonkort	900	944	– 44
Sjuzonkort	960	1 024	– 64
Länkort	1 020	1 072	– 52

30-dagarskort vid inköp på Mina Sidor (10 % rabatt):

Tvåzonkort	554	605	– 51
Trezonkort	635	677	– 42
Fyrzonkort	702	720	– 18
Femzonkort	756	792	– 36
Sexzonkort	810	850	– 40
Sjuzonkort	864	922	– 58
Länkort	918	965	– 47

Enkelbiljetter		Pris 2016	Pris 2015	Differens
Resa antal zoner		inkl moms	inkl moms	
Vuxen				
1	zon	26	26	-
2	zoner	35	37	- 2
3	zoner	48	48	-
4	zoner	60	59	+ 1
5	zoner	72	70	+ 2
6	zoner	84	81	+ 3
7	zoner	96	92	+ 4
8	zoner	108	103	+ 5
9	zoner	120	114	+ 6
10	zoner	132	125	+ 7
11	zoner	144	136	+ 8
12	zoner	156	147	+ 9
Skolungdom 7 – 19 år (40 % rabatt)				
1	zon	16	16	-
2	zoner	21	22	- 1
3	zoner	29	29	-
4	zoner	36	35	+ 1
5	zoner	43	42	+ 1
6	zoner	50	49	+ 1
7	zoner	58	55	+ 3
8	zoner	65	62	+ 3
9	zoner	72	68	+ 4
10	zoner	79	75	+ 4
11	zoner	86	82	+ 4
12	zoner	94	88	+ 6
Duo/Familj				
1	zon	47	47	-
2	zoner	63	67	- 4
3	zoner	86	86	-
4	zoner	108	106	+ 2
5	zoner	130	126	+ 4
6	zoner	151	146	+ 5
7	zoner	173	166	+ 7
8	zoner	194	185	+ 9
9	zoner	216	205	+ 11
10	zoner	238	225	+ 13
11	zoner	259	245	+ 14
12	zoner	281	265	+ 16

Enkelbiljetter		Pris 2016	Pris 2015	Differens
Resa antal zoner		inkl moms	inkl moms	
Vuxen				
1	zon	26	26	-
2	zoner	35	37	- 2
3	zoner	48	48	-
4	zoner	60	59	+ 1
5	zoner	72	70	+ 2
6	zoner	84	81	+ 3
7	zoner	96	92	+ 4
8	zoner	108	103	+ 5
9	zoner	120	114	+ 6
10	zoner	132	125	+ 7
11	zoner	144	136	+ 8
12	zoner	156	147	+ 9
Skolungdom 7 – 19 år (40 % rabatt)				
1	zon	16	16	-
2	zoner	21	22	- 1
3	zoner	29	29	-
4	zoner	36	35	+ 1
5	zoner	43	42	+ 1
6	zoner	50	49	+ 1
7	zoner	58	55	+ 3
8	zoner	65	62	+ 3
9	zoner	72	68	+ 4
10	zoner	79	75	+ 4
11	zoner	86	82	+ 4
12	zoner	94	88	+ 6
Duo/Familj				
1	zon	47	47	-
2	zoner	63	67	- 4
3	zoner	86	86	-
4	zoner	108	106	+ 2
5	zoner	130	126	+ 4
6	zoner	151	146	+ 5
7	zoner	173	166	+ 7
8	zoner	194	185	+ 9
9	zoner	216	205	+ 11
10	zoner	238	225	+ 13
11	zoner	259	245	+ 14
12	zoner	281	265	+ 16

Enkelbiljetter		Pris 2016	Pris 2015	Differens
Resa antal zoner		inkl moms	inkl moms	

Vuxen

1	zon	56	56	-
2	zoner	65	67	- 2
3	zoner	78	78	-
4	zoner	90	89	+ 1
5	zoner	102	100	+ 2
6	zoner	114	111	+ 3
7	zoner	126	122	+ 4
8	zoner	138	133	+ 5
9	zoner	150	144	+ 6
10	zoner	162	155	+ 7
11	zoner	174	166	+ 8
12	zoner	186	177	+ 9

Skolungdom 7 – 19 år (40 % rabatt)

1	zon	46	46	-
2	zoner	51	52	- 1
3	zoner	59	59	-
4	zoner	66	65	+ 1
5	zoner	73	72	+ 1
6	zoner	80	79	+ 1
7	zoner	88	85	+ 3
8	zoner	95	92	+ 3
9	zoner	102	98	+ 4
10	zoner	109	105	+ 4
11	zoner	116	112	+ 4
12	zoner	124	118	+ 6

28 TAXA 2016**NATTAXA OCH NATTILLÄGG**

	Pris 2015 inkl moms	Pris 2014 inkl moms	Differens
Taxa i nattrafiken, en zon			
Nattillägg (med periodkort)	0	0	-
Nattaxa kontant	50	50	-
Nattaxa (reskassa)	40	40	-
Taxa i nattrafiken, 2-6 zoner			
Nattillägg (med periodkort)	0	0	-
Nattaxa kontant	100	100	-
Nattaxa (reskassa)	80	80	-
Taxa i nattrafiken, 7-10 zoner			
Nattillägg (med periodkort)	0	0	-
Nattaxa kontant	100	100	-
Nattaxa (reskassa)	80	80	-

29 TAXA 2016**ÖVRIGT**

	Pris 2015 inkl moms	Pris 2014 inkl moms	Differens
Reskassa (20 % rabatt)	fr.o.m. 100 kr (jämn hundratals kronor)	fr.o.m. 100 kr	-
Cykel regiontrafik buss	som skolungdom	som skolungdom	-
Cykel tåg	som skolungdom	som skolungdom	-
Kontrollavgift buss	1 000	1 000	-
Kontrollavgift tåg	1 000	1 000	-

	Kostnad/månad exkl. moms		Differens
	2016	2015	
Skolkort län			
Begränsad giltighet (2 resor/dag, mån-fre 04.00-24.00)	820	765	+ 55
Begränsad giltighet (1 resa/dag, mån-fre 04.00-24.00)	655	610	+ 45
Skolkort kommun			
Begränsad giltighet (2 resor/dag, mån-fre 04.00-24.00)	595	580	+ 15
Begränsad giltighet (1 resa/dag, mån-fre 04.00-24.00)	475	465	+ 10
Skolkort tätort			
Begränsad giltighet (2 resor/dag, mån-fre 04.00-24.00)	380	380	-
Begränsad giltighet (1 resa/dag, mån-fre 04.00-24.00)	305	305	-
Övriga biljetter			
Skolkort, ersättningskort (inkl. moms)			
- gymnasieelever	250	250	-
- gymnasieelever <u>med polisanmälan</u>	100	100	-
- grundskoleelever årskurs 7-9	100	100	-
- grundskoleelever årskurs F-6	0	0	-
Besökskort, 8 dagar, utländska studenter	185	185	-
Endagsbiljett län (inkl. moms)	120	120	-
Praktikkort (inkl moms)	220:-/440:- (10/20 resor)		
Gruppbiljett enkelresa stadstrafik	192	192	-
Gruppbiljett enkelresa regiontrafik	300	300	-

31 TAXA 2016 SKOLKORT TÅG

	Kostnad/månad exkl. moms		Differens
	2016	2015	
Skolkort län			
Begränsad giltighet (2 resor/dag, mån-fre 04.00-24.00)	960	950	+ 10
Begränsad giltighet (1 resa/dag, mån-fre 04.00-24.00)	770	760	+ 10
Skolkort kommun			
Begränsad giltighet (2 resor/dag, mån-fre 04.00-24.00)	735	710	+ 25
Begränsad giltighet (1 resa/dag, mån-fre 04.00-24.00)	590	565	+ 25

32 TAXA 2016 SOMMARLOVSKORT

	Pris 2016 inkl moms	Pris 2015 inkl moms	Differens
Giltighet under två somarmånader			
Sommarlovskort, län tåg & buss	1 020	1 072	– 52
Sommarlovskort, län buss	870	864	+ 6
Sommarlovskort, stadstrafik	405	432	– 27

33 TAXA 2016 FRITIDSKORT

	(jämförpris /månad)	Pris 2016	Pris 2015
Fritidskort län buss			
Giltighet mån-fre 14.00 - 04.00, lör-sön 00.00-24.00	(182:-)	820:-	800:-
Giltighet en termin			
Fritidskort län buss + tåg			
Giltighet mån-fre 14.00 - 04.00, lör-sön 00.00-24.00	(227:-)	1 020:-	1 000:-
Giltighet en termin			

Enkelbiljetter		Pris 2016	Pris 2015	Differens
Resa antal zoner		inkl moms	inkl moms	
Vuxen, bokning dagen före resan				
1	zon	40	40	-
2	zoner	55	55	-
3	zoner	70	70	-
4	zoner	80	80	-
5	zoner	95	95	-
6	zoner	115	115	-
7	zoner	130	130	-
Vuxen, bokning samma dag som resan				
1	zon	50	50	-
2	zoner	65	65	-
3	zoner	80	80	-
4	zoner	100	100	-
5	zoner	120	120	-
6	zoner	140	140	-
7	zoner	165	165	-
Ungdom 7 – 19 år, bokning dagen före resan				
1	zon	30	30	-
2	zoner	35	35	-
3	zoner	45	45	-
4	zoner	50	50	-
5	zoner	60	60	-
6	zoner	70	70	-
7	zoner	80	80	-
Ungdom 7 – 19 år, bokning samma dag som resan				
1	zon	35	35	-
2	zoner	40	40	-
3	zoner	55	55	-
4	zoner	65	65	-
5	zoner	75	75	-
6	zoner	85	85	-
7	zoner	100	100	-

30-dagarskort:	Pris 2015	Pris 2014	Differens
Resa antal zoner	inkl moms	inkl moms	

Vuxen

1 zon	600	600	-
2 zoner	760	760	-
3 zoner	840	840	-
4 zoner	960	960	-
5 zoner	1 060	1 060	-
6 zoner	1 180	1 180	-
7 zoner	1 280	1 280	-

Ungdom 7 – 19 år, (50 % rabatt)

1 zon	300	300	-
2 zoner	380	380	-
3 zoner	420	420	-
4 zoner	480	480	-
5 zoner	530	530	-
6 zoner	590	590	-
7 zoner	640	640	-

36 JÄMFÖRELSE TAXOR I ANDRA LÄN 2015-08-25

	Vuxen enkelbiljett 1 zon	Vuxen enkelbiljett taktaxa	Periodkort 30 dagar	Anmärkning
Jönköping	30	100	600 700 1000	1 zon 2 zoner Länskort
Kalmar	25	108	570 800 1030 1235 1440	1 zon 2 zoner 3 zoner 4 zoner 5 zoner (län)
Blekinge	24	124	425 645 860 995	1 zon 2 zoner 4 zoner 8 (län)
Skåne	22 20	103	495 385 615 795 995 1195	1-2 zoner storstad (Lund, Malmö, Helsingborg) 1-2 zon (ej storstad) 3 zoner 4-6 zoner 7-9 zoner 10 (län)
Halland	25	208	605 705 805 905 1005 1605	1 zon tåg & buss 2 zoner tåg & buss 3 zoner tåg & buss 4 zoner tåg & buss 5 zoner tåg & buss Län tåg & buss

Underlag inför fastställande av länstrafiktaxa 2016

Inför fastställandet av länstrafiktaxa 2016 har Länstrafiken på uppdrag av trafikdirektören tagit fram ett underlag som även innefattar det uppdrag som gavs vid Rfss regionfullmäktige §41/2014 : att inför taxa 2016 bör inriktningen vara att rabattsats för studerande ska synkroniseras inom länet och över länsgräns samt att även taxan för enkel biljett vid kortare bussresor ses över.

Taxa i nivå med den som gäller inom länet för ett länsgräns-överskridande månadskort.

Kollektivtrafiktaxan i de olika länen i Sydsverige är en lokalt beslutad angelägenhet för de olika politiska entiteterna i länen. Grunden för taxan är den s k Sydntaxan som bygger på principen om adderad zontaxa.

På samma sätt som geografi, befolkningsstruktur, arbetsmarknad och infrastruktur skiljer sig åt – så har man inte sällan olika viljor när det gäller prissättning, finansieringsnivåer och inte minst trafikutbud. Detta är faktorer som påverkar taxesättningen i respektive län/region och som ytterst grundar sig i politiska budgetbeslut.

För att kunna bedöma priset på ett korrekt sätt krävs att man tar hänsyn till reslängd. Nedanstående tabell visar ett antal pendlingsrelationer och vilket pris som resan har utslaget per mil (vilket gör det enkelt att jämföra med bilkostnader som de flesta har en uppfattning om). 42 resor/månad har använts i jämförelsen (21 pendlingsdagar).

	Sträcka i km	Pris periodkort*	Kronor per mil och resa (lämplig för jämförelse med bil)			
Lång pendling (ca 10 mil enkel resa)						
<i>Exempelsträcka</i>						
Växjö-Kalmar	111	2320	4,98 kr			
Älmhult-Lund	118	1555	3,14 kr			
Åseda-Älmhult	108	1340	2,95 kr			
Medellång pendling (4-5 mil enkel resa)						
<i>Exempelsträcka</i>						
Alvesta-Värnamo	51	780	3,64 kr			
Tingsryd-Ronneby	42	860	4,88 kr			
Markaryd-Ljungby	52	880	4,03 kr			
Kort pendling (ca 2 mil enkel resa)						
<i>Exempelsträcka</i>						
Älmhult-Osby	21	680	7,71 kr			
Markaryd-Bjärnum	20	680	8,10 kr			
Alvesta-Växjö	20	940	11,19 kr			
		* Pris för periodkort tåg där detta är möjligt				

Sydtaxan är namnet på det överenskomna sättet att prissätta och ställa ut färdbevis för buss och tågresor och bygger på en modell för adderad zontaxa, där respektive länstrafikbolag själv beslutar om zonpriser i det egna länet men där övergripande produkter som 30-dagars periodkort och biljetter som kan betalas med en förladdad reskassa är gemensamma överenskommelser.

Priserna är zonbaserade, dvs man räknar fram priset utifrån hur många zoner man reser i (gäller både enkelresor och periodprodukter). Varje län sätter själva priser per zon och eventuell taktaxa (dvs där priset så att säga planar ut och inte ökar för vidare resa).

För att mildra trappstegseffekter på periodkortsprissättning finns möjlighet att rabattera läns-gränsöverskridande kort – något som alla län gör i varierande grad. Även denna rabatt råder varje län över självt.

Länsgränsöverskridande månadskort alltså inte har *ett* pris utan varierar beroende på reslängd samt till vilket län resan sker. På samma sätt erbjuds sedan många år inte bara ett länskort inom Kronoberg utan priset beror på hur långt man önskar pendla.

Att göra prisjusteringar för att råda bot på eventuella snedfördelningar som har sitt ursprung utanför länet kan vara problematiskt, eftersom effekten av detta kan bli kortvarig beroende på kommande prisändringar i det andra länet.

Som exemplet ovan visar är det på korta pendlingsrelationer inom länet som vi finner de största avvikelserna om man väljer att bryta ned pendlingskostnaden per mil. I reda pengar är det stor skillnad för periodkortspriset om man jämför sträckorna Älmhult-Lund och Växjö-Kalmar. En förklaring till detta är att Skånetrafiken har en förhållandevis låg prissättning av långväga periodkort och där resenären nästan uteslutande reser inom Skåne (1 195 kr) mot Kalmar Länstrafik som har en högre prissättning av motsvarande kort (1 440 kr) och där resenären gör en ungefär lika lång resa inom Kronobergs län som inom Kalmar län. Däremot är skillnaderna utjämnade om man istället jämför kostnaden per mil.

En hög prissättning av korta reserelationer är även något som identifierats i WSP:s rapport. En av de rekommendationer som gavs i WSP:s utredning var att en taxeförändring bör inriktas mot att sänka priserna för korta resor och höja priset för långa resor. En förändring i denna riktning gjordes till Taxa 2015 där periodkort för 6 zoner t o m länskort fick en större höjning än periodkort med färre zoner.

Taxan för enkel biljett vid kortare bussresor.

I taxeförslaget för Taxa 2016 finns oförändrad prissättning för såväl enkelbiljetter för 1 resp 3 zoner. För 2 zoner föreslås en sänkning av prissättningen. Detta i linje med resultatet av den översyn av kollektivtrafiktaxorna som gjordes under ledning av konsultföretaget WSP under våren 2014.

Föreslagen taxesänkning för 2-zonsresor (ord pris, vuxen)

Periodkort -20:-
Enkelbiljett -2:-
Reskassa -1,60

Några vanliga 2-zonsrelationer är: Gemla-Växjö, Alvesta-Vislanda, Ljungby-Lagan och Diö-Älmhult. Flera av 2-zonsrelationerna finns mellan de stationer som öppnades för trafikering med Krösatågen 2013-2014. Räknat på enkelbiljettspriset innebär förslaget en sänkning på 5,7 %.

Taxeförslaget för 2016 innebär en genomsnittlig prishöjning på 2,9 % för enkelbiljetter och 2,7 % för periodkort. Taxan för enkelbiljetter höjs med 1 kr för 4 zoners resa och därefter ökande med 1 kr per zonsteg upp till taktaxa 12 zoner. Resekort Period Buss föreslås höjas med 40 kr för 4 zoner och därefter justeras priset så att det skiljer 80 kr/zon upp till länskort. Resekort Period Tåg föreslås höjas med 40 kr för 4 zoner och därefter justeras priset så att det skiljer 80 kr/zon upp till länskort.

Detta innebär sammantaget en ökad intäkt på 6,4 Mkr för Regiontrafik och Tåg. I förslaget finns som synes både sänkningar och höjningar. Sänkningarna på 2-zonsrelationerna står för ca 800 tkr.

De föreslagna riktade höjningarna på längre resor är även de enligt WSP:s rekommendationer.

Konsekvenser av lågtrafiktaxa, halvering av busstrafikens enkelbiljetter och avgiftsfri kollektivtrafik inom Region Kronoberg.

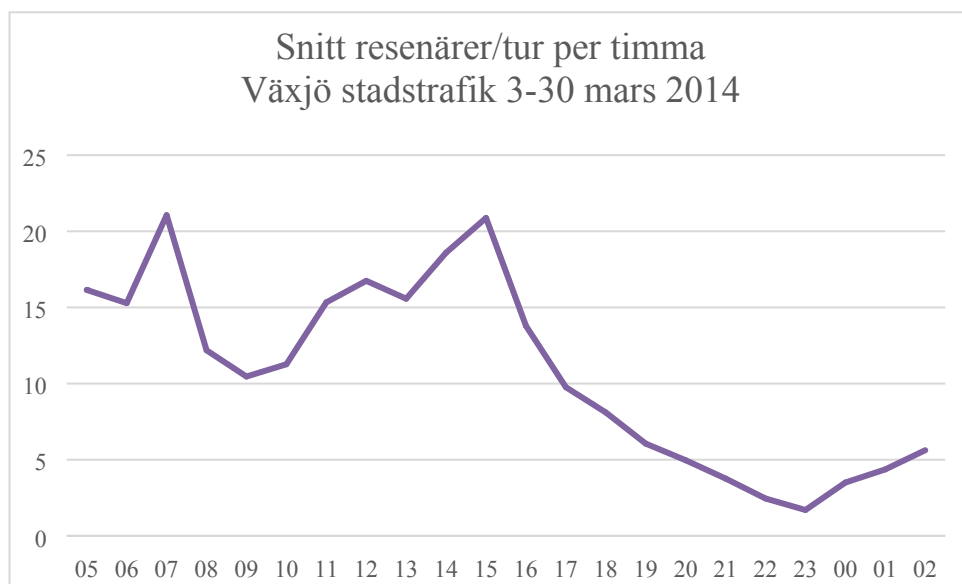
Detta analysområde delas upp i tre avsnitt: lågtrafiktaxa (a), halvering av enkelbiljetter (b) och avgiftsfri kollektivtrafik (c)

Lågtrafiktaxa (a)

Det tydligaste exemplet i vårt närområde på ett länstrafikbolag som tillämpar lågtrafiktaxa är Jönköpings Länstrafik som erbjuder en rabattering på 50 % på ordinarie pris om man betalar med reskassa under lågtrafiktid (som i Jönköpings län infaller helgfri måndag-torsdag 9-14 och 18-23 samt helgfri fredag 9-14 och lördag/söndag 04-18). Om man betalar med reskassa under övrig tid är rabatteringen 20 % på ordinarie pris.

I Jönköpings län sker ca 40 % av resandet på reskassa under lågtrafiktid.

I Jönköpings län har man arbetat med denna typ av rabattering i omkring 20 år. Enligt de kontakter vi haft med tjänstemän på Jönköpings Länstrafik är lågtrafiktaxan visserligen populär, men inte helt okontroversiell då den dels skapar extra utmaningar vid tidtabellsläggning eftersom tidsjusteringar kan skapa orättvisor samt att man uppger att man inte kan urskilja några styrande effekter på trafikbelastningen. Ett annat bekymmer som Jönköpings Länstrafiks Kundcenter i Juneporten uppger är att det kan vara svårt att uppge exakt pris för en reserelation på en direkt fråga från kund eftersom man då också måste fråga kunden när denne tänkt resa. Även marknadsavdelningen på Jönköpings Länstrafik framhåller lågtrafiktaxan som en anledning till att man har svårt att framhålla resans pris vid utbudsannonsering.



I Växjö Stadstrafik är beläggningen ganska utjämnad under trafikdygnet på så sätt att beläggningen dagtid inte sjunker lika lågt som under kvällstid.

Ovanstående graf visar att beläggningen ombord på bussarna är tämligen god även kring lunchtid och den tidiga eftermiddagen. Att resandet går ned under kvällstid faller sig naturligt, och det är inte rimligt att tro att en annan prissättning av biljetten skulle öka resandet eftersom behovet inte är detsamma.

I Kronobergs län reser ca 40 % av alla resenärer under de tider som skulle kunna kännetecknas som lågtrafiktid – således en ganska god beläggning utanför den absoluta rusningstrafiken under morgon- och eftermiddagstimmarna.

Lågtrafiktaxan skapar också utmaningar för det integrerade resandet och taxesamarbetet i Sydsverige eftersom att prisberäkningen i systemen arbetar med tidpunkten då en resa startar även om man vid den givna tidpunkten befinner sig utanför länsgränsen. På exempelvis en helgkväll kan det då inträffa att en resa som startar i Växjö inom lågtrafiktid avslutas i Värnamo under högtrafiktid – då man, för att hålla sig till den styrande effekt som var tanken med lågtrafiktaxan, hade som intention att kunden skulle betala det högre priset.

För de riktigt långa resorna, t ex en resa från Kastrup-Jönköping, blir problemet ännu större; då saknas i princip relevans för om man är i området under högtrafik eller lågtrafiktid. Eller, för att ta ett annat exempel, Halmstad-Växjö kan man åka hela sträckan Ljungby-Växjö i högtrafiktid, men ändå betalat lågtrafiktaxa för att det var lågtrafik när man gick på bussen i Halmstad.

Halvering av enkelbiljetter (b)

Om taxan för enkelbiljetter skulle halveras så skulle det innebära kännbara intäktsbortfall på ungefär 67 Mkr enligt 2015 års budget. På sikt skulle det innebära ett ökat resande, men samtidigt även ökande kostnader i form av kapital samt produktion för ytterligare fordon. Intäktsminskningen kommer omedelbart, medan resande och kostnadsökningen är svårare att beakta i tid.

Att kraftigt prissänka enkelbiljetterna samtidigt som prissättningen för periodkortet (som står för ca hälften av intäkterna) bibehålls minskar incitamentet att resa på periodkort, vilket sänder signaler till de mest trogna resenärerna att det inte lönar sig att köpa periodkort, samtidigt som det riskerar att skapa fördröjningar i samband med ombordstigning med trafikförseningar som följd då det är periodkort som är det allra snabbaste sättet att sköta visering i samband med resa.

Avgiftsfri kollektivtrafik inom Region Kronoberg (c)

Avgiftsfri kollektivtrafik leder till ett ökat resande men även att den totala kostnaden för verksamheten ökar.

Effekter av nolltaxa, kalkyl

TKR, Budget 2015

Trafikslag	Totala intäkter	Intäkter som försvinner
		vid nolltaxa
Regiontrafik Buss	88 109	82 584
Växjö stadstrafik	43 723	43 723
Älmhults stadstrafik	662	662
Krösatåg Nord	9 570	9 570
Kompletteringstrafik	250	250
Öresundståg	110 020	95 820
Krösatåg Syd	14 880	14 880
Pågatåg	681	681
SUMMA	267 895	248 170

Sammanfattning:

Intäkter med 248 MKR försvinner vid nolltaxa.

Kostnaderna ökar direkt eftersom ett antal fordon måste nyanskaffas för att klara resandet i dimensionerande tid.

Kostnaderna på sikt kan minskas något lite för biljettsystem, försäljningsställen och betalkortsterminaler etc. dock inte helt försvinna)

Länstrafiken Kronobergs kostnader för drift av biljettsystem (inkl avskrivningskostnader), kundcenter, försäljningsprovisioner och betalkorts-terminaler uppgår till ca 18 Mkr årligen.

Under de senaste åren har det gjorts ett antal förslag från politiskt håll om nolltaxa runtom i landet och flera studier har även publicerats om effekter på resande och ekonomi.

Maria Börjesson och Jonas Eliasson, verksamma vid Centrum för Transportstudier på KTH, pekar på att de nya resenärer som kan förväntas hitta till kollektivtrafiken (upp till 25 % enligt SIKAs utredning från 1999) till största delen är personer som tidigare gått eller cyklat¹. Vidare framhålls att om man tappar sambandet mellan biljettintäkt och utförd tjänst (dvs om ingen betalning

¹ <https://www.cts.kth.se/se/nyheter/tunga-argument-mot-nolltaxa-i-kollektivtrafiken-1.567982>

sker) så förlorar man över tid värdefull information om resenärernas reseönskemål, och därmed möjligheter att optimera systemet.

Andra argument som förs fram av Christer Ljungberg, trafikkonsult på Trivector, om de ekonomiska effekterna av nolltaxa är att om syftet att flytta resandet från (ensam)resor i bil till kollektivtrafik så skulle det kunna vara bättre att satsa pengar på utbuds- och kvalitetsökningar istället.²

Om det ökade resandet vid en eventuell nolltaxa försiktigtvis uppskattas till 20 % så skulle en ökad driftskostnad med samma procentandel innebära totalt ca 57,1 Mkr i linjelagd busstrafik.

I samband med den nya trafik som drogs igång under 2013 i och med starten för de nya trafikavtalen i Kronobergs län så är det just detta som åstadkommit, dvs tätare turer och snabbare förbindelser på flera håll i kombination med nya och komfortablare fordon.

På tågsidan har samma sak skett i form av tätare trafik med Krösatågen, vilka också renoveras löpande för bättre komfort.

I Kronobergs län ökar marknadsandelen från 10,63 till 11,42 % räknat fram till juli 2015. *(rullande 12-månaders period augusti-juli 2014/2015 jämfört med föregående år)*

Det är värt att poängtera att eftersom taxa och biljettsystem i stor utsträckning är integrerat mellan länen i södra Sverige så skulle ett (teoretiskt) beslut om nolltaxa i Kronobergs län ändå betyda att det skulle bli nödvändigt att bibehålla biljettautomater och biljetmaskiner för att säkerställa funktioner för alla de resor som korsar länet helt eller delvis.

Effekten av en avgiftsfri kollektivtrafik inom Kronobergs län skulle i realiteten bli att allt genomgående resande subventioneras och att de som får störst vinning av denna merkostnad för Region Kronoberg är resande med en start- eller slutpunkt utanför länet – t ex i Kalmar eller Malmö. Anledningen till detta är Öresundstågets sträckning genom länet. Biljettintäkten för en genomgående resa är 147 kr (med en höjning föreslagen till 156 kr för 2016).

I den årligt producerade Kollektivtrafikbarometern redovisas vilka drivkrafter som finns kopplade till kundnöjdhet och resefrekvens. Här visas att relevans (ett relevant, användbart kundutbud), kunskap (dvs att man vet när bussen eller tåget går), samt produktfördel (unika, praktiska fördelar som kommer den tillgodo som väljer att resa kollektivt) alla rankas högre än pris.

² <http://www.christerljungberg.se/2015/05/darfor-ar-nolltaxa-i-kollektivtrafiken-en-dalig-ide/>

Erfarenheter av nolltaxa i Sverige

Nolltaxa har provats på några orter i landet. I Örebro gjorde man ett försök 2006 som fick avbrytas efter problem med vandalism och våld ombord på bussarna. I Kiruna betalar kommuninvånare ett kort för 100 kr/år och kan därefter resa kostnadsfritt. Detta gäller dock ej turister och andra tillfälliga besökare. Ett ökat resande kan leda till kapacitetsproblem och behov av investeringar för att klara dessa. Ett exempel är Kristinehamn, där man avslutade försöket med fritt resande för att kunna höja taxan och utöka busstrafiken.

I Ockelbo, som har haft avgiftsfri kollektivtrafik sedan 1995, har turutbudet reducerats på senare år efter att resandet minskat samtidigt som kommunens kostnader för trafiken ökat.



Kollektivtrafikbarometern 2014. Drivkrafter bakom Resfrekvens i kollektivtrafiken, landet som helhet.

Sammantaget kan sägas att det kan verka riskabelt att fästa så pass mycket vikt vid priset för resan i syfte att uppnå ett ökat resande när forskning visar att priset som drivkraft för resfrekvens är så pass svag.

En ökad subventionsgrad kan äventyra förutsättningarna för kommersiell trafik, vilket går emot intentionerna i den nya kollektivtrafiklagen från 2012 vilket på sikt kan betyda att det totala utbudet av trafik i en region kan minska vilket leder till en försämring för kunden.

Myndigheten Trafikanalys har i en rapport om effekterna av avregleringen i den regionala kollektivtrafiken 2012 gjort följande reflektion om förhållandet mellan trafikutbud och subventionsgrad i landet:

”Det man kan konstatera är att för den upphandlade kollektivtrafiken är både resande och utbud per invånare på länsnivå negativt korrelerade med subventionsgrad. Det betyder att län med litet utbud och litet resande per invånare, har en relativt hög subventionsgrad för

kollektivtrafiken. Omvänt så har län med stort utbud och mycket resande per invånare en lägre subventionsgrad.

Vi tolkar det som att befolkningstätheten är avgörande för möjligheten att kunna erbjuda ett stort utbud med stordriftsfördelar, och därmed kunna erbjuda en attraktiv kollektivtrafik som relativt många reser med. Det innebär också att mer glesbefolkade län med mindre utbud, mindre resande och som sagt redan hög subventionsgrad, har mycket begränsade möjligheter att försöka attrahera fler kollektivtrafikresenärer genom ännu högre subventioner.³

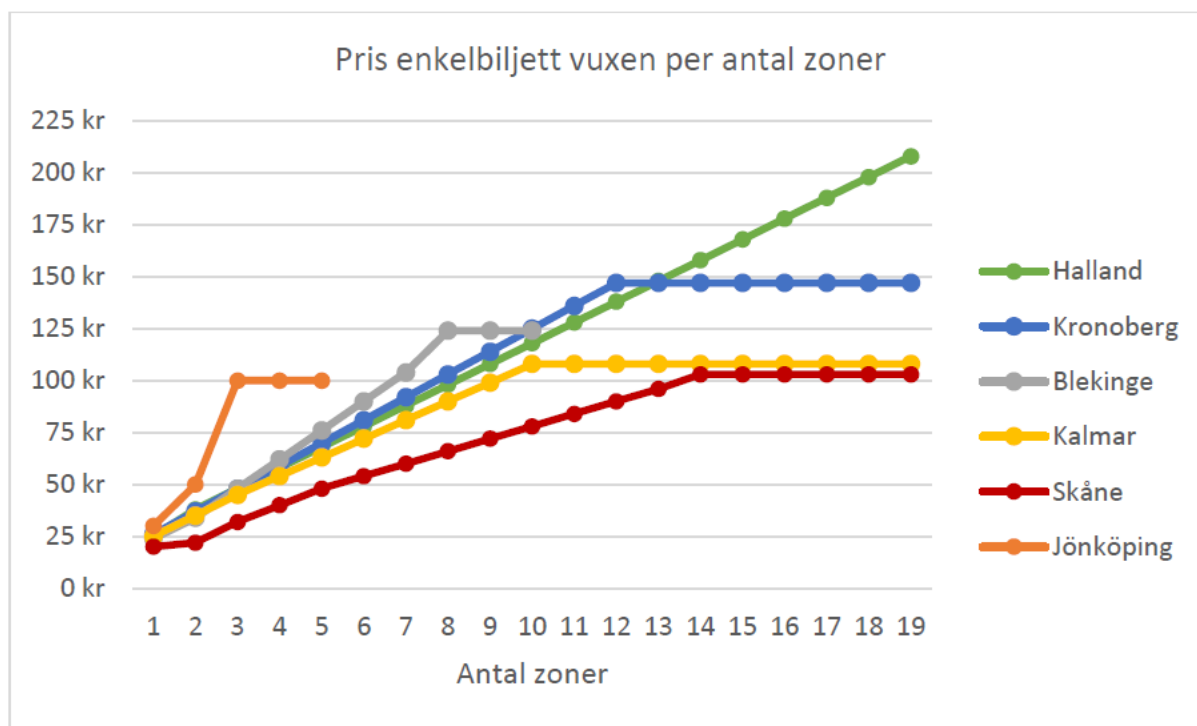
³ http://trafa.se/PageDocuments/Rapport_2014_13_En_foerbaettrad_kollektivtrafik_-_utvaerdering_av_tvaa_reformer.pdf

Närliggande läns och regioners taxa på långa och korta resor.

På uppdrag av styrelsen för den ideella föreningen Sydsvensk Regionbildning genomförde konsultföretaget Trivector en studie som just är en jämförelse av taxorna i Sydsverige⁴.

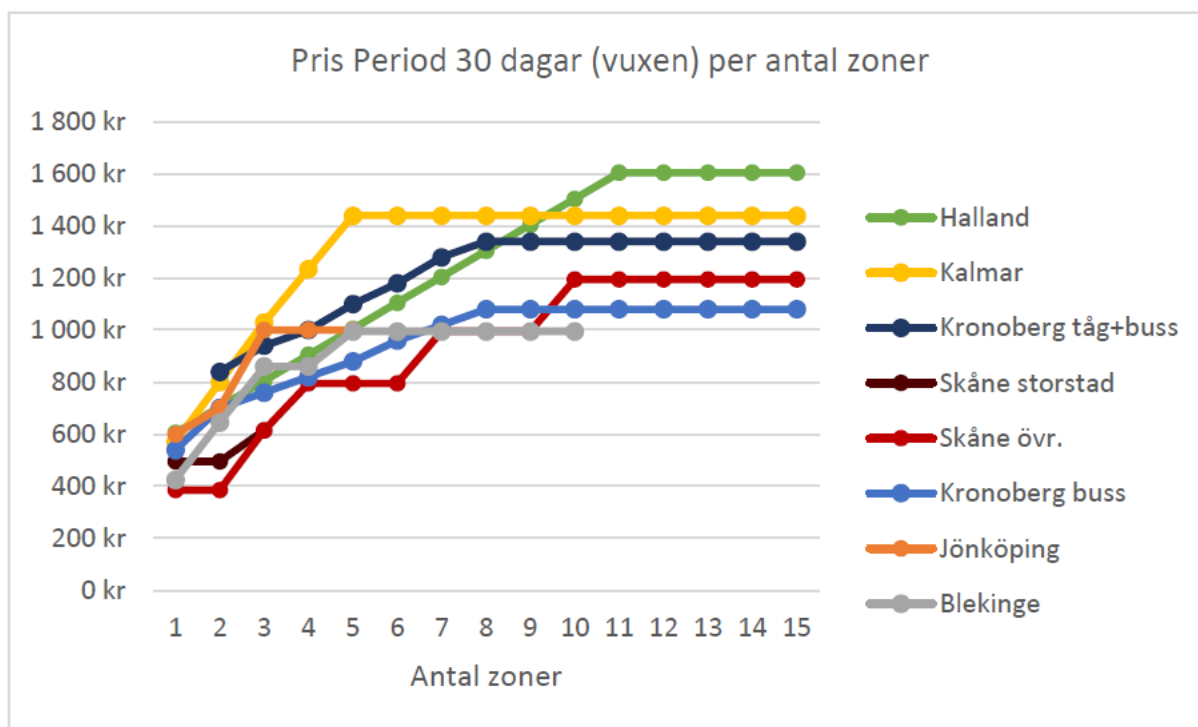
I denna studie kan göras ett flertal iakttagelser, en är att zonstrukturen (vilken har bäring för prissättningen av biljetter och kort) kraftigt skiljer sig åt mellan länen till storlek och antal. Enligt studien är det dyrare att pendla mellan län än inom län om pendlingsresan överstiger 5-7 mil men att sett till pris/mil så är periodkortet inte anmärkningsvärt dyra.

Följande grafer ur Trivectors studie ger en bild av prissättningen i länen:



Den blå linjen ovan visar prissättningen av enkelbiljetter i Kronoberg jämfört med andra sydlän. Prissättning för 1 zon (stadstrafik) ligger tätt kring 25 kr-strecket i alla län. För korta resor avviker Jönköpings Länstrafik med en kraftigt stigande prissättning och i den andra ändan av spektrat finner vi Skånetrafiken som har den lägsta prissättningen i kronor på alla zonavstånd.

⁴ Prissättning i Sydsveriges kollektivtrafik – jämförelse av prismodeller i Sydtaxan.



Den ljusblå linjen ovan visar prissättningen av periodkort buss i Kronoberg jämfört med andra sydlän. Det mörkblå linjen visar prissättningen av periodkort för tåg (och buss) i Kronoberg. Prissättningen av busskortet ligger i de längre nivåerna jämfört med andra län – för 4-5 zoner är det endast Skåne län som har ett lägre pris. Det skiljer 25-85 kr från Skånetrafikens 795 kr upp till 820 resp 880 kr för Länstrafiken Kronoberg. För tågbortet ligger Kronobergs prissättning i det övre skiktet; det skiljer dock 340 kr upp till Kalmar Länstrafiks pris på 1440 kr för resande i 5 zoner eller mer.

Sammanfattning

Varje län eller region är suverän att besluta om taxan inom det egna länet – trots att detta får ekonomiska konsekvenser för resenärer utanför länet. Det är på kortare – inomläns – reserelationer som de största behoven för en prisanpassning av taxan återfinns. Frågor om eventuellt framtida förändringar av zonprisberäkningar över länsgräns kommer att diskuteras inom Sydtaxegruppen.

En prissänkning på taxan på 2-zonsrelationer med 5,7 % är föreslagen i Taxa 2016. Detta samtidigt som enkelbiljetter och periodkort höjs med i snitt 2,7-2,9 % som en följd av prishöjningar för längre reserelationer.

Rörande lågtrafiktaxa kan sammanfattas att länstrafiken, utifrån sina erfarenheter och kontakter med andra länstrafikbolag, inte kan finna belägg för att resandet skulle öka i nämnvärd utsträckning om lågtrafiktaxa skulle införas.

Resonemanget rörande nolltaxa eller halverad taxa handlar om att ett sådant förslag angående länstrafiken skulle innebära kostnadsökningar för verksamheten på en sådan nivå att den uppgår till, eller rent av överträffar, hela underskottet för den linjelagda trafiken – som i så fall skulle behöva fördubblas. När det gäller halverad enkelbiljettstaxa så skapar detta utmaningar för trafiken som riskerar att drabba punktligheten samtidigt som det skickar motstridiga signaler om det mest prisvärda sättet att resa för de mest trogna resenärerna idag, nämligen periodkortskunderna.

Avslutningsvis kan nämnas att WSP:s utredning av kollektivtrafiktaxorna i Kronobergs län redovisar att priset för periodkort ligger långt under kostnaden för resor med bil oavsett avstånd och i den översyn av prismodellerna inom kollektivtrafiken i Sydsverige där Skånetrafikens taxor tas som utgångspunkt, har alla andra län en prissättning som överstiger Skånes taxa.

8

Svar på motion – Utred busstrafik mellan Tingsryd och Emmaboda 15RK854

Trafiknämnden

Svar på motion – Utred busstrafik mellan Tingsryd och Emmaboda

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslår att regionstyrelsen rekommenderar regionfullmäktige besluta

att bifalla motionen om att utreda förutsättningarna för en busslinje mellan Tingsryd och Emmaboda.

Sammanfattning

Motionärerna har föreslagit att förutsättningarna för en busslinje mellan Tingsryd och Emmaboda ska utredas. Detta utifrån att en direktlinje mellan dessa orter avsevärt skulle förkorta restiden för resenärerna på denna sträcka.

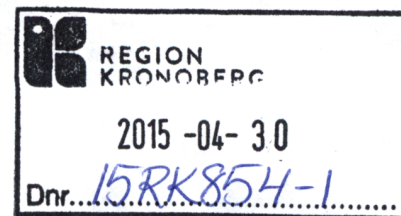
Bakgrund

Det finns ingen busslinje mellan Tingsryd och Emmaboda idag. Därför vore det positivt med en utredning som visar på förutsättningarna för en sådan linje.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Patrik Tidåsen
Trafikchef

Bilaga: Utred busstrafik mellan Tingsryd och Emmaboda



Till

Regionfullmäktige

MOTION - UTRED BUSSTRAFIK MELLAN TINGSRYD OCH EMMABODA

Kollektivtrafik spelar stor roll för människors möjlighet att arbetspendla och studiependla. En väl fungerande kollektivtrafik är dessutom av avgörande betydelse för att vår region ska göra så litet klimatavtryck som möjligt.

Under alliansstyret mellan 2007 och 2014 gjordes stora insatser för att förbättra möjligheterna att åka kollektivt och idag är kollektivtrafiken i stora delar av länet av hög kvalitet och med hög turtäthet. Ett mål är att kollektivtrafiken ska bli fossilbränslefri. Samtidigt går det att göra betydligt mer för att skapa en ännu bättre kollektivtrafik.

En sådan åtgärd är att skapa en busslinje mellan Tingsryd och Emmaboda. Det skulle ge möjligheter för en betydligt bättre arbets- och studiependling. Det skulle bidra till att skapa större arbetsmarknadsregioner.

Det är 45 kilometer mellan Tingsryd och Emmaboda. Båda kommunerna har stora arbetsplatser och skolor, t.ex. Flygt och AMB, som kan rekrytera långt utanför den egna kommunen. Kollektivt resande mellan dessa orter tar minst 1 timme och 25 minuter, men kan också ta betydligt mer än 2 timmar.

Direktbuss mellan Tingsryd och Emmaboda skulle sänka restiden till omkring 45 minuter. Detta skulle gynna såväl medborgare som arbetsgivare i bägge kommunerna.

Med hänvisning till ovanstående föreslår Folkpartiet att Regionfullmäktige beslutar att utreda förutsättningarna för en busslinje mellan Tingsryd och Emmaboda

Växjö den 27 april 2015

Yngve Filipsson (Fp)

Gunnar Nordmark (Fp)

9

Trafikutveckling Skruv 15RK1389

Trafiknämnden

Trafikutveckling Skruv

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att uppdra åt trafikdirektören att utreda förslag till förändring av trafikutbud till och från Skruv.

Sammanfattning

Inför anläggandet av mötesstationen i Skruv har invånarna engagerat sig för en förbättrad kollektivtrafik och i första hand att tågtrafiken gör uppehåll för på- och avstigande. Vilket kräver en omfattande investering i plattformar och annan järnvägsutrustning.

Trafiknämndens presidium, tillsammans med Kollektivtrafikmyndigheten och Lessebo kommuns ledning, träffade företrädare för Samhällsföreningen den 9 juni och diskuterade Skruvs förutsättningar.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Clas Carlsson
Trafikupphandlingschef

Bilaga: Trafikutveckling Skruv - tjänsteskrivelse

Trafikutveckling Skruv

Inför anläggandet av mötesstationen i Skruv har invånarna engagerat sig för en förbättrad kollektivtrafik och i första hand att tågtrafiken gör uppehåll för på- och avstigande. Detta kräver en omfattande investering i plattformar och annan järnvägsutrustning.

Trafiknämndens presidium, tillsammans med Kollektivtrafikmyndigheten och Lessebo kommuns ledning, träffade företrädare för Samhällsföreningen den 9 juni och diskuterade Skruvs förutsättningar.

Diskussionen utmynnade i att:

- samtliga parter skulle stötta Skruv i ambitionen att erhålla en planskild korsning i samhället.
- LTK analyserar befintlig befolknings- och pendlingsstatistik för att därefter bedöma underlaget för en fortsatt utveckling av busstrafiken.
- till trafiknämnden i september redovisa förutsättningarna enligt ovan samt även föreslå olika alternativa trafikförbättringar.

Det statistiska underlaget framgår av bilaga 1 och alternativa trafikförbättringarna framgår av bilaga 2, se nedan.

Det största pendlingsstråket går mot Lessebo-Hovmantorp-Växjö. I den relationen finns också skolresor till högstadiet och gymnasiet samt till närliggande postgymnasial utbildning. Pendlingen till Emmaboda är förhållandevis stor men pendlingen från Emmaboda till Skruv är försumbar, vilket påverkar trafikekonomin eftersom man behöver resenärer i båda riktningarna när man bygger upp en kollektivtrafik.

De trafikförbättringar som bedöms som möjliga är i princip att man utökar trafikutbudet Skruv-Lessebo-Växjö vid de tider det idag inte går någon busstrafik till/från Skruv, med andra ord att man fyller igen någon av de luckor som finns. Detta finns kostnadsberäknat i bil 2.

Helgtrafiken bör också beaktas i sammanhanget.

- 896 invånare, nattbefolkning 2013. Inom 5000 m radie (2013)
- I Skruv arbetade 157 personer 2013, varav 98 stycken var inpendlare (sysselsatt dagbefolkning 20-64 år)
- Totalt bodde det 173 personer i Skruv under 2013 som hade en sysselsättning, varav 59 arbetade i Skruv och 114 i en annan ort.
- Största arbetsgivare är Ess-Enn Timber, Skruvia AB samt Banco Bryggeri.

	Inpendlare	Utpendlare	Totalt
Totalt	98	114	212
Till/Från			
Lessebo	21	25	46
Utanför tätort	34	10	44
Emmaboda	3	27	30
Växjö	6	22	28
Hovmantorp	13	1	14
Kosta	2	6	8
Uppgift saknas	-	6	6
Linneryd	1	4	5
Nybro	4	1	5
Långasjö	3	1	4
Alvesta	-	2	2
Eringsboda	-	2	2
Johansfors	2	-	2
Kalmar	1	1	2
Malmö	1	1	2

Rävemåla	2	-	2
Aneby	-	1	1
Eriksmåla	1	-	1
Hagfors	-	1	1
Konga	1	-	1
Landskrona	1	-	1
Mönsterås	1	-	1
Orrefors	-	1	1
Tingsryd	-	1	1
Vissefjärda	-	1	1
Värnamo	1	-	1

Bilaga 2

Följande ankomst- och avgångstider finns i dag för linjetrafiken till/från Skruv:

Ankomst till Skruv

Avgång från Skruv

Vardagar

	6:48
7:30	7:40
8:30	8:35
11:40	11:40
14:45	14:45
15:30	15:30
16:35	16:35
17:35	17:35
18:35	18:35

Lördagar

9:40	9:40
14:15	14:20

Söndagar

11:40	11:40
16:30	16:35

Avgångarna är relativt väl spridda över dygnet med extra täthet på morgon och eftermiddag under vardagarna: så som trafiken brukar läggas upp.

Med hänsyn till ortens storlek är trafiken relativt omfattande jämfört med andra orter i länet. Orter som har många avgångar har det inte av sin egen kraft utan därför att de ligger längs ett stråk mellan större orter där det finns ett större underlag. Orter i denna storlek där det krävs extra körvägar har mindre trafik än Skruv.

Extraturer måste köras som dubbelturer mellan Lessebo och Skruv, så att bussen kommer tillbaka till sin destination. En sådan vardagstur kostar med dagens index 100 800kr. Ingen överdrift att säga cirka 100 000kr alltså. Detta förutsatt att turererna inte ligger i ”dimensionerande tid” – ska alltså ligga mitt på dagen, på kvällen eller på helgen.