

Trafiknämnden

Tid	2017-06-22 09:00-14:00
Plats	Vidöstern, Region Kronoberg, Nygatan 20, Växjö
Kallade	Ordinarie ledamöter Peter Freij (S), ordförande Fanny Battistutta (V), vice ordförande Sven Sunesson (C), 2:e vice ordförande Carl-Olof Bengtsson (S) Julia Berg (S) Camilla Ymer (S) Ann-Charlotte Wiesel (M) Viktor Emilsson (M) Eva Johnsson (KD) Ersättare Marianne Nordin (S) Conny Simonsson (S) Erik Jansson (MP) Tommy Andersson (M) Mattias Edlund (KD)
Övriga kallade	Johan Jarl Thomas Nilsson Patrik Tidåsen Clas Carlsson Ulf Pettersson Julija Markensten

1. Justering av protokoll

2. Fastställande av dagordning

3. Rapporter från externa uppdrag

Sammanfattning

Trafiknämndens ledamöter rapporterar från externa uppdrag.

4. Aktuella lägesrapporter

Sammanfattning

Ansvariga tjänstemän redogör för aktuella lägesrapporter.

**5. Månadssammandrag maj 2017 för trafiknämnden
17RK108**

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att godkänna månadssammandrag maj 2017 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari - maj 2017 uppgår sammanlagt till 10,8 miljoner kr.

Prognos för helåret 2017 är oförändrat 11 miljoner kr. Ny prognos lämnas efter augusti.

Resandet i Växjö stadstrafik och i Krösatågstrafiken har fortsatt att öka under januari - maj 2017.

Den totala självfinansieringsgraden för linjetrafiken uppgick till 55,0 % för januari - maj 2017.

Beslutsunderlag

- *Förslag till beslut - Månadssammandrag maj 2017 trafiknämnden*
- *Månadssammandrag maj 2017 för trafiknämnden*

6. Svar på motion - Resandet över länsgräns ska bli lika 17RK468

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår trafiknämnden föreslå att regionstyrelsen rekommenderar regionfullmäktige besluta

att bifalla motionen.

Sammanfattning

Sven Sunesson (C) har i en motion föreslagit att förhandlingar upptas med angränsande län för att likställa resa över länsgräns med resa inom länet. Prissättningen i kollektivtrafiken bygger på ett zonsystem, som i länen i syd skiljer sig något åt i sin uppbyggnad. Gemensamt är dock att det är dyrast i den första zonen man åker och att respektive efterföljande zon blir därmed lite billigare. När en resa över länsgräns företas blir prissättningen följaktligen något högre. Nuvarande biljettsystem är på väg att fasas ut och ett arbete för att säkerställa en välfungerande taxe- och biljetteringsmodell i framtida biljettsystem inom kollektivtrafiken i Sydsverige har påbörjats. I detta uppdrag finns bl a ett förslag till ett nytt Sydtaxeavtal där rabatter av länsgränsöverskrivande enkelbiljetter är en av punkterna.

Beslutsunderlag

- *Svar på motion - Resandet över länsgräns ska bli lika*
- *Motion - Resandet över länsgräns ska bli lika!*

7. Värdering av kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronobergs län 17RK1079

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att notera informationen protokollet samt att överlämna utredningen till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Trafiknämnden beslutade 2016-04-07 att ge trafikdirektören i uppdrag att genomföra en utredning angående kollektivtrafikens ekonomiska bidrag till samhällsnyttan.

Efter genomförd upphandling fick Trivector Traffic AB uppdraget att genomföra utredningen.

Trivector Traffic AB har 2017-05-29 lämnat rapporten Värdering av kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronobergs län.

Rapportens beräkningsmodell visar att samhällsnyttan för dagens kollektivtrafik i Kronobergs län uppgår till 433 miljoner kronor per år medan samhällsnyttan för tillkommande kollektivtrafik enligt trafikförsörjningsprogrammet 2014 – 2025 uppgår till 85 miljoner kronor per år.

Rapporten har avgränsats så att exempelvis effekter på regional tillgänglighet, arbetsmarknad och sysselsättning inte finns med i värderingen.

Beslutsunderlag

- *Förslag till beslut - Värdering av kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronobergs län*
- *Utredning - Värdering av kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronobergs län*

8. Förlängning av tidtabellsperiod Växjö stadstrafik 17RK1197

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att förlänga vintertidtabellen i Växjö stadstrafik enligt bifogat beslutsunderlag från 2018.

Sammanfattning

På sommaren reser betydligt färre med stadsbussarna i Växjö än under övriga delen av året. Därför finns en sommartidtabell med lägre antal turer än under vintertidtabellen. Vintertidtabellen har efterhand förlängts vilket gett positivt resultat i ökat resande. Fortfarande kvarstår dock vissa problem med överfulla bussar, samt sämre bytesmöjligheter till regionbuss/tåg när sommartidtabellen börjar i slutet av maj. Genom att förlänga vintertidtabellen till skolavslutningen åtgärdas problemet med överfulla bussar, samt att resenärer som byter till regionbuss/tåg för bättre bytesmöjligheter under en större del av året. Nettokostnaden för en förlängning på 3 veckor med 40 % självfinansieringsgrad är 900 000kr.

Beslutsunderlag

- *Förslag till beslut - Förlängning av tidtabellsperiod Växjö stadstrafik*
- *Förlängning av tidtabellsperiod Växjö stadstrafik*

9. Svar på medborgarförslag - Fler bussturer Åby-Växjö 17RK634

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att medborgarförslaget därmed anses besvarat.

Sammanfattning

Lisa Ljuslin har lämnat ett medborgarförslag angående önskemål om fler bussturer mellan Åby och Växjö. Länstrafiken tar löpande emot önskemål från både privatpersoner och organisationer om busstrafikens sträckning och omfattning. Dessa önskemål registreras vid ankomst och behandlas inför varje tidtabellskifte.

Region Kronobergs ställningstagande till medborgarförslaget

Ingen utökning av trafiken mellan Växjö och Åby är planerad, men förslaget tas i beaktande i arbetet med kommande tidtabeller.

Ekonomiska konsekvenser av förslaget

Kostnaderna för utökning av trafiken beror på om en befintlig tur kan förlängas eller om en helt ny tur behöver upprättas.

Beslutsunderlag

- Svar på medborgarförslag - Fler bussturer Åby-Växjö
- Medborgarförslag: Fler bussturer Åby-Växjö

10. Svar på medborgarförslag - Kvälls/natt busstur Växjö-Åby 17RK629

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att medborgarförslaget därmed anses besvarat.

Sammanfattning

Petra Berg har lämnat ett medborgarförslag angående önskemål att det kunde finnas en kvälls/nattur fredag eller lördag mellan Växjö och Åby. Länstrafiken tar löpande emot önskemål från både privatpersoner och organisationer om busstrafikens sträckning och omfattning. Dessa önskemål registreras vid ankomst och behandlas inför varje tidtabellskifte.

Region Kronobergs ställningstagande till medborgarförslaget

Ingen utökning av nattrafiken mellan Växjö och Åby är planerad, men förslaget tas i beaktande i arbetet med kommande tidtabeller.

Ekonomiska konsekvenser av förslaget

Kostnaderna för utökning av trafiken beror på om en befintlig tur kan förlängas eller om en helt ny tur behöver upprättas

Beslutsunderlag

- *Svar på medborgarförslag - Kvälls/ natt busstur Växjö Åby*
- *Medborgarförslag: Kvälls/ natt busstur Växjö-Åby*

**11. Inbjudningar till kurser och konferenser 2017
17RK111**

12. Anmälan om delegationsbeslut

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera delegationsbesluten till protokollet.

Sammanfattning

Anmälan av beslut om Färdtjänst och Riksfärdtjänst under perioden 2017-05-01 - 2017-05-31.

13. Övriga ärenden

5

Månadssammandrag maj 2017 för trafiknämnden 17RK108

Trafiknämnden

Månadssammandrag maj 2017 för trafiknämnden

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna månadssammandrag maj 2017 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari - maj 2017 uppgår sammanlagt till 10,8 miljoner kr.

Prognos för helåret 2017 är oförändrat 11 miljoner kr. Ny prognos lämnas efter augusti.

Resandet i Växjö stadstrafik och i Krösatågstrafiken har fortsatt att öka under januari - maj 2017.

Den totala självfinansieringsgraden för linjetrafiken uppgick till 55,0 % för januari - maj 2017.

Peter Freij
Ordförande trafiknämnden

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Månadssammandrag maj 2017 för trafiknämnden

MÅNADS- SAMMANDRAG

TRAFIKNÄMNDEN

MAJ 2017



REGION
KRONOBERG

Resultatuppföljning per bas/delenhet

Resultaträkning (tkr)	Månad: Januari – Maj 2017			Rullande	Årsbudget	
	Utfall ack	Budget Ack	Differens	12 mån	2017	
Länstrafikens Kansli	-12 190	-12 240	50	-27 592	-30 092	0
Teknik och omkostnader	-7 597	-10 087	2 490	-20 846	-24 209	2 000
Marknadsföring	-2 239	-3 000	761	-7 722	-7 200	0
Utrednings- uppdrag	-62	-623	561	-1 153	-2 650	0
Regiontrafik	-49 333	-48 913	-420	-113 400	-117 000	-1 500
Växjö stadstrafik	-27 511	-27 757	246	-61 962	-64 400	2 000
Älmhult stadstrafik	-374	-516	142	-924	-1 200	0
Krösatåg Nord	-6 610	-8 269	1 659	-15 786	-19 845	2 500
Krösatåg Syd	-13 583	-14 250	667	-31 642	-34 200	-2 000
Öresundståg	1 500	-3 118	4 619	1 543	-10 100	5 500
Pågatåg	-758	-746	-13	-1 578	-1 790	0
Vidarefakturerering tågtrafik	0	0	0	0	0	0
Anropsstyrd trafik	-1 187	-1 167	-20	-3 245	-5 500	2 500
Serviceresor	-112	-112	0	-443	-382	0
Sjukrese- administration	0	0	0	0	0	0
Färdtjänst- avdelning	-9	-9	0	-63	-64	0
Abonnerad skolskjuts	17	0	17	-984	0	0
Totalsumma	-120 049	-130 806	10 758	-285 795	-318 632	11 000

Kommentar:

Periodens resultat innebär ett överskott på totalt 10 758 tkr jämfört med budget.

Störst avvikelse har Teknik och omkostnader (2 490 tkr), Krösatåg Nord (1 659 tkr) och Öresundståg (4 619 tkr). För Öresundståg är det framförallt hyreskostnaderna till vagnbolaget Transitio samt underhållskostnaderna som ligger lägre än budget. För underhållskostnaderna gäller ett nytt avtal med högre kostnadsnivå från 2017-07-01.

Prognos för 2017 är 11 000 tkr. Ny prognos lämnas efter augusti.

Avstängningen av ett spår på södra Stambanan under drygt två månader april – juni har i första hand fått negativa effekter på Krösatåg Syd men även Öresundstågtrafiken har drabbats. Trafiknämnden har beslutat om omdisponering av budgetmedel från Öresundståg till Krösatåg Syd (3 000 tkr) med anledning av avstängningen.

I Växjö stadstrafik har den förlängda vintertidtabellen gett ökade intäkter.

Införandet av närtrafiken kommer att påbörjas under hösten med Tingsryds kommun som första kommun.

Under april har resanderäkningar genomförts för Krösatågen. Räkningarna visade följande förändringar jämfört med den senaste räkningen:

Växjö – Hässleholm (– Växjö)	+ 9,1 %
Växjö – Värnamo (– Växjö)	- 4,3 %
Växjö – Nässjö (– Växjö)	+ 7,7 %

Resandet för perioden juni 2016 – maj 2017 ökade med 0,1 % för regiontrafiken och 8,4 % för Växjö stadstrafik jämfört med samma period tidigare år (exklusive skolkort).

Det samlade betyget för NKI (nöjd kundindex) enligt Kollektivtrafikbarometern var 73 % för perioden juni 2016 – maj 2017 vilket var högre än för samma period tidigare år (69 %).

Betyget för den senaste resan enligt Kollektivtrafikbarometern var 86 % för perioden juni 2016 – maj 2017 vilket var högre än för samma period tidigare år (80 %).

Marknadsandelen enligt Kollektivtrafikbarometern var 10,22 % för perioden juni 2016 – maj 2017 vilket var lägre än för samma period tidigare år (11,02 %).

Självfinansieringsgrad per trafikslag (linjetrafik)

Trafikslag	Intäkter tkr jan-maj 2017	Kostnader tkr jan-maj 2017	% jan-maj 2017	Jämförelse % Bokslut 2016	Jämförelse % Budget 2017	% Prognos 2017
Öresundståg	47 737	46 236	103,2%	100,5%	91,8%	93,8%
Älmhults stadstrafik	637	1 012	62,9%	61,1%	54,7%	54,7%
Regiontrafik buss	40 227	89 560	44,9%	45,1%	43,0%	42,4%
Växjö stadstrafik	19 204	46 715	41,1%	41,5%	39,9%	41,7%
Krösatåg Nord	5 459	12 069	45,2%	45,4%	38,3%	43,4%
Pågatåg	215	974	22,1%	28,5%	24,5%	24,5%
Krösatåg Syd	4 644	18 227	25,5%	27,6%	24,9%	24,9%
SUMMA	118 123	214 793	55,0%	55,8%	52,1%	53,0%

Kommentar:

Självfinansieringsgraden för januari - maj 2017 är 55,0 % vilket är lägre än Bokslut 2016 (55,8 %) men högre än Budget 2017 (52,1 %).

Självfinansieringsgraden för motsvarande period 2016 var 55,3 %.

Prognosen för 2017 är 53,0 %.

Sjukfrånvaro (i procent av ordinarie arbetstid)

Centrum	JANUARI – MAJ 2017			JANUARI – MAJ 2016		
	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män
LTR Länstrafiken Gemensamt	4,8	7,0	2,3	3,3	3,8	2,8
UTR Uppdragsverksamhet Trafik	5,9	8,2	0,9	9,4	12,0	1,2
Trafiknämnd tot.	5,2	7,5	1,9	5,9	8,0	2,4

Kommentar:

Redovisningen i månadsrapporten har anpassats till hur sjukfrånvaron redovisas i regionens styrtalsredovisning. Detta innebär att statistiken inte längre släpar en månad utan statistiken i månadsrapporten för maj avser sjukfrånvaron i månaderna januari – maj.

Den totala sjukfrånvaron var något lägre i år än motsvarande period förra året.

6

**Svar på motion - Resandet över länsgräns ska bli lika
17RK468**

Trafiknämnden

Svar på motion – Resandet över länsgräns ska bli lika

Ordförandes förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår trafiknämnden föreslå att regionstyrelsen rekommenderar regionfullmäktige besluta

att bifalla motionen.

Sammanfattning

Sven Sunesson (C) har i en motion föreslagit att förhandlingar upptas med angränsande län för att likställa resa över länsgräns med resa inom länet. Prissättningen i kollektivtrafiken bygger på ett zonsystem, som i länen i syd skiljer sig något åt i sin uppbyggnad. Gemensamt är dock att det är dyrast i den första zonen man åker och att respektive efterföljande zon blir därmed lite billigare. När en resa över länsgräns företas blir prissättningen följaktligen något högre. Nuvarande biljettsystem är på väg att fasas ut och ett arbete för att säkerställa en välfungerande taxe- och biljetteringsmodell i framtida biljettsystem inom kollektivtrafiken i Sydsverige har påbörjats. I detta uppdrag finns bl a ett förslag till ett nytt Sydtaxeavtal där rabatter av länsgränsöverskrivande enkelbiljetter är en av punkterna.

Svar på motion

Sydtaxan, som idag används inom Skånetrafiken, Blekingetrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Hallandstrafiken, Jönköpings Länstrafik och Kalmar Länstrafik, är ett överenskommet sätt att prissätta och ställa ut färdbevis för buss och tågresor och bygger på en modell för adderad zontaxa, där respektive huvudman själv beslutar om zonpriser i det egna länet. Ursprunget till Sydtaxan härstammar från starten av den gemensamma Öresundstågsdriften samt upphandlingen av ett gemensamt biljettsystem som togs i bruk 2009. Eftersom att prissättning av kollektivtrafiken (inbegripet den zonstruktur som ska användas på vilket priset för resan grundar sig) är en länsintern angelägenhet används ett system för rabatter av länsgränsöverskridande resande, dock endast för periodprodukter. På grund av tekniska begränsningar är samma typ av rabatter inte möjlig att tillämpa för enkelbiljetter. Transportarbetets förutsättningar i Sydsverige kan se ganska olika ut, och de politiska organen ansvarar ytterst för den ekonomiska hushållningen inom trafiken i det egna länet. Gemensamt är dock att det är dyrast i den första zonen man åker och att respektive efterföljande zon blir därmed billigare. När en resa över länsgräns företas blir prissättningen följaktligen något högre. Eftersom att nuvarande biljettsystem är på väg att fasas ut så har man inom Regionsamverkan Sydsverige påbörjat ett arbete för att säkerställa en

välfungerande taxe- och biljetteringsmodell i framtida biljettsystem inom kollektivtrafiken i Sydsverige. I detta uppdrag finns bl a ett förslag till ett nytt Sydtaxeavtal där rabatter av länsgränsöverskrivande enkelbiljetter är en av punkterna. Det återstår att utreda exakt hur denna rabatter ska se ut och fungera rent tekniskt och praktiskt. Dock är den samlade bedömningen att framtida system inte har samma begränsningar som dagens. Alla involverade parter är även ense om att detta är en viktig fråga att lösa för att det regionala resandet i framtiden ska fungera minst lika bra som det gör idag.

Ekonomiska konsekvenser av motionens förslag

De ekonomiska konsekvenserna av förslaget bedöms vara små. Långsiktigt finns ett större värde än det rent monetära – nämligen att betydelsen av länsgränser blir mindre vid vardagligt resande.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Motion till Regionfullmäktige Region Kronoberg
Resandet över länsgräns ska bli lika



2017-02-20

Motion till Regionfullmäktige Region Kronoberg

Resandet över länsgräns ska bli lika!

Biljettkostnaderna i kollektivtrafiken är konstruerade utifrån ett zonsystem, som är olika i alla län i sin uppbyggnad. Gemensamt är att det är dyrast i den första zonen man åker och det blir därmed lite billigare för längre resor.

När man åker över länsgränsen är systemet idag att efter gränsen påbörjas resan på nytt med zon 1. Detta innebär att det blir dyrare att åka över en länsgräns än motsvarande sträcka inom länet, eftersom det blir två förstazoner. För att delvis kompensera detta finns ett gränssavdrag som är olika i olika län.

Systemet känns väldigt fel och förlegat. Ingen ser länsgränsen. Väldigt många pendlar över en länsgräns utan att reflektera över att det är två olika administrativa enheter. Vi arbetar i vårt Regionala utvecklingsarbete för att förstora arbetsmarknadsregionen, för att göra det attraktivt att jobba och bo i vårt län. Då bör vi också se till att gränserna, både kommun och läns, är så obetydliga som möjligt och att villkoren blir något så när lika.

Det är dags att åtgärda felet. "Gränspåslaget" måste tas bort. Förhandlingar måste ske mellan länen, så att det blir lika över länsgränserna. Förlorade intäkter får kompenseras via biljettpriserna eller annat sätt.

Jag föreslår att Regionfullmäktige beslutar

Att uppdra till Regionstyrelsen att uppta förhandlingar med angränsande län, för att snarast likställa resa över länsgräns med resa inom länet och därmed avskaffa "gränstillägget".

Sven Sunesson Centerpartiet



7

Värdering av kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronobergs län 17RK1079

Trafiknämnden

Värdering av kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronobergs län

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att notera informationen protokollet samt att överlämna utredningen till regionstyrelsen för information

Sammanfattning

Trafiknämnden beslutade 2016-04-07 att ge trafikdirektören i uppdrag att genomföra en utredning angående kollektivtrafikens ekonomiska bidrag till samhällsnyttan.

Efter genomförd upphandling fick Trivector Traffic AB uppdraget att genomföra utredningen.

Trivector Traffic AB har 2017-05-29 lämnat rapporten Värdering av kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronobergs län.

Rapportens beräkningsmodell visar att samhällsnyttan för dagens kollektivtrafik i Kronobergs län uppgår till 433 miljoner kronor per år medan samhällsnyttan för tillkommande kollektivtrafik enligt trafikförsörjningsprogrammet 2014 – 2025 uppgår till 85 miljoner kronor per år.

Rapporten har avgränsats så att exempelvis effekter på regional tillgänglighet, arbetsmarknad och sysselsättning inte finns med i värderingen.

Peter Freij
Ordförande Trafiknämnden

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Utredning - Värdering av kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronobergs län, Trivector Traffic AB

PM 2017:20

Kristoffer Levin
Lena Smidfelt Rosqvist

2017-05-29

Värdering av kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronobergs län

Innehåll

1.	Inledning	2
2.	Metod för värdering och beräkning av samhällsnytta	2
2.1	Uppskattat resande i utrednings- och jämförelsealternativ	2
2.2	Effekter som ingår (och inte ingår) i värderingen	3
3.	Nyttan av dagens kollektivtrafik	4
3.1	Resor	4
3.2	Producenteffekter	4
3.3	Externa effekter	5
3.4	Effekter på offentlig budget	7
4.	Nyttan av resandeökning till 2025 enligt mål i Trafikförsörjningsprogrammet	8
4.1	Beskrivning av scenariot baserat på mål i Trafikförsörjningsprogrammet	8
4.2	Producenteffekter	9
4.3	Externa effekter	9
4.4	Effekter på offentlig budget	10
5.	Slutsatser och kommentarer	11

1. Inledning

Trivector har fått i uppdrag av Region Kronoberg och Länstrafiken i Kronobergs län att beräkna samhällsnyttan av kollektivtrafiken i länet. Beräkningar har gjorts av:

- ◆ Vilka nyttor dagens kollektivtrafik bidrar till, jämfört med om ingen kollektivtrafik hade funnits i Kronobergs län.
- ◆ Vilka nyttor som uppstår om kollektivtrafikresandet ökar med 3 % per år 2014-2025 (enligt mål i *Trafikförsörjningsprogram för Region Kronoberg 2016-2025*).

2. Metod för värdering och beräkning av samhällsnytta

2.1 Värdering av resande i utrednings- och jämförelsealternativ

Den här studien har utgått från den vägledning för att värdera och beräkna kollektivtrafikens samhällsnytta som tagits fram av Svensk kollektivtrafik.¹ Metoden har dock anpassats och kompletterats utifrån studiens syfte. Svensk kollektivtrafiks vägledning är framtagen för att beräkna nyttan av en åtgärd (förändringar av turtäthet, restid, bytesmöjligheter, avstånd till hållplatser eller typ av färdmedel). I den här studien är det dock **det totala resandet, givet alternativa kollektivtrafikscenarier, som värderas**.

Beräkningen av samhällsnyttan görs i två steg. I första skedet tas ett utredningsalternativ (UA) och ett jämförelsealternativ (JA) fram. I både UA och JA uppskattas persontransportarbete med buss och tåg, men också med bil, gång

¹ Svensk kollektivtrafik, 2011. *Kollektivtrafikens samhällsnytta - En vägledning*.

och cykel. Detta eftersom de olika trafikslagen har olika externa effekter. En uppskattning görs också av vilken överflyttning som sker mellan bil, gång respektive cykel och kollektivtrafik, i UA jämfört med JA.

I nästa steg görs en samhällsekonomisk värdering av resandets effekter på trafiksäkerhet, miljö, folkhälsa och offentlig budget, i det här fallet med hjälp av schablonvärden från Svensk kollektivtrafiks beräkningsmall. Beräkningsmallen omfattar dock inte de folkhälsoeffekter som uppstår genom ökad gång eller cykling. Därför har en beräkning av folkhälsoeffekter gjorts med hjälp av WHO:s värderingsverktyg HEAT och lagts till den sammanlagda värderingen.

2.2 Effekter som ingår (och inte ingår) i värderingen

De värderade nyttor som ingår i studien kan sorteras in i tre typer: *producenteffekter*, *externa effekter* och *effekter på offentlig budget* och beskrivs närmare i nedanstående kapitel. I Svensk kollektivtrafiks beräkningsmall finns också en fjärde typ av effekt med, det så kallade *konsumentöverskottet*. Konsumentöverskottet speglar värdet av förbättrade resmöjligheter. Eftersom det i denna studie inte görs någon värdering av en specifik åtgärd kan dock inte dessa effekter värderas.

Det som också bör noteras är att det finns en lång rad effekter som, utöver de tidigare nämnda folkhälsoeffekterna, inte ingår i den använda modellen och därmed inte har inkluderats i den här studien. Bland dessa kan nämnas:

- ◆ Effekter på regional tillgänglighet, arbetsmarknad och sysselsättning.
- ◆ Sociala nyttor, exempelvis mervärde för personer som saknar körkort eller tillgång till bil.
- ◆ Resenärers tillkommande kostnader för inköp och drift och av fordon.

3. Nyttan av dagens kollektivtrafik

3.1 Resor

Nuläge

2012 genomfördes en större resvaneundersökning för hela Småland. Underlag i form av resor och personkilometer för olika färdmedel har hämtats från denna. Enligt RVU-data gjordes 2012 23 000 kollektivtrafikresor per dag i Kronobergs län, vilket utgör en marknadsandel på 6 %. Antal resta kilometer med kollektivtrafik per dag var 240 000, en marknadsandel på 7 %. Bilens

marknadsandel var ca 2/3 av antalet resor och drygt 85 % av antalet personkilometer.

Samtliga kollektivtrafikresor har en anslutningsresa med gång eller cykel. I Sverige är det ca 95 % av alla kollektivtrafikresor som har en anslutningsresa med gång samt ett litet antal som har en anslutningsresa med cykel (och en mycket liten andel med bil). Anslutningsresorna till tåg är längre än anslutningsresorna till buss. Antal resor och personkilometer med anslutningsresor med gång och cykel till kollektivtrafik har i den här studien beräknats genom att multiplicera en genomsnittlig reslängd till buss och tåg enligt RVU Sverige med antalet kollektivtrafikresor från RVU Småland.

Beskrivning av scenariot utan kollektivtrafik

För att beräkna nyttan med kollektivtrafiken har vi i denna studie jämfört dagens kollektivtrafikresande med ett scenario som innebär att ingen kollektivtrafik körs i Kronobergs län. Detta scenario innebär att samtliga av de 240 000 resta kilometrarna med kollektivtrafik flyttas över till bil. Scenariot innebär också att alla anslutningsresor med gång eller cykel försvinner. Scenariot visar vad som skulle ske med de samhällsekonomiska värderingarna om dagens kollektivtrafiktrafikresande istället görs med bil.

3.2 Producenteffekter

- ◆ **Producenteffekter** är trafikleverantörens intäkter och kostnader, förenklat biljettintäkterna minus kostnaden för trafiken.

Nedan visas kostnader och intäkter för driften av kollektivtrafiken, hämtat från Trafikförsörjningsprogrammet. Det senaste året med fastställt utfall, 2014, var underskottet för driften i kollektivtrafiken **264 Mkr**, vilket har använts som input till beräkningarna av samhällsnyttan av dagens kollektivtrafik.

Tabell 1. Kostnader och intäkter för driften av kollektivtrafiken 2013-2015²

	2013 utfall	2014 utfall	2015 budget
Kostnader per år (Mkr)	-645,3	-701,3	-749,8
Linjetrafik tåg/buss	-408,2	-458,3	-500,2
Övriga kostnader	-237,1	-243,0	-249,6
Intäkter per år (Mkr)	413,5	437,4	458,3
Linjetrafik tåg/buss	234,8	252,8	267,6
Övriga intäkter	178,7	184,6	190,7
SUMMA NETTOKOSTNAD	-231,8	-263,9	-291,5
Kostnadstäckningsgrad	58%	55%	53%

² Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2015, totaltdiagrammet på s 54

3.3 Externa effekter

- ◆ **Externa effekter** är ett samlingsbegrepp för de effekter som trafiken orsakar som drabbar resenären indirekt. Hit hör utsläpp, olyckor, slitage på infrastruktur, buller och folkhälsoeffekter.

Tabellen nedan redovisar antaganden om personbilstrafikens och busstrafikens externa kostnader per fordonskilometer. Uppgifterna är hämtade från Svensk kollektivtrafiks vägledning, med undantag för värderingen av CO²-utsläpp från kollektivtrafiken. Denna har antagits vara 0, eftersom all busstrafik i Kronobergs län drivs på förnybara drivmedel. För beräkning av slitage och buller ingår fordonskilometer med tåg och buss. För olyckor och emissioner ingår enbart buss.

Tabell 2. Värdering av externa effekter, uttryckt i kronor per fordonskilometer. Personbilsuppgifterna i Svensk kollektivtrafiks värderingsmall är hämtade från VTI (2011). Busstrafikuppgifterna är osäkra och är i mallen baserade på överslag utgående från personbilsuppgifterna.³

Effekt	Biltrafik	Kollektivtrafik
Olyckor	0,19	0,19
CO ₂ -emissioner	0,18	0 ⁴
Övriga emissioner	0,05	0,15
Slitage	0,012	0,012
Buller	0,038	0,038

Uppgifterna kompletteras med folkhälsoeffekter som beräknas med hjälp av WHO's HEAT (Health Economic Assessment Tool). Folkhälsoeffekterna omsätts i nyckeltalet "ekonomisk värdering av minskad dödlighet" och kan således relateras till övriga externa effekter.

Antalet fordonskilometer med respektive trafikslag, vilket ligger till grund för beräkningarna av de externa effekterna, redovisas i Tabell 3. Eftersom all RVU-data redovisas i personkilometer måste personkilometer med bil omsättas till fordonskilometer genom att anta att en genomsnittlig belägningsgrad per resa på 1,2 personer. Samma mängd resande med kollektivtrafik ger därmed ett större trafikarbete med bil och en ökning på totalen av antalet fordonskilometer jämfört med nuläget. Data över fordonskilometer med buss och tåg har hämtats från Länstrafiken Kronobergs län.

³ Svensk kollektivtrafik, 2011. *Kollektivtrafikens samhällsnytta - En vägledning*.

⁴.

Tabell 3. Fordonskilometer med bil, buss och tåg, samt med anslutningsresor med gång eller cykel, med dagens kollektivtrafik och om allt kollektivtrafikresande hade skett med bil. Nuläge avseende bil, gång och cykel baseras på RVU Småland 2012 och RVU Sverige. Nuläge avseende buss och tåg baseras på underlag från Länstrafiken i Kronobergs län 2014.

	Med dagens kollektivtrafik	Om allt kollektivtrafikresande istället hade skett med bil
Bil (1 000 km)	950 958	1 040 183
Buss (1 000 km)	11 636	Ingen kollektivtrafik
Tåg (1 000 km)	1 954	
Anslutningsresor gång (1 000 km)	17 320	
Anslutningsresor cykel (1 000 km)	738	

Tabell 4. Externa effekter av dagens kollektivtrafik jämfört med om allt kollektivtrafikresande hade skett med bil. Mätt i 1 000-tal kronor per år.

	Med dagens kollektivtrafik	Om allt kollektivtrafikresande istället hade skett med bil	Differens
Externa effekter bil, kkr/år			
Olyckor	-180 682	-197 635	
CO2-emissioner	-171 172	-187 233	
Övriga emissioner	-47 548	-52 009	
Slitage	-11 411	-12 482	
Buller	-36 136	-39 527	
Summa	-446 950	-488 886	41 936
Externa effekter kollektivtrafik, kkr/år			
Olyckor	-2 211	0	
CO2-emissioner	0	0	
Övriga emissioner	-1 745	0	
Slitage*	-163	0	
Buller*	-516	0	
Summa	-4 636	0	-4 636
Folkhälsoeffekter av anslutningsresor med gång och cykel, kkr/år			
Ekonomisk värdering av minskad dödlighet	622 142	0	622 142
Externa effekter totalt, kkr/år			
Summa	170 556	-488 886	659 442

* inkl. tåg

I Tabell 4 redovisas de externa effekterna av dagens kollektivtrafik samt av scenariot ”utan kollektivtrafik”. Differensen däremellan är ett mått på de externa nyttor som dagens kollektivtrafik bidrar till, jämfört med om allt kollektivtrafikresande hade skett med bil.

Det kan konstateras att kollektivtrafiken i Kronobergs län bidrar till positiva externa nyttor. Den största orsaken till detta är kollektivtrafikens effekter på ökad fysisk aktivitet (anslutningsresor med gång och cykel), som värderas mycket högt. De externa effekterna av minskat bilresande är positiva, men värderas i sammanhanget som relativt små. Bland dessa effekter är CO₂-emissioner och olyckor de som är mest framträdande.

3.4 Effekter på offentlig budget

- ◆ **Effekter på den offentliga budgeten** består av förändrade skatteintäkter.

Bil- och busstrafik betalar bränsleskatter, och biljetter är belagda med moms (se Tabell 5).

Tabell 5. Värdering av effekter på offentlig budget⁵

Drivmedelsskatt, bil	0,42 kr/fordonskm
Drivmedelsskatt, buss	1,26 kr/fordonskm
Moms på kollektivtrafiktaxa	6%

Precis som för de externa effekterna (se kapitel 3.3.) redovisas här effekter på offentlig budget av nuläget samt av scenariot ”utan kollektivtrafik”, där differensen är ett mått på de effekter som dagens kollektivtrafik bidrar till, jämfört med om allt kollektivtrafikresande hade skett med bil. Effekterna är i detta fall negativa, vilket beror på att den minskade biltrafiken leder till lägre bränsleskatteintäkter (se Tabell 6).

Tabell 6. Effekter på skatteintäkter av dagens kollektivtrafik jämfört med om allt kollektivtrafikresande hade skett med bil. Mått i 1 000-tal kronor per år.

	Med dagens kollektivtrafik	Om allt kollektivtrafikresande istället hade skett med bil	Differens
Bränsleskatteintäkter, bil (kkkr)	399 402	436 877	-37 475
Bränsleskatteintäkter, buss (kkkr)	14 661	0	14 661
Moms på biljettintäkt (kkkr)	14 289	0	14 289
Summa	428 352	436 877	-8 525

⁵ Svensk kollektivtrafik, 2011. *Kollektivtrafikens samhällsnytta - En vägledning*.

4. Nyttan av resandeökning till 2025 enligt mål i Trafikförsörjningsprogrammet

4.1 Beskrivning av scenariot baserat på mål i Trafikförsörjningsprogrammet

I Trafikförsörjningsprogrammet finns ett mål om att resandet med kollektivtrafiken ska öka med 3 % per år till 2025. Målet motsvarar, med RVU-mått mätt, en ökning av kollektivtrafikens marknadsandel från 7,5 % till ca 10,5 % av motoriserade transporter (mätt i personkilometer).⁶

I scenariot antas att samtliga tillkommande kollektivtrafikresor tas från bil och att ingen överflyttning sker från gång eller cykel. Alltså ökar marknadsandelen för kollektivtrafiken (av persontransportarbetet) med ca 3 procentenheter.

4.2 Producenteffekter

- ◆ **Producenteffekter** är trafikleverantörens intäkter och kostnader, förenklat biljettintäkterna minus kostnaden för trafiken.

Producenteffekter beräknas med hjälp av en prognos i Trafikförsörjningsprogrammet för nettokostnadsökningar och intäktsökningar för tillkommande trafik under perioden 2014-2025. Kostnadsökningarna prognosticeras till 108 Mkr medan de ökade biljettintäkterna (som en följd av det ökade resandet) prognosticeras till 55 Mkr. I de ökade kostnaderna till 2025 ingår enbart nettokostnaderna för utveckling av ny trafik och inte övriga kostnader för kollektivtrafiken.⁷

4.3 Externa effekter

- ◆ **Externa effekter** är ett samlingsbegrepp för de effekter som trafiken orsakar som drabbar resenären indirekt. Hit hör utsläpp, olyckor, slitage på infrastruktur, buller och folkhälsoeffekter.

⁶ Målet i Trafikförsörjningsprogrammet uttrycks som att resandet ska öka med 3 % år, vilket antas motsvara en ökning av kollektivtrafikens marknadsandel från 11,4 % idag till 13,5 % 2025. Marknadsandelen, så som den uttrycks i Trafikförsörjningsprogrammet, baseras på Kollektivtrafikbarometerns mätningar och är högre än i RVU Småland. I den här studien har dock färdmedelsandelarna räknats om till RVU-mått. Förändringen i marknadsandel är under förutsättning att det sker en fortsatt ökning av persontransportarbetet motsvarande de senaste årens trafiktillväxt, vilket i beräkningarna omsatts till en årlig ökning av reslängd per person och dag på 0,5.

⁷ Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2015

Tillkommande fordonskilometer till 2025 med respektive trafikslag, vilket ligger till grund för beräkningarna av de externa effekterna, redovisas i Tabell 7. Tabell 3 Anslutningsresorna med gång och cykel ökar på grund av fler kollektivtrafikresor. Ett antagande har gjorts att antalet km med gång respektive cykel är detsamma för varje kollektivtrafikresa som idag (se avsnitt 3.1). Prognos för tillkommande fordonskilometer med buss har hämtats från Länstrafiken Kronobergs län. För tillkommande fordonskilometer med tåg har Trivector gjort en uppskattning utifrån beräknade nettokostnadsökningar, baserat på antagandet att belägningsgraden i tågen är oförändrad.

Tabell 7. Tillkommande fordonskilometer med bil, buss och tåg, samt med anslutningsresor med gång eller cykel, mätt i 1 000-tal km per år.

	Tillkommande fordonskilometer 2014-2025
Bil (1 000 km)	-36 805
Buss (1 000 km)	1 694
Tåg (1 000 km)	1 000
Anslutningsresor gång (1 000 km)	4 020
Anslutningsresor cykel (1 000 km)	395

Tabell 8. Externa effekter per år, av tillkommande kollektivtrafikresor 2014-2025, mätt i 1 000-tals kronor per år.

	Nyttan av tillkommande kollektivtrafikresor 2014-2025
Externa effekter bil, kkr/år	
Olyckor	6 993
CO2-emissioner	6 625
Övriga emissioner	1 840
Slitage	442
Buller	1 399
Summa	17 298
Externa effekter kollektivtrafik, kkr/år	
Olyckor	-322
CO2-emissioner	0
Övriga emissioner	-254
Slitage	-32
Buller	-102
Summa	-711
Folkhälsoeffekter av anslutningsresor med gång och cykel, kkr/år	
Ekonomisk värdering av minskad dödlighet	131 572
Externa effekter totalt, kkr/år	
Summa	148 160

Precis som för värderingarna av dagens kollektivtrafik är det folkhälsoeffekterna som tydligast framträder vad gäller externa effekter och som ger den största andelen av nyttan av tillkommande resor, se Tabell 8.

4.4 Effekter på offentlig budget

- ◆ **Effekter på den offentliga budgeten** består av förändrade skatteintäkter.

Här ingår ökad drivmedelsskatt från kollektivtrafiken och minskad drivmedelsskatt från biltrafiken. Minskat bilresande ger lägre bränsleskatteintäkter. Det tillkommande kollektivtrafikresandet ger totalt sett negativa effekter på offentlig budget, men i jämförelse med de externa effekterna är det en försumbar post.

Tabell 9. Effekter på offentlig budget av tillkommande kollektivtrafikresor 2014-2025, 1 000-tals kronor per år.

	Nyttan av tillkommande kollektivtrafikresor 2014-2025
Bränsleskatteintäkter, bil (kkkr)	-15 458
Bränsleskatteintäkter, buss (kkkr)	2 134
Moms på biljettintäkt (kkkr)	3 300
Summa (kkkr)	-10 024

5. Slutsatser och kommentarer

Ovan redovisade beräkningar visar att kollektivtrafiken i Kronobergs län bedöms ge en positiv nytta för samhället, jämfört med om dagens kollektivtrafik istället hade utförts med bil. Den största orsaken till detta är att kollektivtrafikens effekter på ökad fysisk aktivitet värderas mycket högt.

Även värderingen av det nytillkommande kollektivtrafikresandet till 2025, enligt mål i Trafikförsörjningsprogrammet, ger ett samhällsekonomiskt nettotillskott. De företagsekonomiska kostnaderna för tillkommande trafik överväger intäkterna, vilket ger ett företagsekonomiskt minus. Men resandeökningen på 3 % per år, enligt det uppsatta målet, leder till positiva externa effekter, främst folkhälsoeffekter.

Tabell 10. Sammanvägd samhällsekonomisk nytta av dagens kollektivtrafik och av tillkommande kollektivtrafikresor 2014-2025, mätt i 1 000-tal kronor per år.

RESULTAT	Nyttan av dagens kollektivtrafik	Nyttan av tillkommande kollektivtrafikresor 2014.2025
Företagsekonomiska effekter		
Kostnad	-455 910	-108 000
Intäkter (exkl. moms)	238 142	55 000
Företagsekonomiskt netto	-217 768	-53 000
Externa effekter	659 442	148 160
Externa effekter biltrafik	41 936	17 298
Externa effekter kollektivtrafik	-4 636	-711
Folkhälsoeffekter gång&cykel	622 142	131 572
Offentlig budget	-8 525	-10 024
Bränsleskatteintäkter, bil	-37 475	-15 458
Bränsleskatteintäkter, buss	14 661	2 134
Moms på biljettintäkt	14 289	3 300
Samhällsekonomiskt netto	433 149	85 136

Som en följd av att folkhälsoeffekterna har så stor betydelse för samhällsnyttan är det av stor vikt att ett ökat kollektivtrafikresande sker på bekostnad av resor med bil och inte av resor med gång eller cykel. Det krävs enbart en liten överflyttning från aktiva transporter (gång och cykel) till kollektivtrafik för att de positiva externa effekterna av den minskade biltrafiken helt ska raderas av ut av de minskade nyttor som skapas av minskad fysisk aktivitet. Redan om 30 % av kollektivtrafikresorna istället görs med gång eller cykel är samhällsnyttan utan kollektivtrafik lika hög som med dagens kollektivtrafik. I Skåne finns det, som jämförelse, högt satta politiska mål om att öka kollektivtrafikresandet. Det finns också ett ställningstagande från Region Skånes sida om att kollektivtrafikresor ska tas från bil. Beräkningar med HEAT visar att, om dessa mål infrias, skulle det ge en samhällsekonomisk nytta av ökad fysisk aktivitet i miljardbelopp.

Kronobergs län står inför stora investeringar under de kommande åren, bland annat i form av investeringar i fordon. Om dessa tas med i beräkningen, vid sidan om nettokostnadsökningarna för den nya trafiken som beräknats i scenario 2, uppskattas kollektivtrafikens årliga underskott att öka med ca 200 Mkr fram till 2025⁸. För att det företagsekonomiska underskottet ska kunna betala tillbaka sig samhällsekonomiskt krävs det att kollektivtrafikresandet ökar mer än enligt målet i Trafikförsörjningsprogrammet och att det ökade resandet tas från bil. Här skulle en

⁸ Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2015, totaltdiagrammet på s 54

satsning på stärkta kopplingar mellan kollektivtrafik och gång/cykel kunna ge både ett ökat underlag till kollektivtrafikresande samt en hög samhällsekonomisk nytta.

8

Förlängning av tidtabellsperiod Växjö stadstrafik 17RK1197

Trafiknämnden

Förlängning av tidtabellsperiod Växjö stadstrafik

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

Att förlänga vintertidtabellen i Växjö stadstrafik enligt bifogat beslutsunderlag fr o m 2018.

Sammanfattning

På sommaren reser betydligt färre med stadsbussarna i Växjö än under övriga delen av året. Därför finns en sommartidtabell med lägre antal turer än under vintertidtabellen. Vintertidtabellen har efterhand förlängts vilket gett positivt resultat i ökat resande. Fortfarande kvarstår dock vissa problem med överfulla bussar, samt sämre bytesmöjligheter till regionbuss/tåg när sommartidtabellen börjar i slutet av maj. Genom att förlänga vintertidtabellen till skolavslutningen åtgärdas problemet med överfulla bussar, samt att resenärer som byter till regionbuss/tåg för bättre bytesmöjligheter under en större del av året. Nettokostnaden för en förlängning på 3 veckor med 40 % självfinansieringsgrad är 900 000kr.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Beslutsunderlag Förlängning av tidtabellsperiod Växjö stadstrafik

Förlängning av tidtabellsperiod Växjö stadstrafik

Ärende

Resandet med Länstrafiken Kronoberg har ökat stadigt de senaste åren. En del i arbetet som gett detta resultat är att Växjö stadstrafik kraftigt har förbättrats, både för dem som endast åker inom staden men också för dem som gör kombinationsresor mellan stadsbuss och regionbuss eller tåg. Bland förbättringarna som gjorts finns bland annat förlängningen av vintertidtabellen, då trafikutbudet är väsentligt större än under sommartidtabellen. Förbättringen har delvis gjorts för att ha kapacitet till det ökade resandet, men framför allt för att möjliggöra för resenärer med kombinationsresor att ha ett bättre trafikutbud under en större del av året. För dessa resenärer innebär sommartidtabellen med dess lägre utbud att bytestiden mellan stadsbuss och regionbuss eller tåg kan bli längre.

Den senaste förlängningen av vintertidtabellen gjordes i maj 2017. Då förlängdes vintertidtabellen 3 veckor. Detta genererade ett ökat resande om cirka 10 000 resor per vecka. På något års sikt bedöms effekten bli ytterligare något större. Effekten finns dock inte endast i Växjö stadstrafik, utan den förlängda vintertidtabellen ger på sikt höjt resande samt högre intäkter även för regionbuss- och tågtrafiken.

Resultatet av den senaste förlängningen av vintertidtabellen är alltså positiv. Men precis som tidigare år har vi vid införandet av sommartidtabellen delvis haft överfulla bussar. Vi har också haft synpunkter från resenärer om varför vi inte kan köra den tätare trafiken fram till skolavslutningen, då resandet minskar väsentligt. En sådan förändring skulle harmonisera med hur vi utför stadstrafiken fr o m denna höst, då vi kommer att starta vintertidtabellen vid höstterminsstarten.

Genomförande

Förslaget kan genomföras vid nästa övergång från vintertidtabell till sommartidtabell som sker under 2018.

Ekonomiska effekter/konsekvenser av förslaget

Skilnaden i produktionskostnaden (ingen hänsyn tagen till biljettintäkter) för 1 vecka med vintertidtabell jämfört med 1 vecka med sommartidtabell är ca 500 000 kr. Med en självfinansieringsgrad om 40% blir nettokostnaden 300 000kr per vecka.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta att vintertidtabellen för Växjö stadstrafik fortsättningsvis köras fram till samma datum då regionbusstidtabellen byter från vinter- till sommartidtabell, dvs i samband med avslutningen av skolornas vårtermin. Medel för detta anslås ur ordinarie budget.

9

**Svar på medborgarförslag - Fler bussturer Åby-Växjö
17RK634**

Trafiknämnden

Svar på medborgarförslag – Fler bussturer Åby-Växjö

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att medborgarförslaget därmed anses besvarat.

Sammanfattning

Lisa Ljuslin har lämnat ett medborgarförslag angående önskemål om fler bussturer mellan Åby och Växjö.

Bakgrund

Länstrafiken tar löpande emot önskemål från både privatpersoner och organisationer om busstrafikens sträckning och omfattning. Dessa önskemål registreras vid ankomst och behandlas inför varje tidtabellskifte.

Region Kronobergs ställningstagande till medborgarförslaget

Ingen utökning av trafiken mellan Växjö och Åby är planerad, men förslaget tas i beaktande i arbetet med kommande tidtabeller.

Ekonomiska konsekvenser av förslaget

Kostnaderna för utökning av trafiken beror på om en befintlig tur kan förlängas eller om en helt ny tur behöver upprättas.

Peter Freij
Ordförande Trafiknämnden

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Medborgarförslag – Fler bussturer Åby-Växjö

Lamb Anna Fiona RST kansliavdelningen

Från: region@kronoberg.se
Skickat: den 15 mars 2017 18:39
Till: Region Kronoberg Officiell brevlåda
Ämne: Medborgarförslag från webben

namn: Lisa Ljuslin

adress: Åbyforsvägen 71, 36334 Tjureda

telefon: 0703216446

forslag: Fler bussturer Åby-Växjö, vill kunna ta bussen lättare och oftare än vad jag gör nu, då det inte går så många turer. Växjö ska ju vara en grön stad, trist då att vi som bor utanför stan måste köra bil hela tiden!

10

**Svar på medborgarförslag - Kvälls/natt busstur Växjö-Åby
17RK629**

Trafiknämnden

Svar på medborgarförslag – Kvälls/natt busstur Växjö-Åby

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att medborgarförslaget därmed anses besvarat.

Sammanfattning

Petra Berg har lämnat ett medborgarförslag angående önskemål att det kunde finnas en kvälls/nattur fredag eller lördag mellan Växjö och Åby.

Bakgrund

Länstrafiken tar löpande emot önskemål från både privatpersoner och organisationer om busstrafikens sträckning och omfattning. Dessa önskemål registreras vid ankomst och behandlas inför varje tidtabellskifte.

Region Kronobergs ställningstagande till medborgarförslaget

Ingen utökning av nattrafiken mellan Växjö och Åby är planerad, men förslaget tas i beaktande i arbetet med kommande tidtabeller.

Ekonomiska konsekvenser av förslaget

Kostnaderna för utökning av trafiken beror på om en befintlig tur kan förlängas eller om en helt ny tur behöver upprättas.

Peter Freij
Ordförande Trafiknämnden

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Medborgarförslag – Kvälls/natt busstur Växjö-Åby

Vosanovic Salih RST kansliavdelningen

Från: region@kronoberg.se
Skickat: den 15 mars 2017 15:45
Till: Region Kronoberg Officiell brevlåda
Ämne: Medborgarförslag från webben

namn: Petra Berg

adress: Blåbärsvägen 11. 36334 Tjureda.

telefon: 0736360293

forslag: Att det kunde finnas 1 kvälls/natt tur fredag eller lördag mellan Växjö- Åby.

Kunde vara trevligt att kunna ta bussen hem från tex en biokväll i stan.