

Trafiknämnden

Datum: 2018-05-22

Tid: 13:00-16:30

Plats: Hotell Tylösand, Halmstad

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)

Övriga kallade

Patric Littorin

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 lämnar aktuella lägesrapporter från respektive ansvarsområde.

5 Månadssammandrag TN april 2018 (18RGK111)

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna månadssammandrag april 2018 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari – april 2018 uppgår sammanlagt till 1,5 miljoner kr. Prognosen för helåret 2018 uppgår till 2,0 miljoner kr. Ny prognos upprättas i samband med delårsrapporten efter augusti.

Resandet i Växjö stadstrafik har ökat med 6,4 % under perioden maj 2017 – april 2018 jämfört med samma period tidigare år. Den totala självfinansieringsgraden för linjetrafiken uppgick till 54,5 % för perioden januari - april 2018. Motsvarande siffra 2017 var 54,6 %.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut trafiknämnden månadssammandrag 2018-04
- Trafiknämnden Månadssammandrag 2018-04

6 Medborgarförslag om medicinska intyg (18RGK493)

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att vidarefördela medborgarförslaget till hälso- och sjukvårdsnämnden för beslut.

Sammanfattning

Medborgarförslaget har av regionfullmäktige fördelats till trafiknämnden för hantering och beslut. Ansvar för regelverk för medicinska intyg ligger emellertid hos Hälso- och sjukvårdsnämnden. Föreslås att trafiknämnden vidarefördelar medborgarförslaget till hälso- och sjukvårdsnämnden för beslut.

Beslutsunderlag

- Medborgarförslag - Regelverk för medicinska intyg för serviceresor

7 Länstrafikens strategiplan 2018-2020 (18RGK425)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att fastställa Länstrafikens strategiplan 2018-2020 i enlighet med upprättad skrivelse.

Sammanfattning

Syftet med Länstrafikens strategiplan 2018-2020 är att utifrån trafikförsörjningsprogrammet skapa en strategisk plattform för länstrafikens verksamhet. Strategiplanen innehåller en beskrivning av länstrafikens varumärke och kundlöfte och kopplar detta till nyttan med kollektivtrafik på ett generellt plan.

Dokumentet ger en bild av nuläget för verksamheten och de planlagda utökningar som är kända. I nulägesbeskrivningen skapas även en bild där området kollektivtrafik belyses ur flera aspekter och appliceras i ett Kronobergs-perspektiv.

Länstrafiken har valt följande strategier:

- att upparbeta goda kunskaper om kunden och marknaden
- att erbjuda en modern och attraktiv kollektivtrafik
- att sänka tröskeln till kollektivtrafiken
- att uppnå fördjupad samverkan med intressenter och aktörer

Strategierna kopplas till prioriterade områden för åren 2018-2020 och dessa områden är inordnade enligt de perspektiv som används i regionens verksamhetsplaner.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Länstrafikens strategidokument 2018-2020
- Länstrafikens strategiplan 2018-2020- 180328

8 Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet (17RK565)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Regionstyrelsen har i § 65 RS 2018-04-17 uppdragit åt trafiknämnden att verkställa beslutet om avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet enligt regeringens förordning.

Vid trafiknämndens sammanträde lämnas en lägesrapport om genomförandet av insatsen.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Genomförande av avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar
- Genomförande av avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar på sommarlovet
- § 65 RS Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet

9 Avgiftsfri färdtjänst för skolungdomar under sommarlovet (17RK565)

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att slopa egenavgiften i färdtjänsten för skolungdomar i aktuell målgrupp under sommarlovet 2018.

Sammanfattning

Under sommarlovet genomförs i Kronoberg, med hjälp av statliga medel, en satsning som innebär att ungdomar kan resa utan avgift med kollektivtrafiken. Regionstyrelsen fattade beslut i ärendet den 17 april 2018.

Erbjudandet riktar sig till elever som lämnar antingen årskurserna 6–9 i grundskolan, grundsärskolan eller specialskolan eller år 1 och 2 i gymnasieskolan och gymnasiesärskolan. Erbjudandet ska även rikta sig till elever i specialskolan som lämnar årskurs 10.

Den statliga satsningen omfattar inte stöd till resor med färdtjänst. Region Kronoberg ser därför nu till att även personer i ovan nämnd målgrupp som behöver resa med färdtjänsten kan göra det utan egenavgift under sommarlovet.

Det är svårt att bedöma vilka ekonomiska konsekvenser förslaget medför. I den aktuella målgruppen finns omkring 80 personer i Kronobergs län. Vid antagandet att varje person skulle göra 6 extra enkelresor per vecka utöver vad personen annars skulle ha rest, skulle detta medföra en extra kostnad på omkring 315 000 kr per år. Detta enligt en bedömning av Länstrafiken. Kostnaden för hela satsningen på avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar bedöms dock täckas av det bidrag Region Kronoberg förväntas erhålla från staten.

Satsningen ska omfatta Kronobergs samtliga kommuner.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Avgiftsfri färdtjänst för ungdomar under sommarlovet
- § 65 RS Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet

10 Åtgärder för färdtjänst med ledarhund (18RGK849)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Serviceresor har under våren uppmärksammats på att det uppstått svårigheter att verkställa färdtjänstresor med medföljande ledarhund. Då detta inte är en stor mängd resenärer har Serviceresor snabbt kunnat åtgärda med information ut till aktuella resenärer så de kunnat förbereda med bälte eller bur till sina hundar.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Åtgärder för färdtjänst med ledarhund
- Åtgärder för färdtjänst med ledarhund
- Skrivelse till Trafiknämnden om att åka färdtjänst med ledarhund

11 Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg (17RK2336)

Sammanfattning

Vid trafiknämndens sammanträde redogörs för utredningens förslag enligt Jämförelsealternativet med följande konsekvenser, samt svar till regionstyrelsen.

Beslutsunderlag

- §7 TN Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg
- §262 RS Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg - utredning

12 Trafikförändringar Tåg (18RGK562)

Förslag till beslut

Föreslås trafiknämnden beslutar

tt godkänna föreslagna trafikförändringar avseende tågtrafik i enlighet med upprättad tjänsteskrivelse.

Sammanfattning

Föreliggande ärende avser förslag på tågtrafik inom Krösatåg- och Öresundstågstrafiken.

Ärendet är tidigare behandlat i trafiknämnden då det beslutades att hänskjuta ärendet för beslut i kommande sammanträde med trafiknämnden.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Trafikförändringar Tåg
- Trafikförändringar Tåg
- §20 TN Trafikförändringar Tåg

13 Krösatågen 2018 (18RGK828)

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Vid trafiknämndens sammanträde lämnas en aktuell lägesrapport om arbetet med Krösatågen.

14 Öresundståg 2018 (18RGK609)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att godkänna anbudsunderlaget och uppdra åt trafikdirektören att fatta tilldelningsbeslut och underteckna avtalet.

Sammanfattning

Vid trafiknämndens sammanträde deltar Håkan Henmyr, Skånetrafiken, som är projektledare för Öresundstågsupphandlingen och redogör för anbudsunderlaget.

Föreslås att trafiknämnden godkänner anbudsunderlaget och uppdrar åt trafikdirektören att fatta tilldelningsbeslut och underteckna avtalet.

15 Kurs och konferens 2018 (18RGK98)

16 Anmälan av delegationsbeslut

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera delegationsbesluten till protokollet.

Sammanfattning

Anmälan av beslut om Färdtjänst och Riksfärdtjänst under perioden 2018-04-01 - 2018-04-30.

17 Övriga ärenden

Kallelse
Utskriftsdatum: 2018-05-17



5

Trafiknämnden

Månadssammandrag TN april 2018

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna månadssammandrag april 2018 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari – april 2018 uppgår sammanlagt till 1,5 miljoner kr.

Prognosen för helåret 2018 uppgår till 2,0 miljoner kr. Ny prognos upprättas i samband med delårsrapporten efter augusti.

Resandet i Växjö stadstrafik har ökat med 6,4 % under perioden maj 2017 – april 2018 jämfört med samma period tidigare år.

Den totala självfinansieringsgraden för linjetrafiken uppgick till 54,5 % för perioden januari - april 2018. Motsvarande siffra 2017 var 54,6 %.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Månadssammandrag april 2018 för trafiknämnden

**MÅNADS-
SAMMANDRAG**

TRAFIKNÄMNDEN

APRIL 2018



**REGION
KRONOBERG**

Resultatuppföljning per bas/delenhet

Resultaträkning (tkr)	Månad: Januari – April 2018			Rullande	Årsbudget	Prognos
	Utfall ack	Budget Ack	Differens	12 mån	2018	2018
Länstrafikens Kansli	-10 614	-10 531	-83	-29 411	-32 100	
Teknik och omkostnader	-7 618	-7 450	-168	-24 262	-27 051	
Marknadsföring	-2 629	-2 433	-196	-7 325	-7 300	
Utrednings- uppdrag	-322	-333	11	-2 695	-1 000	
Regiontrafik	-40 379	-42 399	2 020	-123 914	-125 200	
Växjö stadstrafik	-24 519	-23 467	-1 052	-70 045	-68 600	-4 000
Älmhults stadstrafik	-361	-400	39	-1 139	-1 200	
Krösatåg Nord	-5 426	-5 450	24	-15 915	-17 000	
Krösatåg Syd	-9 879	-9 286	-593	-30 844	-28 350	
Öresundståg	-280	-1 667	1 386	2 533	-5 000	5 000
Pågatåg	-531	-600	69	-1 742	-1 800	
Vidarefakturerering tågtrafik	0	0	0	0	0	
Anropsstyrd trafik	-1 334	-1 417	83	-3 493	-5 500	1 000
Serviceresor	-159	-159	0	-470	-655	
Sjukrese- administration	0	0	0	0	0	
Färdtjänst- avdelning	-16	-16	0	-76	-104	
Abonnerad skolskjuts	0	0	0	16	0	
Totalsumma	-104 067	-105 608	1 542	-308 781	-320 860	2 000

Kommentar:

Periodens resultat innebär ett överskott på totalt 1 542 tkr jämfört med budget.

Störst positiv avvikelse har Regiontrafik buss med 2 020 tkr och Öresundståg med 1 386 tkr.

Störst negativ avvikelse har Växjö stadstrafik med – 1 052 tkr.

Prognosen för 2018 är 2 000 tkr varav 5 000 tkr avser Öresundståg (återbetalning av hyreskostnader från vagnbolaget Transitio), 1 000 tkr avser anropsstyrd trafik (försenad utbyggnad av närtrafiken) och – 4 000 tkr Växjö stadstrafik (ökade indexkostnader samt ökade trafikkostnader p.g.a. utbyggd trafik). Nästa årsprognos lämnas i samband med delårsrapporten efter augusti.

Resandet för perioden maj 2017 – april 2018 ökade med 6,4 % för Växjö stadstrafik men minskade med 3,5 % för regiontrafiken jämfört med samma period tidigare år (exklusive skolkort).

Det samlade betyget för NKI (nöjd kundindex) enligt Kollektivtrafikbarometern var 65 % för perioden maj 2017 – april 2018 vilket var lägre än för samma period tidigare år (72 %).

Betyget för den senaste resan enligt Kollektivtrafikbarometern var 83 % för perioden maj 2017 – april 2018 vilket var något lägre än för samma period tidigare år (85 %).

Betyget för bemötande enligt Kollektivtrafikbarometern var 76 % för perioden maj 2017 – april 2018 vilket var oförändrat från samma period tidigare år.

Två nya linjer i regiontrafiken har startats under 2018. Linje 242 Växjö – Tävelsås – Tingsryd startade den 8 januari och linje 318 Lenhovda – Kosta – Lessebo startade den 12 februari.

Installationen av Wifi i regionbussar och stadsbussar beräknas vara färdigställd i augusti 2018.

Självfinansieringsgrad per trafikslag (linjetrafik)

Trafikslag	Intäkter tkr jan-april 2018	Kostnader tkr jan-april 2018	% jan-april 2018	Jämförelse % Bokslut 2017	Jämförelse % Budget 2018	% Prognos 2018
Öresundståg	38 544	38 824	99,3%	101,8%	95,9%	100,0%
Älmhults stadstrafik	488	849	57,5%	57,8%	55,6%	55,6%
Regiontrafik buss	33 287	73 665	45,2%	42,8%	42,1%	42,1%
Växjö stadstrafik	16 103	40 622	39,6%	39,9%	38,0%	38,8%
Krösatåg Nord	4 321	9 747	44,3%	44,5%	43,3%	43,3%
Pågatåg	264	795	33,2%	22,2%	25,0%	25,0%
Krösatåg Syd	4 398	14 277	30,8%	27,5%	29,7%	29,7%
SUMMA	97 405	178 779	54,5%	53,9%	52,9%	53,3%

Kommentar:

Självfinansieringsgraden för januari - april 2018 är 54,5 % vilket är högre än Bokslut 2017 (53,9 %) och högre än Budget 2018 (52,9 %).

Självfinansieringsgraden för motsvarande period 2017 var 54,6 %.

Prognosen för 2018 är 53,3 %.

Sjukfrånvaro (i procent av ordinarie arbetstid)

Centrum	JANUARI – APRIL 2018			JANUARI – APRIL 2017		
	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män
LTR Länstrafiken Gemensamt	6,6	10,5	2,0	5,2	7,5	2,6
UTR Uppdragsverksamhet Trafik	10,8	15,9	2,0	6,4	8,6	1,4
Trafiknämnd totalt	8,1	12,6	2,0	5,6	8,0	2,3

Kommentar:

Den totala sjukfrånvaron har varit betydligt högre i år än motsvarande period förra året.

Sjukfrånvaron har ökat både vad det gäller korttidsfrånvaro och långtidsfrånvaro.

Vi kan dock konstatera att det inte är någon ökning vad det gäller arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro.

6

Från: region@kronoberg.se
Till: [Region Kronoberg Officiell brevlåda](#)
Ärende: Medborgarförslag från webben
Datum: den 28 februari 2018 09:24:41

namn: Barbro Karlsson

adress: [redacted] Ljungby

telefon: [redacted]

forslag: Som inlägg i debatten Minska hyrpersonal har jag önskemål:

Att Region Kronoberg ändrar i sitt regelverk angående medicinska intyg för behov av framsättesplats alternativt buss vid transport med Serviceresor.

Sedan förra uppgraderingen gäller att alla intyg endast gäller 6 månader. Dessa ska varje gång skrivas ut av Specialistläkare vid sjukhusen, även om det gäller ett livslångt handikapp. Vc läkare får bara skriva ut intyg till och från sin Vc.

Låt specialistläkare arbeta effektivt med sitt och inte intyg var sjätte månad. Stor frustration och tidspillan för patienter, anhöriga, handläggare och chaufförer inom Serviceresor samt alla inblandade läkare.

Jag har skrivet avvikelse och kontaktat flera personal i Region Kronoberg samt bland andra driftschef J Sjöblom vid Serviceresor. Deras svar är att de måste följa regelverket.

Fått rådet att informera politiker Peter Feij ordförande i Trafiknämnden .

Tack för mig/min [redacted] - Barbro

7

Trafiknämnden

Länstrafikens strategiplan 2018-2020

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att fastställa Länstrafikens strategiplan 2018-2020 i enlighet med upprättad skrivelse.

Sammanfattning

Syftet med Länstrafikens strategiplan 2018-2020 är att utifrån trafikförsörjningsprogrammet skapa en strategisk plattform för länstrafikens verksamhet. Strategiplanen innehåller en beskrivning av länstrafikens varumärke och kundlöfte och kopplar detta till nyttan med kollektivtrafik på ett generellt plan. Dokumentet ger en bild av nuläget för verksamheten och de planlagda utökningar som är kända. I nulägesbeskrivningen skapas även en bild där området kollektivtrafik belyses ur flera aspekter och appliceras i ett Kronobergs-perspektiv.

Länstrafiken har valt följande strategier:

- att upparbeta goda kunskaper om kunden och marknaden
- att erbjuda en modern och attraktiv kollektivtrafik
- att sänka tröskeln till kollektivtrafiken
- att uppnå fördjupad samverkan med intressenter och aktörer

Strategierna kopplas till prioriterade områden för åren 2018-2020 och dessa områden är inordnade enligt de perspektiv som används i regionens verksamhetsplaner.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Länstrafikens strategiplan 2018-2020

Strategi 2020 – fler och nöjdare kunder

Mars 2018

Sammanfattning

Kollektivtrafiken i dag har en helt annan omfattning, roll och betydelse än vad den hade bara 10 år tillbaka i tiden. Viljan och ambitionsnivån för kollektivtrafiken i länet styrs av det politiskt beslutade trafikförsörjningsprogrammet. Syftet med länstrafikens strategiplan 2018-2020 är att utifrån trafikförsörjningsprogrammet skapa en strategisk plattform för länstrafikens verksamhet under de kommande åren så att det blir möjligt att ta väl underbyggda taktiska beslut som har stöd i relevant statistik och bakgrundsinformation om vårt område och vår omvärld – och som även vilar på långsiktighet i budgetramar och riktlinjer för regionens verksamhet.

Detta är andra revisionen av dokumentet och vi har tydliggjort de olika verksamhetsområdena inom Länstrafiken. Strategiplanen innehåller en beskrivning av länstrafikens varumärke och kundlöfte och kopplar detta till nyttan med kollektivtrafik på ett generellt plan.

Dokumentet ger en bild av nuläget för verksamheten och de planlagda utökningar som är kända. I nulägesbeskrivningen skapas även en bild där området kollektivtrafik belyses ur flera aspekter och appliceras i ett Kronobergs-perspektiv.

Länstrafiken har valt följande strategier:

- **att upparbeta goda kunskaper om kunden och marknaden**
- **att erbjuda en modern och attraktiv kollektivtrafik**
- **att sänka tröskeln till kollektivtrafiken**
- **att uppnå fördjupad samverkan med intressenter och aktörer**

Strategierna kopplas till prioriterade områden för åren 2018-2020 och dessa områden är inordnade enligt de perspektiv som används i regionens verksamhetsplaner.

En utmaning för kollektivtrafiken är att investering och utveckling av den, ofta endast beaktas som en stor utgiftspost i budgetsammanhang. Mervärden som kollektivtrafiken genererar, i form av positiva samhällseffekter är svåra att beräkna och ger inte så tydliga avtryck i ekonomiska redogörelser. Enligt den utredning som gjorts av Trivector på uppdrag av Länstrafiken Kronoberg kan vi konstatera att kollektivtrafiken i Kronobergs län bidrar till en sammanvägd samhällsekonomisk nytta med minst 433 miljoner kronor varje år. Enligt den utredning som gjorts av WSP på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik bedöms kollektivtrafiken i Sverige skapa samhällsnytta för betydligt mer än 14 miljarder kronor netto varje år. Sammantaget betyder detta att kollektivtrafiken ger positiva samhällseffekter som alla får nytta av i framtiden och bidrar till målet om "Gröna Kronoberg 2025".

Förord

”Tillsammans för fler och nöjdare resenärer”

Länstrafiken ansvarar för både den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken i länet samt tillståndsgivning för fem kommuner. Länstrafikens strategidokument visar vad som är viktigt att arbeta med för att uppnå de uppsatta målen för den **allmänna** kollektivtrafiken.

Vad som ska göras avseende utvecklingen av kollektivtrafiken, är ett politiskt beslut som återspeglar sig i trafikförsörjningsprogrammet. **Hur** det ska genomföras, är vad detta dokument kommer att beskriva. Trafikförsörjningsprogrammet sträcker sig fram till 2025, medan Länstrafikens strategidokument för den allmänna kollektivtrafiken sträcker sig över en rullande treårsperiod med årlig möjlighet till uppdatering.

Syftet med dokumentet är att vara ett vägledande strategidokument för länstrafikens verksamhet på medellång sikt; med en högre detaljeringsgrad än det överliggande TFP-dokumentet men samtidigt inte så detaljerat som de årliga verksamhetsplanerna. Nedan ser ni våra övergripande mål som anges i TFP. Det är en bra spridning på de olika målen och i de flesta fallen förhållandevis enkla att följa upp.

Målområde attraktivitet och användbarhet

Fler och nöjdare resenärer

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och enkel att använda

Kollektivtrafiksystemet ska vara robust och pålitligt

Målområde Miljö och hälsa

Kollektivtrafiksystemet ska bli mer resurseffektivt och bidra till en minskad klimatpåverkan

Kollektivtrafiksystemet ska bidra till ökad hälsa

Målområde Tillgänglighet för hållbar regional tillväxt

Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla en sammanhållen och gränslös region

Målområde Ekonomi

Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad ekonomisk resurseffektivitet

Under den kommande treårsperioden, står vi inför stora förändringar i verksamheten. Nuvarande kundcenter i Växjö, ska rivas och ge plats för ett nytt kommunhus och station där man på markplan gör utrymme för väntsal, biljettförsäljning/information samt ett antal caféer, restauranger och affärer. Under tiden kommer resecentrum att flyttas till en tillfällig byggnad. Avstånden och komplexiteten att byta färdmedel och då främst stadsbuss-tåg samt stadsbuss-regionbuss, gör att vi känner en oro för resandeutvecklingen under denna period.

Vårt nuvarande biljettsystem har en begränsad livslängd, underhållet kommer att pågå till december 2019. Med anledning av detta utvecklar vi i samverkan med Halland, Jönköping och Kalmar, vårt nya ”Biljett- och Betalsystem”. Bitarna i detta pussel faller så sakta på plats och ambitionen är att systemet ska vara i full drift i juni 2019. Samtidigt med detta, ser vi även över den gemensamma Sydtaxan 2.0 för att anpassa denna till de nya förutsättningarna. I detta arbete ingår även Skåne, Blekinge samt Västra Götaland.

Wifi ombord på bussar och tåg har varit en länge efterfrågad tjänst av våra kunder. Under våren och sommaren 2018 kommer detta att installeras på våra bussar i länet. Motsvarande för Öresundståg kommer att hanteras via en upphandling av den danska sidan och för Krösatåg har ännu inga beslut tagits.

Upphandlingen av den linjelagda busstrafiken kommer att påbörjas under 2019 med trafikstart juni 2023. Det kan tyckas att vi är ute i allt för god tid, men med tanke på att vi kan stå inför ganska stora trafik/teknikförändringar samt risken för ett överklagande, så måste vi arbeta med en tidslinje som är hållbar. För Öresundståg pågår arbetet med att ta fram upphandlingsunderlaget för fullt. Om allt går enligt plan, så ska trafikstarten ske under Q3/Q4 2020.

Slutligen vill jag understryka vikten av att arbeta gemensamt, självklart inom den egna organisationen, men även våra externa kontakter t.ex. trafikverket, entreprenörer, kommuner etc. är viktiga delar i att uppnå de uppsatta målen.

Thomas Nilsson

Trafikdirektör

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Förord	3
Innehållsförteckning	5
1. Länstrafiken Kronoberg	6
1.1 Vårt uppdrag	6
1.2 Vår vision	6
1.3 Organisation	7
1.4 Allmän och särskild kollektivtrafik	9
1.4.1 Avgränsningar	9
2. Länstrafikens varumärke	10
2.1 Våra värdeord	10
2.2 Vårt kundlöfte	11
2.3 Vår marknad och våra kundsegment	12
3. Nyttan med kollektivtrafik	13
3.1 Samhällsnytta	13
3.2 Kundnytta	15
4. Nulägesbeskrivning av regionen	16
4.1 Regional utveckling i Kronobergs län	17
4.1.1 Arbetsmarknad och näringsliv	18
4.1.2 Utveckling och framtid	21
4.2 Nyckeltal i en nationell kontext	22
5. Allmän kollektivtrafik	23
5.1 Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram	23
5.1.1 Mål i trafikförsörjningsprogrammet	23
5.2 Marknadsandel i kollektivtrafiken	26
5.3 Kundnöjdhet och resandefrekvens	26
5.4 Trafikutbud i Kronoberg – nuläge och framtidshorisont	28
5.5 SWOT-analys	34
5.6 Trender som påverkar oss	35
5.7 Ekonomiska förutsättningar	36
5.8 Nyckeltal ur bokslut	37
6. Strategier för att nå målen	38
6.1 Försäljningskanalstrategi	39
7. Prioriterade områden 2018-2020	40
7.1 Prioriteringsområde Kund	40
7.2 Prioriteringsområde medarbetare	45
7.3 Prioriteringsområde Verksamhetsutveckling	47
7.4 Prioriteringsområde ekonomi	50
Källförteckning och vidare läsning:	53

1. Länstrafiken Kronoberg

1.1 Vårt uppdrag

Länstrafiken Kronoberg har det övergripande ansvaret att utföra allmän och särskild kollektivtrafik samt sjukresor i länet. I uppgiften ingår att samordna, planera, utveckla och marknadsföra kollektivtrafik, sjukresor och anropsstyrd trafik. Vi är även kollektivtrafikmyndighetens expertstöd.

Länstrafiken Kronoberg ansvarar även för samordning av andra trafikuppdrag efter särskild överenskommelse med respektive kommun i länet.

Länstrafiken Kronobergs kostnadsomslutning under 2017 var 870 miljoner kronor. Under 2017 genomfördes 11,7 miljoner resor, varav 10,1 miljoner i linjetrafiken. Drygt hälften av linjetrafikens intäkter kommer från biljettintäkter och resten är skattemedel från Region Kronoberg. Dessutom utförde Serviceresor 243 000 resor under 2017 (färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och kompletteringstrafik). Kostnaderna för denna del av verksamheten finansieras av anslutna kommuner samt av regionen.

Länstrafiken Kronobergs verksamhet omfattar:

- Linjelagd busstrafik
- Sjukresor i Kronobergs län
- Kompletteringstrafik/Närtrafik
- Öresundståg, Krösatåg och Pågatåg

samt efter särskild överenskommelse med respektive kommun även:

- Skolskjuts i Alvesta, Lessebo, Ljungby, Markaryd, Tingsryd, Uppvidinge och Växjö
- Färdtjänsthandläggning för Alvesta, Lessebo, Tingsryd, Uppvidinge och Växjö
- Färdtjänsttransporter i Alvesta, Lessebo, Ljungby, Tingsryd, Uppvidinge och Växjö

Länstrafiken Kronoberg kör inte själv några fordon, utan all trafik utförs av fristående entreprenörer som upphandlas i konkurrens. 2017 utförde sammanlagt 11 olika företag den linjelagda busstrafiken för Länstrafiken Kronoberg, 162 fordon är upphandlade och de två största entreprenörerna var Bergkvarabuss och Grimslövsbuss. Kronoberg ingår i tre större tågtrafiksystem; Öresundståg och Krösatåg som utförs av Transdev samt Pågatåg som utförs av Arriva. Första halvåret 2018 finns totalt 41 entreprenörer och 369 fordon upphandlade.

1.2 Vår vision

Länstrafiken Kronoberg har som vision att kollektivtrafiken ska ses som
”Det naturliga sättet att resa i ett hållbart samhälle”.

Genom att arbeta mot visionen kommer våra uppsatta samhällsmål kring resande, miljö, tillgänglighet etc. att uppnås.

1.3 Organisation

Länstrafiken Kronoberg var tidigare en del av kommunalförbundet Regionförbundet Södra Småland. Den 1 januari 2015 slogs Landstinget Kronoberg och Regionförbundet södra Småland ihop och bildade Region Kronoberg, vilket innebär att Länstrafiken numera är en förvaltning inom Region Kronoberg.

Region Kronoberg är en politiskt styrd organisation som arbetar på uppdrag av invånarna. Regionens uppgift är att främja hälsa, hållbarhet och tillväxt i Kronoberg. Visionen är ett gott liv i ett livskraftigt Kronoberg. Det ska vara attraktivt att bo, arbeta och leva i Kronobergs län.

Region Kronoberg ansvarar för områden som bidrar till den regionala utvecklingen i hela länet. Det finns drygt 6 000 medarbetare i organisationen som är indelad i tre olika förvaltningar: hälso- och sjukvård, trafik samt regional utveckling och kultur. Förvaltningarnas uppdrag är att ta fram underlag för politiska beslut samt att genomföra de politiska besluten.

I nedanstående organisationsschema framgår hur Region Kronoberg är organiserat.



Bild 1: Organisationsschema Region Kronoberg.

Länstrafiken Kronoberg leds av Region Kronobergs trafiknämnd. Länstrafikens tjänstemannaorganisation leds av trafikdirektören.

Länstrafiken är organiserad enligt nedanstående organisationsschema:

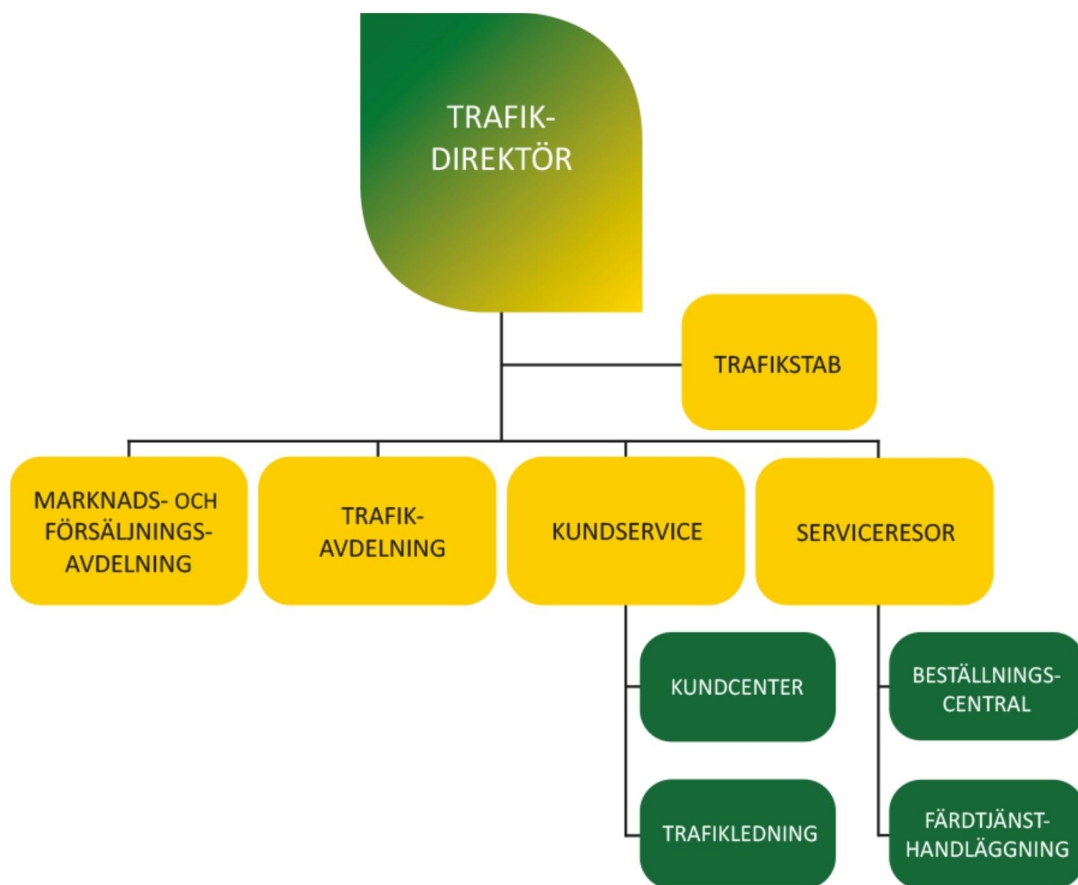


Bild 2: Organisationsschema Länstrafiken Kronoberg.

1.4 Allmän och särskild kollektivtrafik

Den allmänna kollektivtrafiken definieras som linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik som är tillgänglig för allmänheten. Den särskilda kollektivtrafiken erbjuds en definierad målgrupp efter särskild prövning.

Följande lagar reglerar den allmänna och särskilda kollektivtrafiken:

- Lag om kollektivtrafik 2010:1065 Kollektivtrafiklagen
- Lag om färdtjänst 1997:736
- Lag om riksfärdtjänst 1997:735
- Lag om resekostnadsersättning vid sjukresor 1991:419
- Skollag 2010:800
- Lag om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor 1991:1110

Ansvar för olika former av personresor regleras således av helt olika lagstiftningar. Lagarna om färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor är individuella rättighetslagar medan kollektivtrafiklagen är en organisationslagstiftning.

En rättighetslag kännetecknas av att den beskriver ett antal rättigheter och att beslut om rättigheter enligt lagstiftning kan överklagas.

En organisationslagstiftning däremot, tar ingen individuell hänsyn utan syftar istället till att genom lag reglera hur en viss nytta ska vara organiserad.

1.4.1 Avgränsningar

Detta strategidokument omfattar verksamheten inom den allmänna kollektivtrafiken. Ett motsvarande strategidokument för den särskilda kollektivtrafiken och omfattar då Serviceresor samt skolskjutsverksamheten.

2. Länstrafikens varumärke

Länstrafiken Kronoberg är varumärket för kollektivtrafiken i Region Kronobergs regi och varumärket är starkt och välkänt hos såväl kunder som allmänhet.



Ett starkt och välkänt varumärke ger oss många fördelar. Våra målgrupper får en starkare relation till oss och upplever att de kan lita på oss. Detta förenklar vårt vardagliga arbete. När våra kunder har en positiv grundinställning har vi lättare att göra dem nöjda. Blir våra resenärer tillräckligt positiva kommer de också att fungera som ambassadörer för oss. Då sprider de positiv information till sina vänner och bekanta vilket fungerar som reklam med hög trovärdighet för oss. Det finns även interna fördelar med ett starkt varumärke. Med tydliga värderingar får vi lättare att samarbeta och nå våra gemensamma mål. En stolthet över varumärket och vår egen organisation skapar även motivation och arbetsglädje vilket är viktiga framgångsfaktorer. Ett starkt varumärke byggs alltid inifrån och ut.

Vi strävar efter att ladda vårt varumärke med rätt typ av associationer. Detta är ett strategiskt arbete och det kräver långsiktighet och uthållighet.

2.1 Våra värdeord

De värdeord vi vill associeras med är: betydelsefullt, enkelt, mänskligt, tryggt och nytänkande.

Det är värden som vi tycker är viktiga för att lyckas uppnå våra mål. De står också för de värderingar som ska präglade medarbetarna och organisationen. Vi ser följande betydelse i våra värdeord:

Betydelsefullt: Vårt uppdrag är betydelsefullt för att samhället ska fungera. Det finns en stolthet över att vi skapar resmöjligheter som gör människors liv enklare.

Enkelt: Det ska vara enkelt att förstå och att använda kollektivtrafiken. Vi ska alltid sträva efter smidiga och bra lösningar.

Mänskligt: Vi väljer miljömässigt bra alternativ och tar ett aktivt ansvar för vår gemensamma framtid. För oss är det en självklarhet att visa omtanke och respekt i vårt dagliga arbete.

Tryggt: Våra kunder ska kunna lita på oss och att vi utför det vi lovar. Blir något fel är ambitionen att avhjälpa så att kunden blir nöjd.

Nytänkande: Vi följer utvecklingen i vår omvärld. Vi är moderna och vågar tänka annorlunda i både små och stora frågor.

Betydelsefullt

Enkelt

Mänskligt

Tryggt

Nytänkande

2.2 Vårt kundlöfte

Vårt kundlöfte är det övergripande budskapet som ska präglade Länstrafiken Kronoberg. Löftets innebörd är några av de saker som vi vill ska förknippas med vårt varumärke. Kärnan i vårt varumärke handlar om att göra livet enklare för invånaren i Kronobergs län och därmed skapa ett naturligt förhållningssätt till kollektivtrafiken. Vårt löfte är ”Vi gör livet enklare”.

Kundlöftets innebörd:

- Vi gör det enklare för de allra flesta att klara vardagens resebehov.
- Vi underlättar studie- och arbetspendling vilket är positivt för regionens tillväxt och utveckling.
- Vi gör det enklare för invånarna att utvecklas genom att lösa resebehovet till betydelsefulla upplevelser på fritiden.
- Våra tjänster ska alltid utföras med hög kvalitet.
- Vi håller det vi lovar.
- Vi bidrar till att skapa ett gott liv i Kronoberg.



**”Vi gör livet
enklare”**

2.3 Vår marknad och våra kundsegment

Våra kunder har olika motiv och behov för sitt resande. Genom att förstå kunderna bättre och behandla dem efter vilka de är, deras beteende och deras behov går det att göra marknadsföringen effektivare och mer lönsam. Ju bättre man förstår den population man vill ska resa oftare eller resa kollektivt över huvud taget, desto större möjlighet har man att vidta rätt åtgärder, nå fram med relevant information etc. Ett problem i det sammanhanget är naturligtvis att länets ca 197 500 invånare varierar i vilken tillgång de har till olika transportmedel, vilka transportbehov de har, vilken inställning de har till att resa kollektivt, vilka mediavanor de har osv. För att kunna hantera denna variation och kunna målinrikta och anpassa åtgärder underlättar det att använda en förenklad modell av verkligheten, dvs. reducera de 197 500 individerna till ett antal typer som rimligt väl beskriver variationen på ett hanterbart men ändå meningsfullt och användbart sätt.

För att få fram dessa typer har vi låtit genomföra en segmenteringsanalys där totalpopulationen delats in i segment som är sinsemellan så olika som möjligt, men inbördes så lika som möjligt. Analysen har resulterat i en ny kundsegmenteringsmodell. En modell som delar in vår marknad i fyra segment; Engagerade, Välvilliga, Återhållsamma och Ifrågasättande. Segmenten är baserade på en kombination av resvanor, attityder till kollektivtrafik, socioekonomiska faktorer, demografi och personlighet. I analysen framgår också via vilka mediekkanaler vi bäst når fram till de olika segmenten.

Engagerade

De reser mest kollektivt och har den mest positiva synen på kollektiv-trafik. De är också mest progressiva och förändringsbenägna.



Välvilliga

De reser mindre, för att de känner att de har svårt att få ihop livspusslet med att resa kollektivt. De är dock i grunden positiva till kollektivtrafik.



Återhållsamma

De är minst benägna att göra förändringar, även om det ibland kan finnas en vilja. De reser förhållandevis sällan kollektivt för att det är enklast att fortsätta ta bilen som de alltid gjort.



Ifrågasättande

De reser sällan kollektivt. De är mest negativa till hur det fungerar idag, men de är generellt mer intresserade och förändringsbenägna än de Återhållsamma.



3. Nyttan med kollektivtrafik

Kollektivtrafiken skapar värden både för den som reser och för vårt samhälle.

3.1 Samhällsnytta

Kollektivtrafiken är i de flesta fall en god affär för samhället. I diskussionerna kring kollektivtrafikens kostnader betraktas dessa dock oftast som en utgiftspost och inte som en investering och bidrag till samhällsnyttan. För att illustrera kollektivtrafikens bidrag till samhällsnyttan på ett tydligt sätt brukar kollektivtrafiken beskrivas som ett isberg. Toppen på isberget illustrerar de synliga effekterna som är knutna till företagsekonomiska mått; intäkter, kostnader, självfinansieringsgrad, m.m. Den största delen av isberget, som vi inte ser, innehåller de delar som har stort positivt bidrag till samhällsnyttan, men då det är svårt att mäta effekten av dessa glöms de oftast bort i diskussionen om kollektivtrafikens nytta.



Bild 3: Illustration av kollektivtrafikens bidrag till samhällsnyttan.

Enligt den utredning som gjorts av WSP på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik (Kollektivtrafikens samhällsnytta, 2017) bedöms kollektivtrafiken i Sverige skapa samhällsnytta för betydligt mer än 14 miljarder netto varje år.

De parametrar som funnits med i WSP:s beräkningar är:

- resenärsnytta
- luftföroreningar och klimatgaser
- trafiksäkerhet
- trängsel i kollektivtrafiken
- buller
- vägslitage
- skatteintäkter från löner
- kollektivtrafikens intäkter och kostnader

Utöver dessa beräkningar så påverkar kollektivtrafiken samhället positivt på flera sätt:

- social hållbarhet och fördelningspolitik
- effekter på stadsmiljö och närområde
- transporteffekter utanför kalkylen

Värdering av kollektivtrafikens samhällsnytta

Kollektivtrafik bedöms vanligtvis av dess kvalitéer, utbud, pris och kostnader. Trafiken är bara en del av de samhällstjänster som erbjuds invånarna och konkurrerar om de offentliga medlen som finns att tillgå.

Med anledning av ovanstående gav Länstrafiken Kronoberg, Trivector i uppdrag att räkna på den samhällsnytta som den allmänna kollektivtrafiken bidrar med i länet.

Det är svårt att exakt värdera samtliga effekter på påverkar samhällsnyttan. De effekterna som går att värdera för en samhällsekonomisk beräkning av kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronoberg och som är med i rapporten är följande:

- **Producenteffekter** är trafikleverantörens intäkter och kostnader, förenklat biljettintäkterna minus kostnaden för trafiken.
- **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.
- **Effekter på den offentliga budgeten** består av förändrade skatteintäkter. Det som också bör noteras är att det finns en lång rad effekter som inte ingår och därmed inte har inkluderats i den här studien. Bland dessa kan nämnas:
 - **Effekter på regional tillgänglighet** på 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.

Beräkningarna av effekterna är gjorda utifrån antagandet att dagens kollektivtrafik inte finns, utan resandet utförs med bil istället. Vi kan konstatera att kollektivtrafiken i Kronobergs län bidrar till sammanvägd samhällsekonomisk nytta med **433 miljoner kronor** varje år. Den enskilt största orsaken till detta är kollektivtrafikens positiva effekter på folkhälsan. Att resa kollektivt leder till ökad fysisk aktivitet för resenärerna, vilket minskar samhällets kostnader för exempelvis sjukvård och sjukskrivningar.

Trivectors rapport var avgränsad så att exempelvis effekter på regional tillgänglighet, arbetsmarknad och sysselsättning **inte** fanns med i värderingen. Rapporten visar också att de mål och resandeökningar som finns med i Trafikförsörjningsprogrammet till år 2025 kommer att bidra till en positiv nytta för samhället med **ytterligare 85 miljoner kronor**.

3.2 Kundnytta

Kollektivtrafiken skapar dock inte bara nytta för samhället. Den ger också stora positiva effekter för de enskilda individerna, våra kunder och resenärer.

För många människor är kollektivtrafiken det enda resealternativet. För dessa människor bidrar kollektivtrafiken med en rörelsefrihet som inte hade varit möjlig annars.

Kollektivtrafiken ger den enskilde möjligheten att studera eller arbeta inom ett större område och därmed skapar den möjlighet till fler studiemöjligheter och arbetstillfällen.

Kollektivtrafiken ger också ökad frihet att välja var man vill bo och var man vill arbeta eller studera.

Aktuell forskning visar att den som reser kollektivt får en bättre hälsa genom att den som åker kollektivt rör sig i genomsnitt fyra gånger längre sträcka per dag än den som åker bil.

Kollektivtrafikresenären reser säkrare då skaderisken är åtta gånger större för bilister och 144 gånger större för mc-förare och mopedister.

Utöver ökad rörelsefrihet, bättre hälsa, fler arbetstillfällen och säkrare resande ger kollektivtrafiken den enskilde oftast mer pengar i plånboken. Dessutom gör den enskilde en insats för miljön.

Även icke-kunder har nytta av kollektivtrafiken då den exempelvis ger mindre trängsel för övriga trafikanter.

4. Nulägesbeskrivning av regionen

Med fem grannlän har Kronobergs län en strategisk placering sett till länsöverskridande arbetspendling, vilket avspeglar sig i statistiken. Efter Stockholms län är Kronoberg det län som, i relation till befolkningen, har det högsta pendlingsnettot i Sverige. Detta beror på en betydande inpendling från grannlänerna. Inpendlingen till länet har mellan 1993-2013 mer än fördubblats, och i relation till befolkningen är inpendlingen till Kronobergs län högst i landet.

De tre arbetsmarknadsregionerna i Kronoberg är Ljungby, Växjö och Älmhult. Även om dessa definieras som egna arbetsmarknader finns ett stort utbyte dem emellan och det är av stor vikt att resmöjligheterna fortsätter att utvecklas.

Pendlingen i Kronobergs län har ett antal tydliga koncentreringsringar, vilket bilden på sidan 20 visar. Först och främst är det tydligt att Växjö har en central funktion sett till arbetspendling, särskilt vad gäller den inomregionala pendlingen. Ett flertal av de starkaste pendlingsrelationerna i länet går mellan Växjö och orterna i det närliggande omlandet. Men regionens pendlingsrelationer sträcker sig även utanför länet, exempelvis mot Kalmar i öst, Lund i söder och Värnamo i nordväst. I denna mening har Växjö och Älmhult störst funktionell räckvidd.

För mer långväga resande med tåg intar Alvesta, som knutpunkt där Kust-till-Kust-banan korsar Södra Stambanan, en särställning. Antalet bytesresor som sker i Alvesta är mycket stort. Sträckan Alvesta-Växjö är den fjärde mest sålda Resplus-sträckan i Sverige (dvs där man i förväg köper en kombinerad resa med flera operatörer (t ex SJ) bestående av exempelvis tåg och länstrafik).

4.1 Regional utveckling i Kronobergs län

Befolkningstätheten i Kronobergs län uppgår till 23,1 invånare per kvadratkilometer. För att ligga i de södra delarna av Sverige är detta en låg täthetsnivå. Av grannlänerna är det endast Kalmar län som har en lägre befolkningstäthet. Befolkningstätheten i Skåne är fem gånger högre än i Kronobergs län.

I Växjö kommun, som har den tätaste befolkningsstrukturen i länet, uppgår befolkningstätheten till 53,7 invånare per kvadratkilometer och i Uppvidinge kommun, som är den glesaste kommunen i länet, bor det endast 8,1 invånare per kvadratkilometer.

Det bor 197 519 personer i Kronobergs län. Länet är, sett till folkmängd, det fjärde minsta i riket. Växjö kommun, med 91 060 invånare, är den mest folkrika i länet. Två av åtta kommuner i länet, Uppvidinge och Lessebo, har under 10 000 invånare.

Genomsnittsåldern i länet är 41,6 år, vilket är över riksgenomsnittet som ligger på 41,2 år. I Stockholms län, som har den lägsta medelåldern i Sverige, uppgår den till 39,1 år. Inom länet är medelåldern som lägst i Växjö kommun där den genomsnittlige invånaren är 39,9 år.

Kommun	Folkmängd	Medelålder	Andel kvinnor	Andel utlandsfödda	Försörjningskvot
Växjö	91060	39,9	49,7%	17,4%	74,1
Ljungby	28297	43,4	49,2%	17,3%	81
Alvesta	20026	41,9	48,8%	18,7%	87,9
Älmhult	17148	41,7	49,3%	20,6%	81,8
Tingsryd	12451	46	49,1%	15,6%	92,3
Markaryd	10170	44,1	48,9%	22,2%	89,5
Uppvidinge	9561	43,8	47,7%	19,9%	88,4
Lessebo	8806	41,7	48,3%	25,8%	95,1
Kronobergs län	197519	41,6	49,2%	18,4%	80,5

Försörjningskvoten är ett viktigt mått för regioner och kommuner. Ju högre försörjningskvot, desto fler är de personer som ska försörjas av invånarna som är i arbetsför ålder. Som arbetsför ålder räknas personer mellan 20-64 år. I Kronobergs län uppgår försörjningskvoten till 80,5, vilket innebär att 100 personer i arbetsför ålder ska försörja 80,5 personer i ej arbetsför ålder. I riket uppgår kvoten till 74,5. Som lägst är den i Stockholm där den uppgår till 65,8 och som högst i Dalarna där kvoten är 84,4. Skillnaderna är stora även inom länet när vi studerar försörjningskvoten. I Lessebo kommun uppgår den till 95 och i Växjö till 74.

En majoritet av länets invånare, 50,8 procent, är män. Jämfört med övriga län är detta den tredje högsta andelen i Sverige, endast Blekinge- och Norrbottens län har en högre. I riket uppgår andelen män av befolkningen till 50,2 procent. I Kronobergs län uppgår andelen utlandsfödda av befolkningen till 18,4 procent, vilket är något över riksgenomsnittet som ligger på 17,9 procent. Jämfört med övriga län i riket har Kronobergs län den femte högsta andelen utlandsfödda av befolkningen.

Kronobergs län har ett centralt läge i södra Sverige. Växjö, med drygt 65 000 invånare, är länets- och sydöstra Sveriges största stad. De närmsta större grannstäderna utanför länet är Kalmar, Jönköping, Karlskrona och Halmstad. Malmö är den mest närbelägna storstaden.

Det finns endast två orter i länet med över 10 000 invånare; Växjö och Ljungby. Älmhult ligger strax under denna gräns. Efter de tre största orterna följer Alvesta, med nästan 9 000 invånare. I övrigt finns endast två ytterligare orter i länet med över 3000 invånare; Hovmantorp och Tingsryd.

Jämfört med grannlänerna har Kronobergs län en mer utpräglad monocentrisk struktur. Det innebär att en stor del av befolkningen i länet bor i en enskild stad. En polycentrisk struktur innebär motsatsen; att befolkningen är fördelad mellan flera städer. I Kronobergs län bor 34,1 procent av invånarna i Växjö tätort, andelen är dubbelt så hög jämfört med hur stor andel av invånarna i Kalmar län som bor i Kalmar tätort.

Samtidigt som en hög andel av länets invånare bor i Växjö tätort bor även en, jämfört med övriga län, hög andel utanför en tätort. I Kronobergs län uppgår denna andel till 21,3 procent, den femte högsta andelen i riket. Riksgenomsnittet uppgår till 13 procent.

Kommun	% i tätort	% i största staden
Lessebo	88,2%	41,0%
Växjö	86,8%	85,5%
Markaryd	77,4%	61,7%
Uppvidinge	73,4%	37,4%
Ljungby	70,8%	80,7%
Älmhult	69,7%	84,3%
Alvesta	69,3%	63,6%
Tingsryd	63,0%	39,9%

I flera av länets kommuner bor en hög andel av befolkningen utanför tätorterna. I kommunerna Tingsryd, Alvesta och Älmhult uppgår denna andel till mer än 30 procent. Växjö- och Lessebo kommun ligger närmre riksgenomsnittet, i de båda kommunerna bor endast 12-13 procent av befolkningen utanför kommunens tätorter. Koncentrationen av invånarna till den största staden i kommunen är som högst i kommunerna Växjö, Älmhult och Ljungby. I dessa kommuner uppgår koncentrationsgraden till 81-86 procent. I kommunerna Lessebo, Uppvidinge och Tingsryd bor endast mellan 37-41 procent av invånarna i den största orten.

4.1.1 Arbetsmarknad och näringsliv

Länet består av tre arbetsmarknadsregioner; Växjö, Älmhult samt Ljungby. Med arbetsmarknadsregion avses här SCB:s indelning. Enkelt sagt är en arbetsmarknadsregion en geografisk indelning, utifrån kommunnivå, som är skapad utifrån hur människor reser och arbetar inom en viss geografisk yta. Indelningen är således funktionell och inte administrativ.

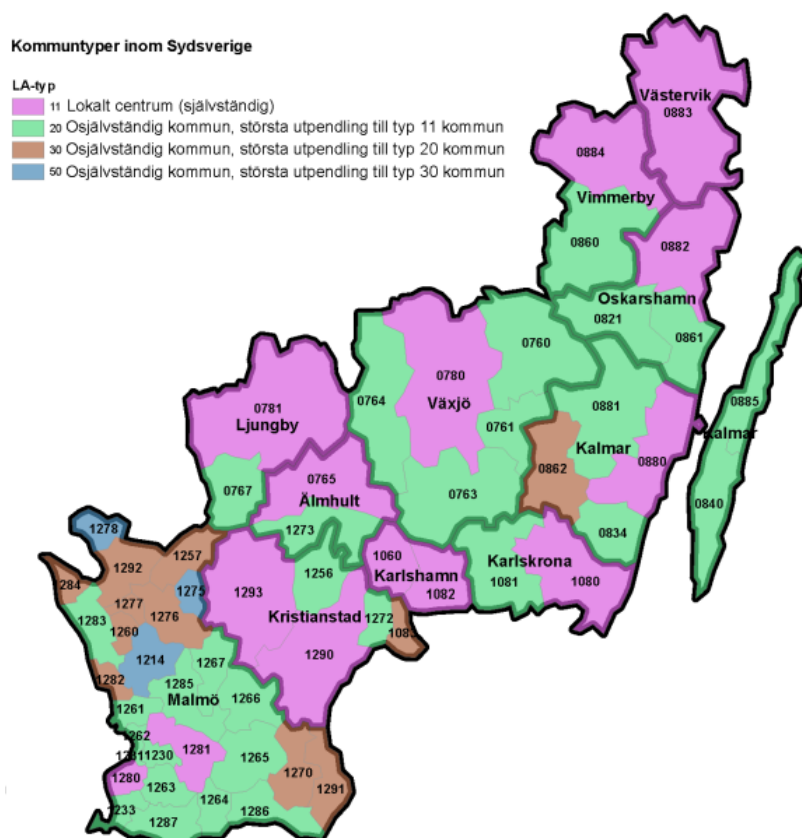


Bild 4: Kommuntyper i Sydsverige Typsiffran indikerar en procentsats av sysselsatt nattbefolkning.

Den största arbetsmarknadsregionen, sett till antal arbetstillfällen, i Kronobergs län är Växjö följt av Ljungby och Älmhult. I Växjö arbetsmarknadsregion ingår fem kommuner och totalt arbetar drygt 61 000 människor inom den, varav 70 procent i Växjö kommun. I Ljungby arbetsmarknadsregion, som även inkluderar Markaryds kommun, arbetar drygt 17 000 personer och i Älmhults arbetsmarknadsregion arbetar 14 000 personer. Älmhults arbetsmarknadsregion inkluderar även Osby kommun, vilket gör den till den enda arbetsmarknadsregionen i länet som är interregional.

Näringslivsstrukturen i de olika arbetsmarknadsregionerna och kommunerna skiljer sig åt. I Ljungby arbetsmarknadsregion utgör tillverkningssektorn en hög andel arbetstillfällena. Detta som en följd av att både Ljungby- och Markaryds kommun har en specialisering inom sektorn. I Växjö arbetsmarknadsregion har tjänste- och servicesektorn ett mer dominerande inslag, vilket beror på att Växjö står för en hög andel av jobben i denna region. I de övriga kommunerna inom regionen står tillverkningsindustrin för en mycket hög andel av arbetstillfällena. Älmhults arbetsmarknadsregion har en liknande struktur som Växjö men med en högre specialisering inom handel. För att vara en kommun med få invånare har Älmhult en relativt unik näringslivsstruktur med en hög andel jobb inom service- och tjänstesektorn. Detta kan främst förklaras med IKEA:s omfattande verksamhet i kommunen.

Antal pendlare	Pendlingsort	Pendlingsort
4727	VÄXJÖ	Alvesta
1455	VÄXJÖ	Lessebo
1313	VÄXJÖ	Tingsryd
1264	Osby	Älmhult
1205	VÄXJÖ	Uppvidinge
810	Ljungby	VÄXJÖ
717	VÄXJÖ	Älmhult
544	Hässleholm	Markaryd
541	Ljungby	Värnamo
502	VÄXJÖ	Stockholm
491	Ljungby	Markaryd
459	Malmö	Älmhult
404	Ljungby	Älmhult
384	VÄXJÖ	Värnamo
327	Hässleholm	Älmhult
327	Ljungby	Alvesta
320	Laholm	Markaryd
310	Älmhult	Alvesta
295	Ronneby	Tingsryd
284	Karlshamn	Tingsryd
283	Orkelljunga	Markaryd
281	VÄXJÖ	SÄVSJÖ
276	Nybro	Uppvidinge
274	Markaryd	Älmhult
270	Uppvidinge	Vetlanda
245	Alvesta	Värnamo
240	Olofström	Tingsryd
239	VÄXJÖ	Jönköping
233	VÄXJÖ	Vetlanda
220	Emmaboda	Lessebo

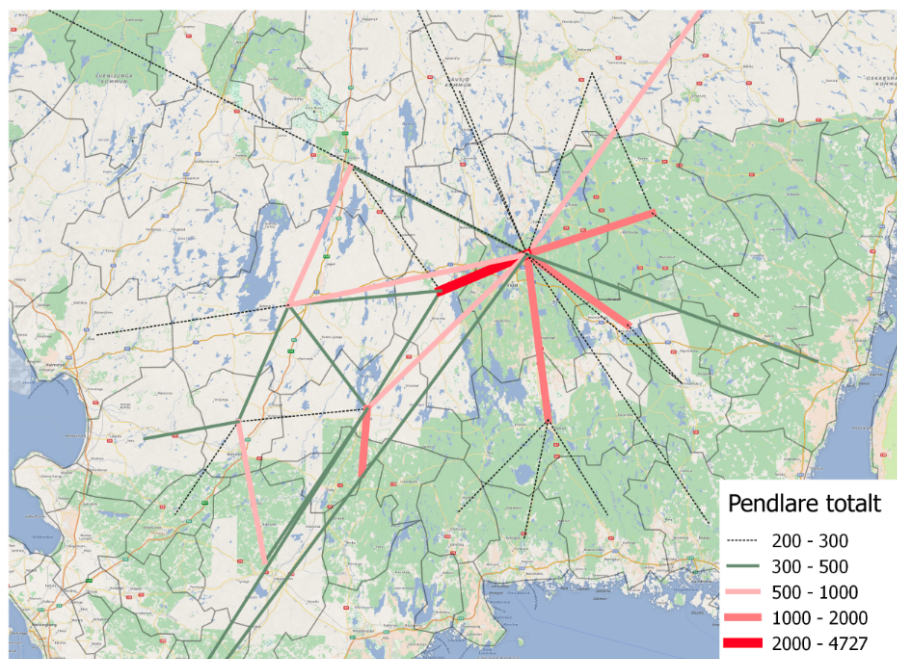


Bild 5: Pendlingsmönster i Kronobergs län med omnejd.

Att en stor andel av jobben i länet finns i Växjö gör att arbetsresorna inom länet får ett radiellt mönster. Av de 30 största pendlingsrelationerna, mellan tätorter innan- och utanför länet, ingår Växjö i 20 av dem. Av de som pendlar över en kommungräns inom länet för att arbeta gör 80 procent av dem det i relation till Växjö kommun. Pendlingsintensiteten är som högst i kommunerna Alvesta- och Lessebo kommun, där mellan 43-48 procent av den sysselsatta befolkningen pendlar över kommungräns för att arbeta.

Om vi ser till vilka specifika pendlingsrelationer av de 30 största relationerna som har ökat mest mellan 2008-2014 har den kraftigaste ökningen, i faktiska tal, skett mellan Älmhult-Malmö följt av relationerna Växjö-Alvesta, Växjö-Kalmar, Växjö-Tingsryd samt Växjö- Ljungby. De relationer som har försvagats mest under samma tid är Växjö-Ingelstad, Ljungby-Lagan, Alvesta-Moheda, Ljungby-Ryssby samt Markaryd-Strömsnäsbruk.

4.1.2 Utveckling och framtid

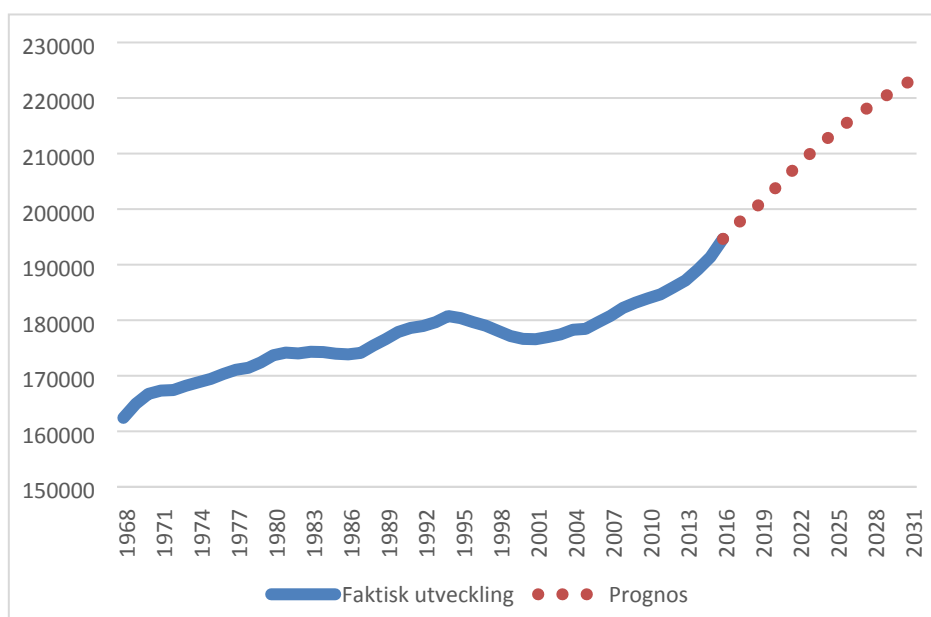


Bild 6: Diagram, Befolkningsprognos för Kronobergs län 2017-2031

De senaste åren har Kronobergs län haft en mycket god befolkningstillväxt. Tillväxten förväntas att fortsätta även de följande åren. Under 2019 är förväntan att länets invånarantal kommer att uppgå till drygt 200 000 invånare och 2025 prognosticeras ett invånarantal på 214 000 personer. För närvarande innehåller alla befolkningsprognoser stora osäkerhetsfaktorer. Utfallet beror till stora delar på hur stor invandringen till Sverige kommer att bli och hur stor andel av invandringen i riket som kommer att tillfalla Kronobergs län. De senaste årens starka befolkningstillväxt i länet har i huvudsak berott på invandringen. I relation till befolkningen har Kronobergs län haft den högsta invandringen av samtliga län under perioden 2011-2016. Prognosen baseras på SCB:s riskprognos och dess antaganden för framtiden.

På kommunal nivå förväntas en större spridning av befolkningstillväxten än tidigare. Detta beroende på att invandringen bidragit till en befolkningstillväxt i samtliga av länets kommuner under de senaste åren. SCB:s prognoser för länets kommuner visar att ingen kommun förväntas att få en minskande befolkning mellan 2015-2031. Detta beror på att invandringen har bidragit till en mer fördelad befolkningstillväxt än förut. Dock kommer en majoritet av tillväxten i länet fortsatt ske i Växjö tätort med närområde. Jobbtillväxten förväntas främst ske inom service- och tjänstesektorn och den är mest representerad i Älmhult och Växjö. Detta kommer att öka pendlingstrycket in till Växjö och pendlingsnära orter med prisvärda villor kommer att bli intressanta boendalternativ. Älmhults kommun, och tätorten i synnerhet, förväntas att växa mer än förut som en följd av ökat bostadsbyggande. Kommunen har under lång tid haft en mycket låg befolkningstillväxt i förhållande till jobbtillväxten.

4.2 Nyckeltal i en nationell kontext

Sedan ett par år tillbaka publicerar Sveriges kommuner och landsting rapporten Öppna jämförelser för kollektivtrafiken. Rapporten jämför den allmänna lokala och regionala kollektivtrafiken i landet och bygger på statistik från 2016 hämtad från Svensk kollektivtrafik, Trafikanalys och Statistiska Centralbyrån. Nyckeltal i Öppna jämförelser är relevanta för att sätta resande och utbud i Kronoberg i ett nationellt perspektiv. Bland dessa nyckeltal kan särskilt nämnas antalet resor/invånare och antalet utbudskilometer/invånare.

Antal resor är ett mått på antal påstigningar i regional kollektivtrafik. Måttet indikerar i vilken utsträckning som länets invånare och besökare utnyttjar kollektivtrafiken, vilket kan ses som en indikator för kollektivtrafikens attraktivitet.

En faktor som har betydelse för hur många resor som registreras är sättet att organisera trafiken. Vid resa med övergång mellan färdmedel räknas varje övergång som en resa.

Resor/invånare	Riket	Kronoberg
2015	150.5	48
2016	154.7	50.1
Procentuell ökning	2.8%	4.4%

- Den procentuella ökningen av antalet resor/invånare ökade snabbare i Kronoberg än jämfört med riket som helhet mellan 2015 och 2016.

Antalet utbudskilometer per invånare indikerar vilken servicenivå kollektivtrafiken erbjuder i form av turtäthet och resmöjligheter. Här återfinns Kronobergs län strax under snittet för riket när det gäller busstrafik och strax över rikssnittet för tågtrafik.

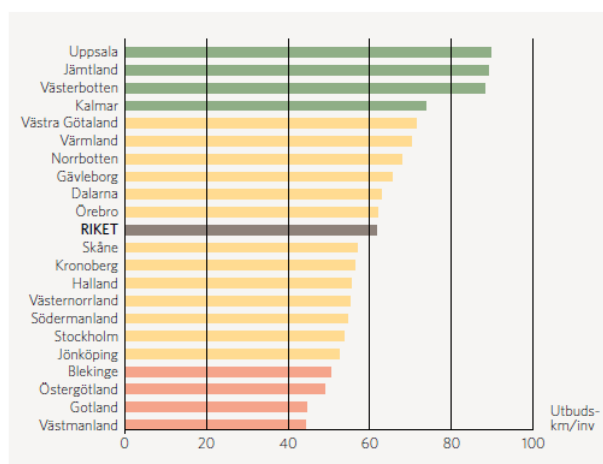


Bild 7: Utbudskilometer buss per invånare 2016 (Källa: Öppna jämförelser)

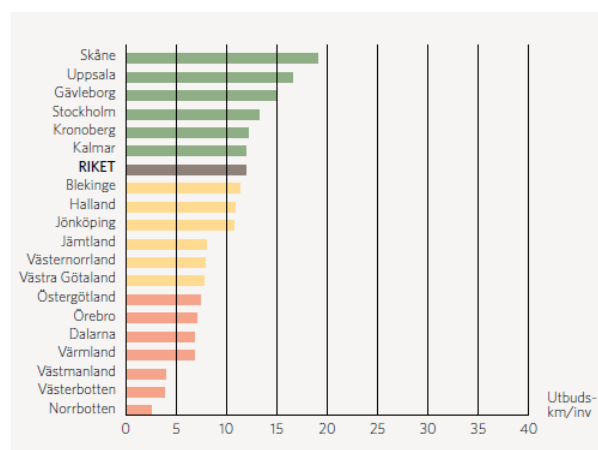


Bild 8: Utbudskilometer tåg per invånare 2016 (Källa: Öppna jämförelser)

5. Allmän kollektivtrafik

Med allmän kollektivtrafik avses linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik som är tillgänglig för allmänheten. Med den allmänna kollektivtrafiken erbjuds den enskilde transportmöjligheter enligt vissa i förväg fastställda regler och kostnader.

5.1 Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram

Sedan den 1 januari 2012 gäller en ny kollektivtrafiklag i Sverige (SFS 2010:1065). Införandet av ny kollektivtrafiklag innebär att varje län ska ha en regional kollektivtrafikmyndighet (i Kronoberg är det regionstyrelsen), som ska upprätta ett trafikförsörjningsprogram.

Syftet med Trafikförsörjningsprogrammet för Kronobergs län (TFP) är att tillhandahålla långsiktiga mål och riktlinjer för hur kollektivtrafiken ska fungera i länet för kvinnor och män, pojkar och flickor i olika åldrar och för att stödja regionalt hållbar tillväxt. De sammanlagda insatserna ska bidra till den regionala utvecklingsstrategins målbild Gröna Kronoberg 2025.



Trafikförsörjningsprogrammet ska fungera som en understrategi till den Regionala utvecklingsstrategin för Kronobergs län (RUS) och ska förhålla sig till andra styrdokument såsom Länstransportplanen, de regionala miljömålen för Kronobergs län, de kommunala översiktsplanerna samt de nationella transportpolitiska målen. TFP är styrande för Länstrafiken Kronoberg och vår uppgift är att verkställa de delar i trafikförsörjningsprogrammet som ska ske i offentlig regi dvs vi står för det operativa arbetet med kollektivtrafiken i Kronobergs län.

Länstrafiken Kronobergs strategidokument "Fler och nöjdare kunder 2020" har således sin utgångspunkt i de mål och strategier som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Sammantaget lyfter trafikförsörjningsprogrammet fram sju mål som regionen ska arbeta mot de kommande åren i syfte att utveckla kollektivtrafiken.

Trafikförsörjningsprogrammet antogs av Regionfullmäktige den 25 november 2015.

5.1.1 Mål i trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammets målbild är **HÅLLBAR KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ALLA**. Målbilden har fyra målområden: *Attraktivitet och användbarhet, Miljö och hälsa, Tillgänglighet för regional tillväxt, samt Ekonomi*. Inom varje målområde finns uppsatta mål enligt sammanfattningen på omstående sida.

Målområde attraktivitet och användbarhet	
Fler och nöjdare resenärer	• Resandet ska i genomsnitt öka med minst 3 % per år, och uppnå minst 10,6 miljoner resor år 2020 och minst 12,4 miljoner resor år 2025. • Antal personkilometer ska öka i minst samma takt som antalet resor. • Kollektivtrafikens marknadsandel i Kronobergs län ska vara minst 13,5 % år 2025, delmål 12,5% 2020 • Antal resor per invånare ska öka (47 resor/person 2014) • Nöjd Kund Index (NKI) ska vara minst 70 % år 2020 och minst 75 % år 2025 (66 % år 2014) • Allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg ska öka (51 % år 2014).
Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och enkel att använda	• Bytespunkter och hållplatser med minst 20 påstigande per dygn eller minst 4000 påstigande per år ska åtgärdas så att de uppfyller krav på tillgänglighet enligt hållplatshandbokens prioriteringar (berör ca.10 % av samtliga hållplatser). • Bytespunkter och hållplatser i linjetrafik där många barn och ungdomar reser, ska åtgärdas enligt hållplatshandbokens prioriteringar. • Resenärerna ska i högre grad uppleva att det är enkelt att resa med Länstrafiken Kronoberg. (73 % 2014)
Kollektivtrafiksystemet ska vara robust och pålitligt	• Punktligheten i trafiken ska öka • Andel inställda turer ska minska
Målområde Miljö och hälsa	
Kollektivtrafiksystemet ska bli mer resurseffektivt och bidra till en minskad klimatpåverkan	• Samtliga fordon i den upphandlade trafiken ska köras på förnyelsebara bränslen år 2020 • Utsläpp av partiklar från busstrafik ska vara max 0,015 g/kWh (0,02 g/ kWh år 2014) • Utsläpp av kväveoxider från busstrafik ska vara max 1 g/kWh (2 g/ kWh år 2014) • Energieffektiviteten ska öka. Max 0,015 kWh/personkilometer i busstrafiken
Kollektivtrafiksystemet ska bidra till ökad hälsa	<i>Ännu finns ingen erkänd metod för uppföljning av ökad hälsa.</i>
Målområde Tillgänglighet för hållbar regional tillväxt	
Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla en sammanhållen och gränslös region	• Restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil mellan kommunernas centralorter och Växjö samt övriga viktiga relationer inom länet och till omkringliggande län ska minska. • Restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil i Växjö tätort ska minska

	• Resmöjligheterna till och från grannlänens huvudorter och i andra starka interregionala relationer ska bli fler • Restiderna till och från grannlänens huvudorter ska minska • Andel av länets befolkning som bor inom 1000 meter från en hållplats i den regionala kollektivtrafiken ska öka (86 % 2014)
Målområde Ekonomi	
Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad ekonomisk resurseffektivitet	• Antal resor per utbudskilometer ska öka (0,64 resor/utbudskilometer år 2014) • Nettokostnad per resa • Nettokostnad per invånare • Självfinansieringsgraden ska vara minst 50 %

Bild 9: Målbild för kollektivtrafiken, i tabellform från Trafikförsörjningsprogrammet.

5.2 Marknadsandel i kollektivtrafiken

Begreppet marknadsandel är sprunget ur länstrafikbolagens som arbete med det s k Fördubblingsprojektet (numera Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik) och statistiken hämtas från de regelbundna undersökningarna i Kollektivtrafikbarometern som är en landsomfattande enkätundersökning som genomförs varje månad och som även sammanställs till en årsrapport. Kollektivtrafikens marknadsandel beräknas enligt Svensk Kollektivtrafiks definition i Kollektivtrafikbarometern mot övriga privata motoriserade resor vilket innebär att cykel, gång, skolskjuts, färdtjänst, flyg och bilfärja exkluderas.

I Kronoberg har marknadsandelen utvecklats på följande sätt de senaste sex åren:

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Marknadsandel	11,42 %	10,21 %	11,43 %	11,38 %	10,10 %	14 %*

* Förändrad undersökningsmetodik fr o m 2017.

Genomsnittet i landet är att drygt hälften av alla resor (53 % år 2015) som görs sker som förare i bil. För Kronobergs del var denna siffra 62 % år 2015. I 2016 års undersökning så ökade denna siffra till 59 % för riket som helhet och 68 % för Kronobergs län. Under 2017 minskade procentandelen resor som gör som förare i bil till 54 % i genomsnitt i landet och för Kronoberg minskade siffran med en procentenhet till 67 %.

5.3 Kundnöjdhet och resandefrekvens

Med hjälp av Kollektivtrafikbarometern kan man analysera en rad olika företeelser som rör det kollektiva resandet och jämföra – både över tid och mellan olika landsändar. I Kollektivtrafikbarometern finns både en resvanedel och en attitydundersökning.

Utveckling Nöjd kund-index (NKI)

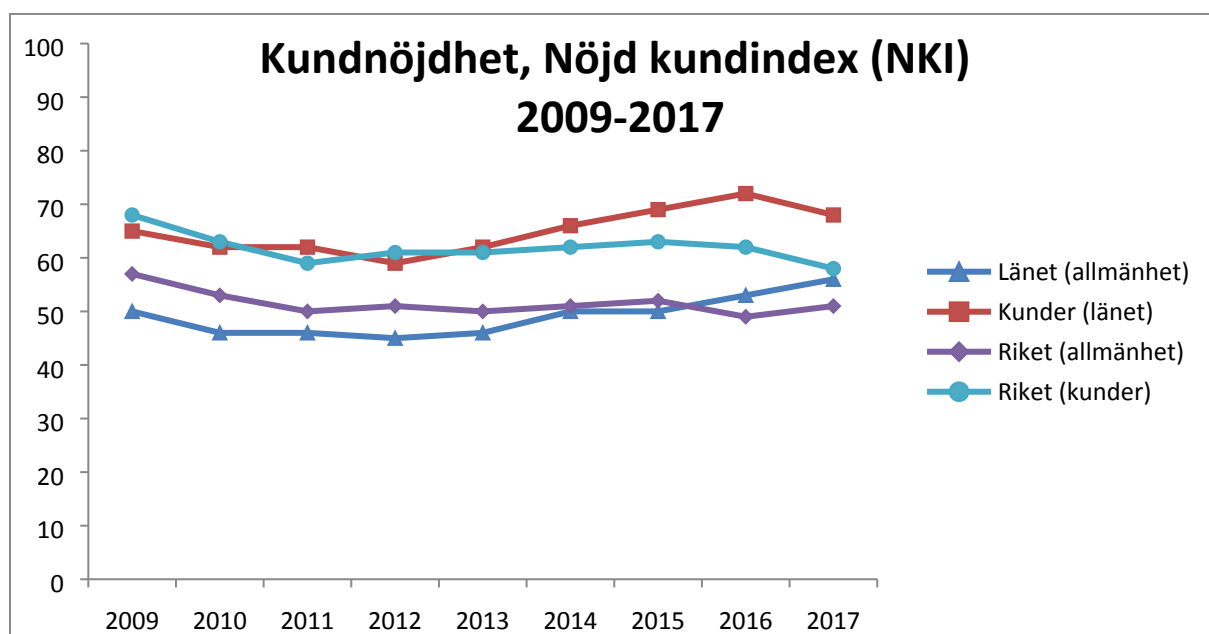


Bild 10: Linjediagram, Utveckling Nöjd kund-index. Källa Kollektivtrafikbarometern.

Diagrammet på föregående sida visar utvecklingen av kundnöjdhetmätningen i Kollektivtrafikbarometern mellan 2009-2017. Den röda linjen ovan visar respons från de som definieras som kunder (dvs reser kollektivt minst 1 gång/månad). Den blå linjen visar resultatet från alla länsinvånare som tillfrågats vare sig de reser eller ej. Detta kan jämföras med resultatet från kunder i hela landet (den ljusblå linjen) och från riket i allmänhet (den lila linjen).

Ökningstakten för nöjdhetsvärdet hos våra kunder har brutits efter en närmast linjär utveckling sedan den nya trafiken infördes 2013. Nöjdheten hos länsinvånare i allmänhet ser dock ut att öka.

Det är dock viktigt att veta att undersökningsmetodiken förändrades för Kollektivtrafikbarometern i början av 2017 och jämförelser bakåt i tiden bör göras med viss försiktighet.

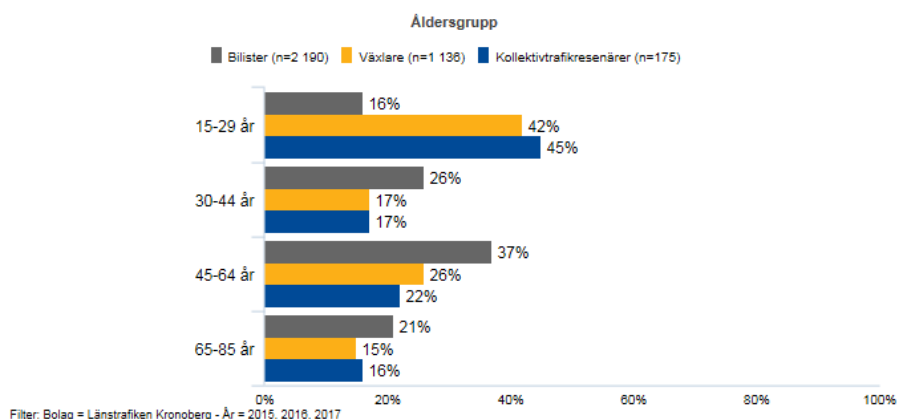
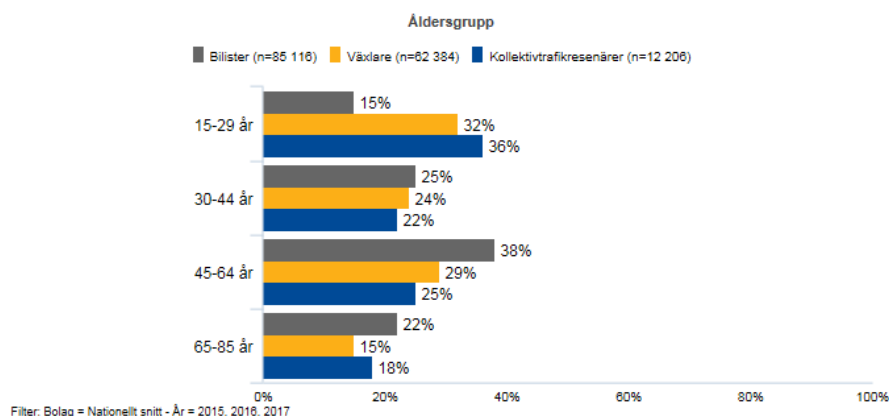


Bild 11: Resandefrekvens 2015-2017. Överst, nationellt snitt. Underst Kronoberg. Källa Kollektivtrafikbarometern.

De som vi definierar som våra kunder finns dels i den målgrupp som i Kollektivtrafikbarometern definieras som växlare, dvs åker både bil och kollektivt minst 1 gång i månaden, och dels hos rena kollektivtrafikresenärer, dvs de som åker kollektivt minst 1 gång i månaden och bil mindre än 1 gång i månaden. Kronoberg skiljer sig inte särskilt mycket från riket i övrigt när det gäller den äldre befolkningen. Däremot när det gäller kategorin 15-29 år så reser fler av dessa med oss än riket i övrigt, och när det gäller ålderskategorin 30-44 år så är andelen växlare och regelbundna kollektivtrafikresenärer färre hos oss än snittet i landet.

5.4 Trafikutbud i Kronoberg – nuläge och framtidshorisont

Under de senaste åren har mycket ny trafik startats i Länstrafikens regi. Inom tågtrafiken har vi startat upp Pågatåg Markaryd-Hässleholm samt Krösatåg Växjö-Hässleholm. Dessutom har trafiken på Krösatågen Växjö-Nässjö och Öresundstågen utökats. I samband med detta har sex nya tågstationer öppnats i länet.

Inom busstrafiken trädde 2013 ett nytt avtal in för all linjetrafik med nya krav och nya fordon. I regiontrafiken lanserades fem nya snabblinjer. I stadstrafiken infördes ett nytt linjenät i Växjö och i Älmhult startades stadstrafik.

När ny trafik startas strömmar inte alla kunder till från dag 1. Inte heller från år 1. Det tar vanligen några år innan nystartad trafik nått sin fulla potential. Vi bedömer därför att det finns fortsatt utvecklingspotential i all den trafik som startats de senaste åren. Genom att säkerställa kvaliteten på den nya trafiken samt genom marknadsinsatser beräknar vi kunna nå fler resenärer än idag. Detta kommer då kräva större kapacitet för att möta efterfrågan. Men den ökade kapaciteten kommer också i sig självt vara en mycket stark bidragande orsak till resandeökningar. Relevans är enligt de företag som arbetat med Kollektivtrafikbarometern (Ipsos och CMA) den faktor som har störst drivkraft på resandefrekvens. Och inom relevans väger trafikutbudet tungt. Vi behöver därför öka trafikutbudet både för att det är den faktor som bäst påverkar resandet, men det behövs också för att möta ett ökat resande skapat genom andra aktiviteter.

Generellt ser vi regionbusstrafiken som mest "mogen". Den har funnits länge, är väl inarbetad, och fungerar relativt väl. I Växjö stad ser vi, trots de senaste årens stora resandeökning, fortfarande en stor potential att vinna över resenärer från andra färdssätt. Här finns likaså en stadig befolkningsutveckling som kommer behöva mötas med utökad kapacitet. Tågtrafiken gör det möjligt att pendla längre sträckor på kortare tid, och vi ser framför oss en fortsatt trend med ökad arbetspendling på lite längre pendlingssträckor och därför en god möjlighet att kunna öka resandet med tågen framöver.

De närmaste årens trafikutökningar bör därför ske där vi redan har trafik men ser en god potential för att öka resandet. Den största efterfrågan bedömer vi finns där vi redan har trafik. Vi behöver därför inte starta nya linjer eller öppna nya stationer. Istället behöver vi utveckla den befintliga trafiken genom fler avgångar och högre kapacitet.

I Trafikförsörjningsprogrammet finns målsättningar om resandeökningar till 2025. Räknar vi samman all linjelagd buss- och tågtrafik ska 2015 års resande på 9,2 miljoner resor öka till nästan 10,6 miljoner år 2020 och drygt 12,4 miljoner resor år 2025.

Räknat i antal resor är fördelningen mellan de tre trafikslagen Regiontrafik, Växjö Stadstrafik och Tågtrafik förhållandevis jämt; och ett faktum som är relativt nytt för Kronoberg. Under 2013 passerade Växjö Stadstrafik Regiontrafiken i antal resande. För fler detaljer, se kapitel 5.8, s 37.

Räknat efter kostnadsomslutning för respektive verksamhet är det istället tågtrafiken som står för den största delen. Under 2017 passerade tågtrafiken Regiontrafiken räknat i antal resande.

Utifrån regionfullmäktiges beslutade mål om att nå en marknadsandel (enligt dåvarande mätmetod) om 13,5 % till år 2025 har Länstrafiken räknat om vad det innebär i antal resor. Vi har räknat utifrån

resandet och marknadsandelen 2012 och framåt, samt gjort beräkningar utifrån hur resandet i övriga trafikslag förändrats historiskt för att få fram vad 12,5 % marknadsandel år 2020 skulle innebära i resandevolymer för Länstrafiken Kronoberg.

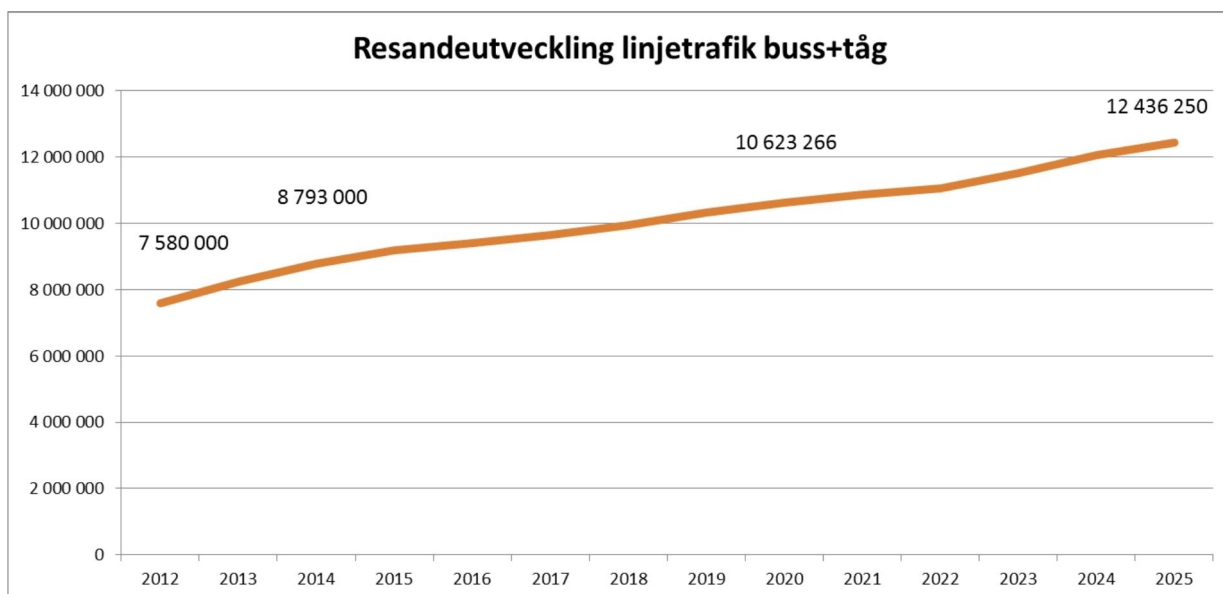


Bild 12: Diagram över beräknade totala resandeökningar 2012-2025

Beroende på satsningar vid olika tillfällen bedöms resandet ändras något olika från år till år. 2012-2015 var den genomsnittliga tillväxttakten drygt 9 % per år. För perioden 2016-2025 innebär detta resandeökningar på i genomsnitt drygt 3 procent per år. I diagrammet nedan visar den orange linjen den beräknade årliga resandeutvecklingen. Den vinröda linjen visar den genomsnittliga ökningen 2012-2015, medan den blåa visar den genomsnittliga ökningen 2016-2025.

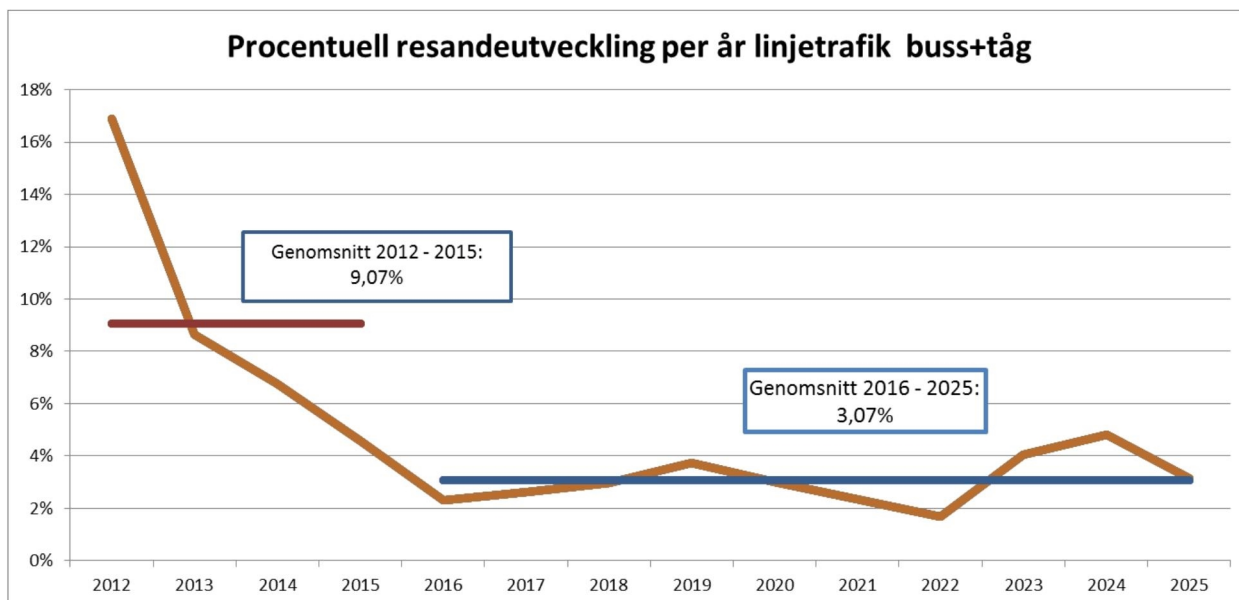


Bild 13: Diagram över beräknade procentuella resandeökningar per år fram till 2025

Utifrån förutsättningar och beräknad potential i respektive trafikslag har Länstrafiken brutit ned resandeutvecklingen för att kunna beräkna den för varje enskilt trafikslag. Nedanstående diagram visar faktisk resandeförändring 2012-2015 och beräknad resandeförändring 2016-2025 per trafikslag.

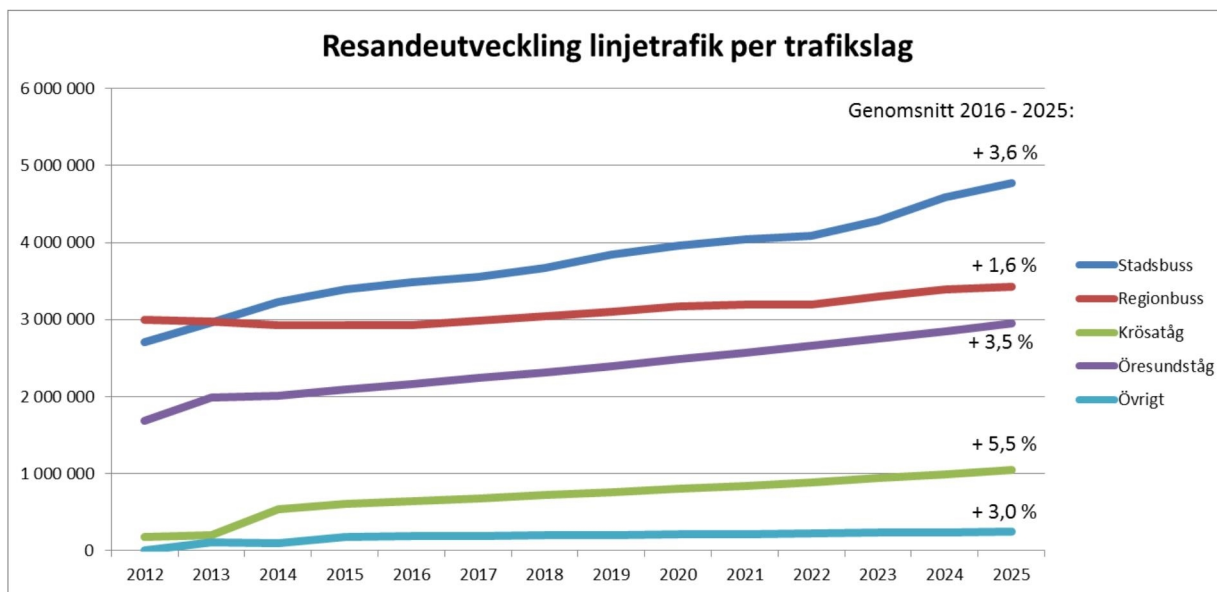


Bild 14: Diagram över beräknade totala resandeökningar fram till år 2025 uppdelat per trafikslag.

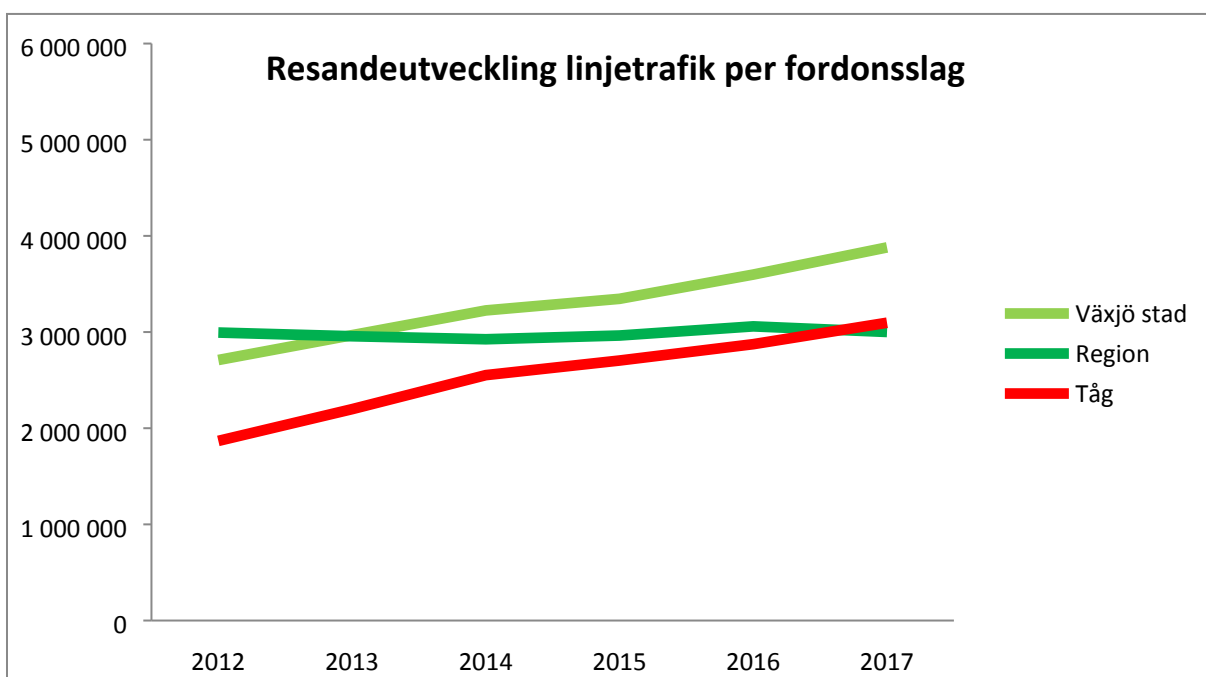


Bild 15: Diagram över faktisk resandeutveckling 2012-2017.

Med resultaten färdiga till och med helåret 2017 (ovanstående diagram) kan man se att Växjö Stadstrafik samt tågtrafiken utvecklats något bättre än beräknat, medan däremot Regiontrafiken haft en något sämre utveckling. Sammantaget ligger vi lite över de uppsatta målen för genomsnittlig resandeutveckling.

Ombyggnationen vid Växjö stationsområde

Under flera år så byggs stationsområdet i Växjö om. Flera huskroppar tillkommer, busshållplatser flyttas i omgångar, gångstråk för resenärer ändras och länstrafikens kundcenter tillsammans med Resecentrum flyttas till ett provisorium under några år. Området beräknas vara helt färdigt omkring år 2025. Under den period som detta dokument omfattar, 2018-2020, så har det pågående arbetet stor påverkan på stora delar av kollektivtrafiken i vårt län. Stadsbussarna är förlagda till hållplats Stortorget istället för Resecentrum vilket innebär längre bytestider och förflyttningar för resenärerna. Dessutom kommer stora delar av området att vara en byggarbetsplats vilket begränsar framkomlighet och tillgänglighet i området. Det är viktigt att de olika lösningarna under olika faser av byggnationen blir så bra som möjligt för resenärerna. Samtidigt är det så att länstrafiken inte äger beslutanderätt över dessa lösningar. Dock sker det fortlöpande dialoger med berörda parter. Blir lösningarna under byggtiden inte bra riskerar vi att förlora resenärer på grund av försämringarna. Situationen vid Växjö stationsområde är därför en risk för att de uppsatta resandemålen inte kommer att nås under perioden.

Tågtrafik

Tågtrafiken har goda möjligheter att fortsätta utvecklas positivt och klara en stor del av den planerade resandeökningen, inte minst avseende andelen personkilometer, eftersom tågresorna oftast är längre än vad bussresorna är. Buss- och tågtrafik måste också komplettera varandra mer och inte konkurrera om samma resenärer.

Krösatågen kommer med stor sannolikhet att behöva börja ersättas fr o m 2022 när ERTMS (nytt säkerhetssystem som ersätter ATC) planeras att införas mellan Nässjö-Alvesta. De nuvarande fordonen X-11 är för gamla för att bära den typen av investering. Arbetet med att upphandla en ny fordonstyp bör påbörjas under 2018. Det är av mycket stor vikt att det är samma fordonstyp som används i alla tre Krösatågsbenen, Hässleholm, Värnamo och Nässjö/Jönköping. Det finns en tillväxtpotential i systemets tre ben som ännu inte utnyttjas fullt ut. Öster om Växjö har Trivector på uppdrag av RKM tittat på olika trafiklösningar och dess ekonomi. Underhandsdiskussioner pågår mellan parterna (Kalmar/Blekinge), men ingenting är beslutat.

Sammanfattning av tågtrafiken i regionen med utmaningar och förutsättningar:

- De nya stationsorterna har ännu inte utvecklat sin fulla potential.
- Alvesta-Växjö är länets största pendlingsrelation. Tågen svarar än så länge för en relativt liten andel av resorna.
- Jönköping-Växjö är en relation som kan utvecklas. Två så stora städer har goda förutsättningar för att utveckla ett större resandeutbyte. Om restiderna kommer ner på drygt 1,5 timme skapas goda förutsättningar för detta.
- Karlskrona-Växjö har också potential att utvecklas mer med en snabbare trafik.
- Resandet Växjö-Älmhult domineras av Öresundstågen. Det finns en tillväxtpotential för Krösatågen att öka sin andel.
- Markarydsbanan får sin fulla potential när trafiken förlängs till Halmstad. Genom att bättre binda samman Västkusten med norra Skåne och Blekinge erhålls ett betydligt större resandeunderlag.
- Trafikverket genomför en större studie (ÅVS) över lämpliga åtgärder för att få till en utvecklad persontrafik Hässleholm-Halmstad. Tidsplanen är avhängigt åtgärder i den nationella planen.
- Järnvägen mellan Alvesta-Nässjö är en trång sektor som begränsar utvecklingen av tågtrafiken i Kronoberg.
- Inför upphörandet av avtalet med SJ i december 2020 måste en diskussion mellan berörda parter tas rörande framtida trafikering på Kust-till-Kust-banan.

Regiontrafik

I regionbusstrafiken bedömer vi att nuvarande linjenät är tillfyllest de närmaste åren. Ofta styrs utbudet av skolor och andra större målpunkter. 2013 lanserades 5 snabblinjer på större pendlarstråk där det inte finns tågtrafik. I vissa lägen finns idag kapacitetsproblem på enskilda avgångar. Dessa kan variera, inte minst mellan olika läsår och olika stora barnkullar som reser till/från skolor. För att kunna möta efterfrågan när resandet överstiger fordonens kapacitet behöver vi ha förmågan att sätta in extra resurser där de behövs som bäst. Om inte, riskerar en resandeökning i regionbusstrafiken att relativt snabbt ebba ut, då resenärer vid kapacitetsbrist antingen får stå i bussen när den kör på landsväg, eller blir ifrånkörda och får vänta på nästa avgång. I båda fallen leder det till att resenärer kommer sluta resa med oss och resandeökningarna kommer snabbt ebba ut.

Exakt var kapacitetsbristen uppstår är inte helt lätt att avgöra i förväg. Aspekter som det fria skolvalet och den korta framförhållningen vid uppstart och nedläggning av asylboenden gör att detta är resandeökningar som inte är kända långt i förväg. Trafiken behöver heller inte destinerats till enstaka linjer, utan ett och samma fordon kan användas som extraresurs på olika linjer om kapacitetsproblemen uppstår vid olika tidslägen. Utöver extra resurser vid kapacitetsproblem ser vi störst behov av trafikökning på snabblinjen mellan Ljungby och Växjö: länets två största orter mellan vilka vi endast har busstrafik.

Senast under 2020 måste principiella beslut tas om antal fordon och trafikutbud i ny upphandling med trafikstart i juli 2023.

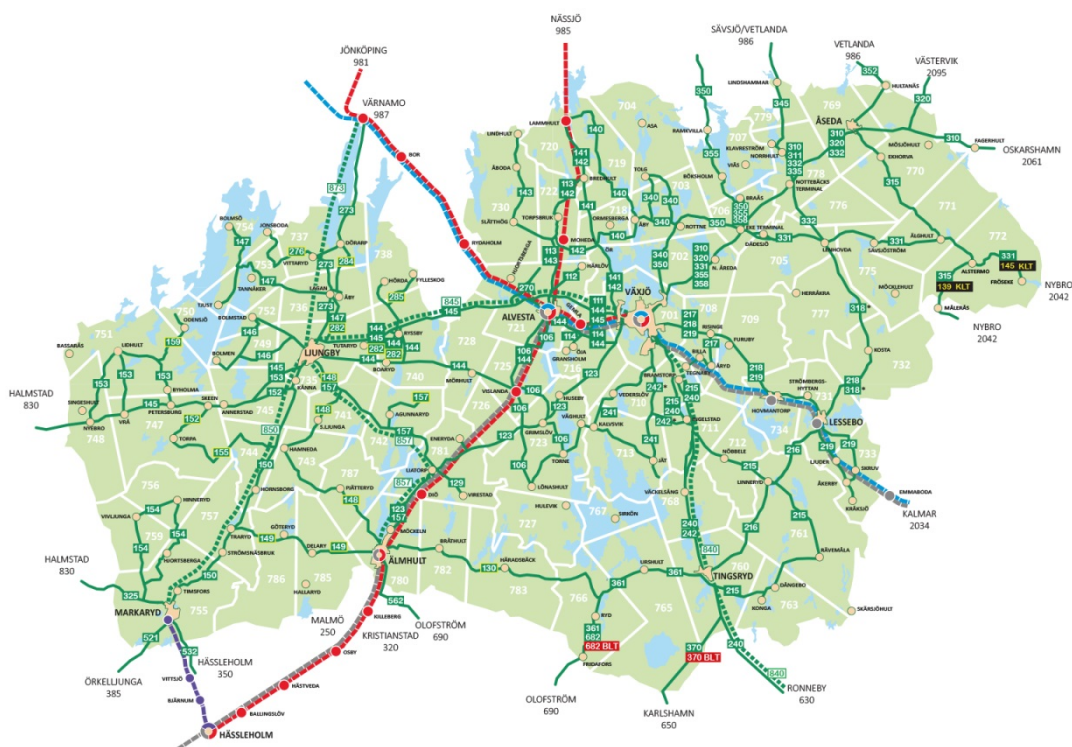


Bild 16: Zon- och linjekarta, Länstrafiken Kronoberg

Växjö Stadstrafik

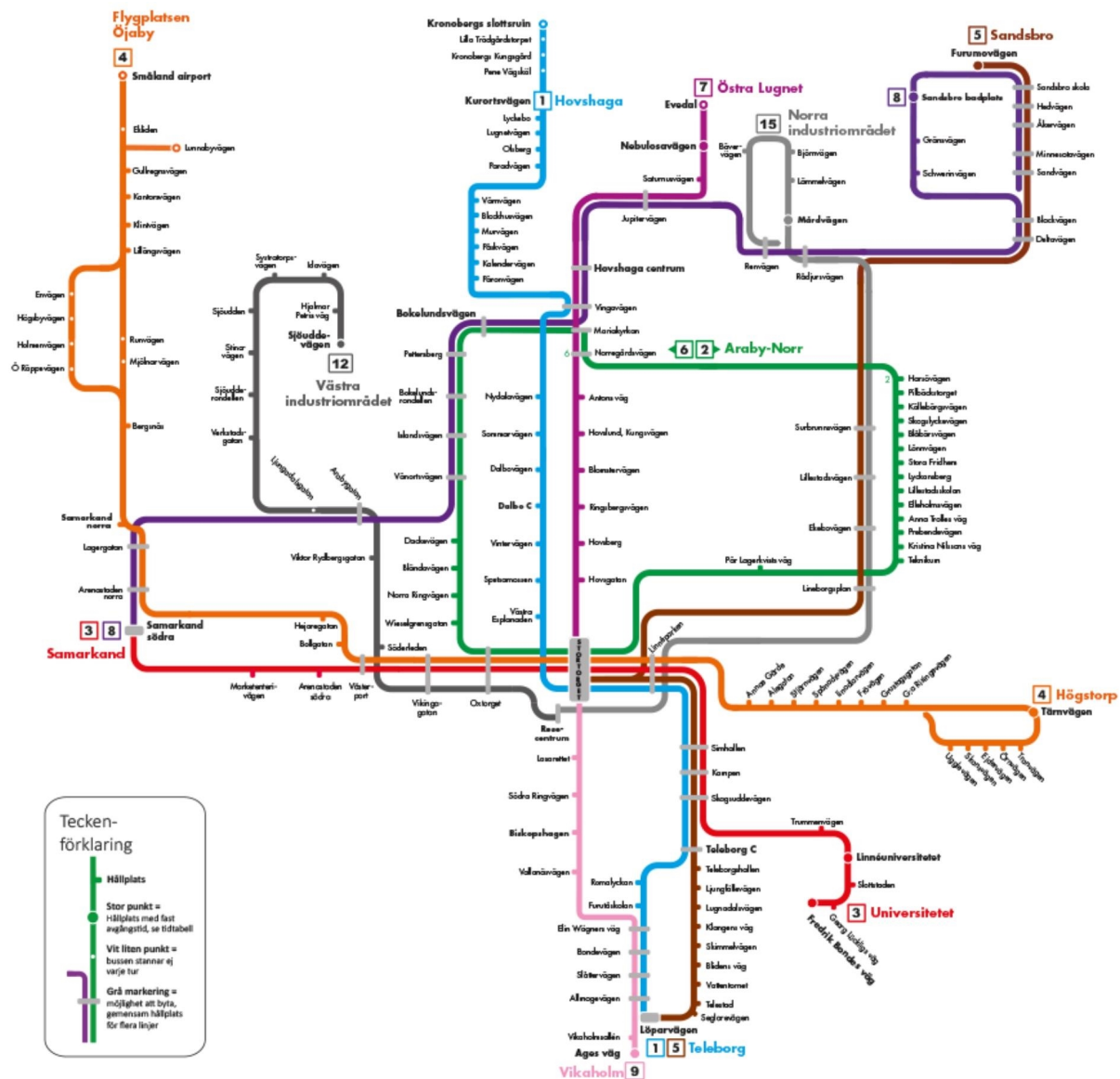


Bild 17: Schematisk linjekarta, Växjö Stadstrafik

Linjenätet som lanserades för Växjö stadstrafik 2013 bör få vara intakt de närmaste åren men eventuellt växa med ytterligare någon linje. Kontinuitet är i sig självt en framgångsfaktor inom kollektivtrafik, och större ändringar bör därför inte göras allt för ofta. Förändringarna 2013 har fallit väl ut, och därför bör förändringar endast göras varsamt. Aktuellt för ny linjesträckning fram till 2020 är främst de planerade områdena Bredvik och Bäckaslöv. På redan befintliga linjer bedöms tur-tätheten behöva ökas på den senast uppstartade linjen: linje 9, samt även linje 3 som haft en stor resandeökning. För att kunna möta övriga resandeökningar bör nya bussar som sätts till beställas som ledbussar för att kunna sättas in i den trafik där trängseln på bussarna är som störst.

5.5 SWOT-analys

En SWOT-analys används för att i en sammanvägd bild skärskåda verksamhetens utmaningar och potentialer – nu och i den närmsta framtiden. Det som kommer fram i analysen ligger till grund för vidare strategier och prioriteringar.

Styrkor, möjligheter, svagheter och hot för länstrafikens verksamhet framgår nedan:

Styrkor (interna)

- Ett regionalt ägande
- Tydliga mål
- Positiv påverkan på samhällsnyttan
- Goda restidskvoter med tåg
- Hög kundnöjdhet
- Hög fordonskvalitet - buss
- God leverans från trafikföretagen
- God samverkan med trafikföretagen
- Förbättrat trafikutbud och en plan för fortsatt trafikutveckling
- Politisk vilja till ökad trafik
- Starkt varumärke
- Kompetent personal i en effektiv organisation
- Framtidens resesystem
- God ekonomi
- Bra verksamhetsuppföljning

Svagheter (interna)

- Fordonskvalitet - tåg
- Generellt dåliga restidskvoter för buss
- Ojämn servicekvalitet ombord
- Ingen rådighet över hållplatser i länet
- Bristande buss- och tåganpassningar i vissa tidslägen
- Brister i tågersättningstrafiken
- Information vid trafikstörningar
- Avsaknad av backup för flera arbetsuppgifter
- Tekniken och vår möjlighet att möta kundernas digitala behov
- Lägre intäkter/resa pga skifte till andra biljettslag

Möjligheter (externa)

- Nytt stationsområde i Växjö
- Samhällsutveckling i starka stråk
- Expansiva företag i regionen
- Hälsotrenden
- Kollektivtrafikresor som ger egentid
- Fördjupat och breddat samarbete i södra Sverige
- Teknikutvecklingen för kollektivtrafikens nytta
- Gemensam standard för biljett- och betallösningar i Sverige
- Sociala medier
- Branschens fördubblingsmål
- Kombinerad mobilitet
- Förändringar i lagar och regler
- Framkomlighetsförbättringar

Hot (externa)

- Starkt bilberoende
- Glesbygdslän
- Risk för nedprioritering i regionen
- Tillfälliga trafikavstängningar
- Dålig och opålitlig infrastruktur
- Miljöargumentet kan urholkas
- Stationsområdet under uppbyggnad
- Vi ansvarar inte för hållplatser i länet
- Imageförsämrande mediabild
- Sociala medier
- Förändringar i lagar och regler
- Tekniska störningar
- Hantering av buller i stadsmiljöer
- Förarbrist
- Viljan till samarbete i Sydlänen avseende gemensamma frågor

5.6 Trender som påverkar oss

Länstrafiken och kollektivtrafiken lever inte i en isolerad värld, utan för att vi ska kunna agera framgångsrikt och framtidsinriktat måste vi ta hänsyn till och följa de trender och förändringar i vår omvärld som har betydelse för oss. De trender inom en 3-årsperiod som påverkar samhället och även kollektivtrafiken i en mycket hög grad är digitaliseringen och individualiseringen.

Digitaliseringen

Samhället ändras i sin grund under den pågående digitala transformationen. Den nya, snabba teknikutvecklingen skapar genomgripande förändringar för både företag och offentliga verksamheter; företagens tjänster och affärsmodeller förändras, vårt sätt att se på kommunikation förändras, vårt sätt att arbeta förändras och vår vardag förändras. I takt med den digitala utvecklingen ändras också våra kunders krav och önskemål på bland annat information, tillgänglighet, uppkoppling och enkelhet. Den digitala utvecklingen skapar lösningar som ger oss möjlighet att arbeta närmare kunderna och vi får därmed en än mer kunddriven verksamhet.

Individualisering

Dagens samhälle präglas också av att kunderna vill ha skräddarsydda tjänster utifrån deras behov och önskemål. För att kunna utveckla nya, digitala och individanpassade tjänster krävs det att vi vet vad våra kunder har för behov och önskemål. Individualisering handlar till mycket och mycket om att just förstå vad våra kunder vill ha. Detta fångar vi upp genom en nära samverkan, dialog och feedback med såväl kunder som entreprenörerna. Vi måste även involvera våra kunder mycket mer i våra utvecklingsprocesser än vi gjort tidigare. Vi kommer lägga mycket tid, kraft och resurser på att utveckla digitala, individanpassade tjänster som möter framtidens kunder.



5.7 Ekonomiska förutsättningar

Från och med 2015 ingår Länstrafiken Kronoberg i Region Kronoberg och den allmänna kollektivtrafiken har därmed skatteväxlats. Skolskjuts, färdtjänsttransporter och tillståndsgivning för färdtjänst har inte skatteväxlats utan hanteras separat på uppdrag av respektive kommun.

Ett nytt Trafikförsörjningsprogram antogs av Regionfullmäktige den 25 november 2015. Målen i Trafikförsörjningsprogrammet framgår av 5.1.1.

I Trafikförsörjningsprogrammet finns en tabell där dels kostnader för dagens verksamhet och dels nettokostnader för trafikutveckling 2017-2025 redovisas. En uppdaterad version av denna tabell med utfall för åren 2015-2017 presenteras nedan. De nettokostnader som redovisas i tabellen är beräknade med utgångspunkt från vilken ny trafik som behöver startas för att nå Trafikförsörjningsprogrammets mål om ökat resande och ökad marknadsandel fram till 2025.

De nettokostnader för ny trafik som redovisas i Trafikförsörjningsprogrammet 2017-2025 kommer varje år att bli föremål för prövning i samband med respektive års budgetbeslut av regionfullmäktige. I detta dokument redovisas vilka åtgärder som planeras fram till 2020. Dokumentet har senast revideras efter regionfullmäktiges budgetbeslut avseende Budget 2018-2020 och efter bokslut 2017.

En utmaning för kollektivtrafiken är att investering och utveckling av den, i många fall, endast beaktas som en stor utgiftspost i budgetsammanhang. Mervärden som kollektivtrafiken genererar, i form av positiva samhällseffekter, ingår inte i dessa kalkyler. En annan utmaning är att förklara förhållandet att samtidigt som trafiken byggs ut så minskar självfinansieringsgraden initialt.

Totalsammanställning			Revidering 180208				Prognos enligt TFP						
Länstrafiken Kronoberg	Utfall	Utfall	Utfall	Utfall	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Linjetrafik tåg/buss, kostnader	-408,2	-458,3	-477,8	-492,3	-515,9	-524,9	-560,4	-577,2	-594,6	-622,4	-666,1	-704,0	-743,2
Linjetrafik tåg/buss, intäkter	234,8	252,8	256	274,7	278	277,5	312,5	321,9	331,5	343,5	358,8	373,1	387,9
Övriga kostnader	-237,1	-243,0	-295,7	-333,1	-353,9	-353,7	-271,7	-277,2	-282,7	-288,4	-294,1	-300,0	-306,0
Övriga intäkter	178,7	184,6	245,8	271,9	289,2	280	206,6	210,7	214,9	219,2	223,6	228,0	232,6
Nettokostnad trafikutveckling buss							-12,4	-15,1	-15,3	-15,5	-21,0	-29,7	-24,0
Nettokostnad trafikutveckling tåg							-7,7	-10,7	-14,0	-17,9	-21,4	-25,6	-29,0
SUMMA NETTOKOSTNAD	-231,8	-263,9	-271,7	-278,8	-302,6	-320,9	-333,2	-347,6	-360,1	-381,5	-420,2	-458,2	-481,6
Självfinansieringsgrad	57.50%	55.20%	53.60%	55.80%	53.90%	52.90%	54.80%	54.60%	54.60%	54.10%	52.60%	51.50%	52.00%

Bild 18: Tabell över historiskt utfall, budget och prognos kostnadsomslutning Länstrafiken Kronoberg.

5.8 Nyckeltal ur bokslut

Bokslut 2017					
Länstrafiken - fem år i sammandrag					
	2017	2016	2015	2014	2013
<i>Kostnadsomslutning, mkr</i>	870	825	773	701	645
<i>Produktion linjetrafik, tusen kilometer</i>	13 415	13 355	12 988	12 564	11 864
- varav regiontrafik buss	8 320	8 100	7 866	7 758	8 007
- varav Växjö stadstrafik	2 957	2 871	2 945	2 815	2 331
- varav tåg	2 138	2 384	2 177	1 991	1 526
<i>Antal miljoner resor all trafik</i>	11,7	11,4	10,8	10,3	9,7
<i>Antal miljoner resor linjetrafik</i>	10,1	9,7	9,2	8,8	8,2
- varav regiontrafik buss	3,0	3,1	3,0	2,9	3,0
- varav tätortstrafik	4,0	3,7	3,5	3,3	3,0
- varav tågtrafik	3,1	2,9	2,7	2,6	2,2
<i>Antal personkilometer all trafik (miljoner kilometer)</i>	303,4	300,4	287,1	274,3	259,4
<i>Antal personkilometer linjetrafik (miljoner kilometer)</i>	269,2	266,8	253,3	242,9	227,8
<i>Självfinansieringsgrad %</i>					
- Totalt för all linjetrafik	53,9	55,8	53,6	55,3	57,5
- Öresundståg	101,8	100,5	96,8	102,0	90,5
- Krösatåg Nord	44,5	45,4	41,4	31,6	37,8
- Krösatåg Syd	27,5	27,6	23,8	26,9	-
- Pågatåg	22,2	28,5	25,9	26,6	-
- Älmhults Stadstrafik	57,8	61,1	59,4	38,8	37,6
- Regiontrafik buss	42,8	45,1	43,5	46,0	44,8
- Växjö stadstrafik	39,9	41,5	39,3	37,9	42,1
<i>Antal resor/invånare linjetrafik</i>	51	50	48	46	44
<i>Antal resor/utbudskilometer</i>	0,75	0,73	0,71	0,70	0,69
<i>Antal utbudskilometer/invånare</i>	68	69	68	66	63
<i>Nettokostnad, mkr</i>	302,6	278,8	271,7	260,7	230,1
<i>Nettokostnad/invånare, kr</i>	1 532	1 433	1 420	1 379	1 229
<i>Nettokostnad/resa i linjetrafik, kr</i>	30	29	30	30	28

Totalt sett växer verksamheten. Dock ökar inte intäkterna i samma grad som trafik kostnaderna. Eftersom verksamheten är underskottsfinansierad är det naturligt att ett ökat resande kräver utökade medel. Nettokostnaden per resa i linjetrafiken har dock varit på i stort sett samma nivå mellan åren 2014-2017.

6. Strategier för att nå målen

Vi såg i kapitel 5 hur ett antal mål finns definierade inom fyra målområden. För att kunna nå dessa behövs strategier för hur vi ska nå dit. Genomgående är det ett stort fokus på kunden i de olika målen. Vi behöver därför mer kunskap om våra befintliga och presumtiva kunder. Vi behöver ha deras fokus när vi utformar vår produkt, och vi behöver involvera övriga aktörer på marknaden i detta arbete. För att kunna nå målen har vi därför utformat fyra strategier. Genom att arbeta enligt dessa ska vårt arbete fokuseras på det som gör att vi kan nå målen.

Länstrafiken har valt följande strategier:

- **att upparbeta goda kunskaper om kunden och marknaden**
- **att erbjuda en modern och attraktiv kollektivtrafik**
- **att sänka tröskeln till kollektivtrafiken**
- **att uppnå fördjupad samverkan med intressenter och aktörer**

Strategierna är förankrade enligt Trafikförsörjningsprogrammet under området ”Strategiska val”.

På följande sätt knyter vi taktiska och operativa val till de olika strategiområdena:

God kunskap om kunden och marknaden

För att kunna utveckla och erbjuda den trafik marknaden önskar ska vi ha goda kunskaper om kunder, nya såväl som befintliga och den marknad vi verkar på.

Ett modernt och attraktivt kollektivtrafikutbud

I vårt dagliga arbete verkar vi för att erbjuda en kollektivtrafik som bidrar till regionens möjligheter till tillväxt och utveckling.

Sänkt tröskel till kollektivtrafiken

Vi arbetar för att kollektivtrafiken ska vara enkel att använda och lätt att förstå för såväl nya som befintliga kunder.

Fördjupad samverkan med intressenter och aktörer

För att kunna erbjuda bästa möjliga kollektivtrafik krävs ett nära samarbete med övriga aktörer inom branschen.

6.1 Försäljningskanalstrategi

Den av Trafiknämnden (§ 25 TN 2017-03-30) beslutade försäljningskanalsstrategin som omfattar länstrafikens verksamhet för åren 2017-2020 innehåller en åtgärdsplan (se nedan) som har reviderats och ska samverka med taxearbetet för varje år under perioden.

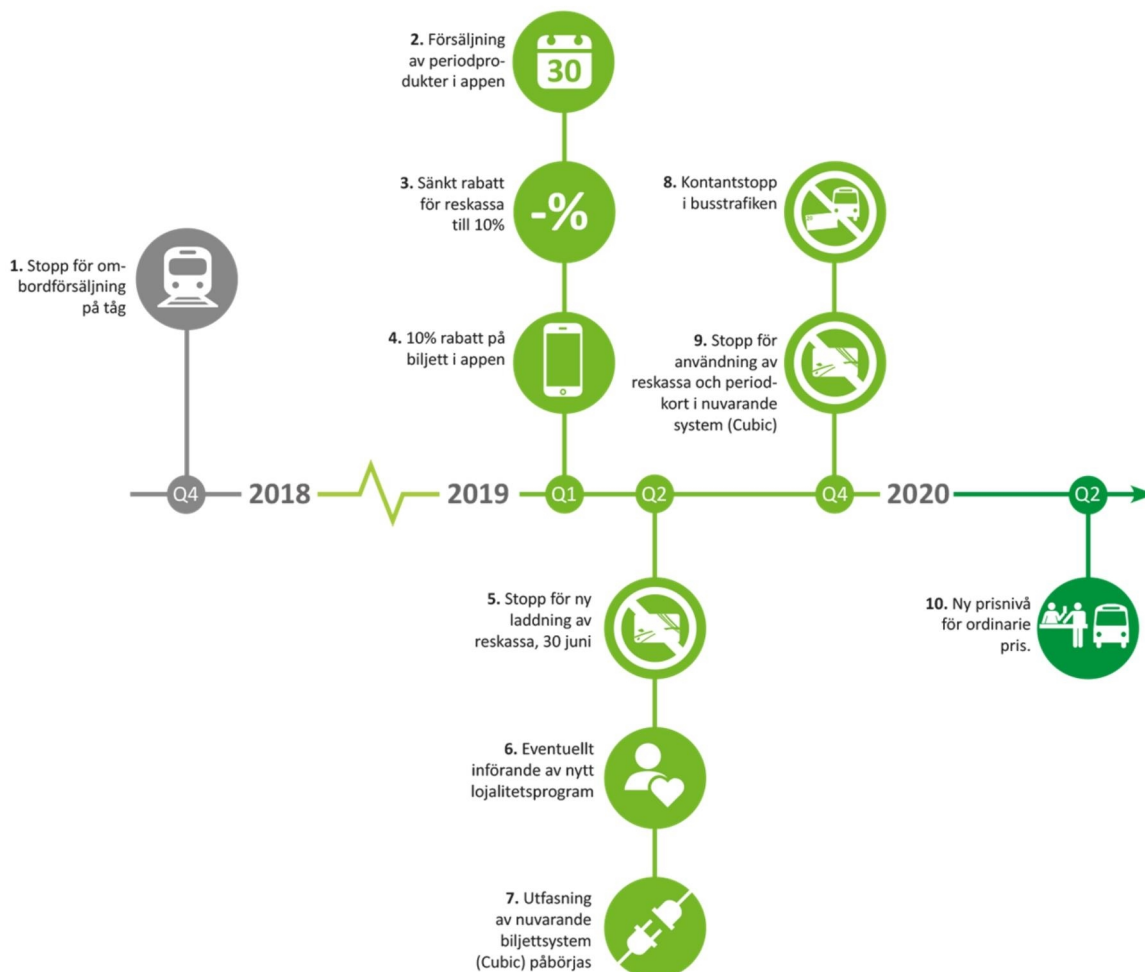


Bild 19: Handlingsplan (reviderad i mars) för åtgärder i den beslutade försäljningskanalsstrategin.

Denna plan har reviderats i mars 2018 med hänsyn till försenad upphandling av mobilapp. Fördjupade intäkts- och kostnadsanalyser för respektive förändring genomförs i samband med taxerevideringar.

7. Prioriterade områden 2018-2020

Utifrån fastställda mål och strategier kommer verksamheten att fokusera på nedan beskrivna prioriterade områden. Dessa är inordnade enligt de perspektiv som används i regionens verksamhetsplaner.



7.1 Prioriteringsområde Kund

K1. STÄRKA VÅRT VARUMÄRKE – LÄNSTRAFIKEN KRONOBERG

Länstrafiken Kronoberg är varumärket för kollektivtrafiken i Kronobergs län. Länstrafiken önskar sig, precis som alla andra verksamheter, ett starkt varumärke. Ett starkt varumärke innebär att man har en tydlig identitet på marknaden. Med ett starkt varumärke blir det enklare att behålla befintliga kunder och attrahera nya, då det är tydligt vilka mervärden kunderna får. Ett starkt varumärke skapar kundlojalitet och bidrar till en stolt personal. Att aktivt jobba för att stärka vårt varumärke är en självklar del i vårt uppdrag.

Aktiviteter:

- Stärka attityden och bilden av kollektivtrafiken framförallt genom vår kommunikation och vårt bemötande.
- Skapa en gemensam samsyn kring varumärket hos entreprenörerna för att vi tillsammans ska agera enhetligt som ett varumärke i mötet med kunden.
- Öka tydligheten i varumärket utifrån våra kärnvärden.
- Följa trender och utveckling i vår omvärld som påverkar kollektivtrafiken.



K2. FÖRBÄTTRA OCH VIDAREUTVECKLA MÖTET MED KUND

För att skapa det goda kundmötet gäller det att vi har en god kunskap om hur våra kunder vill uppleva kollektivtrafiken och vad som är viktigt för dem före, under och efter resan. Vidare gäller det att vi vid varje kundmöte ser till att vi ger en så bra och givande service som möjligt. Mötet med kunden sker på flera olika sätt och det gäller att vi är lika bra och agerar enhetligt oavsett var mötet med kunden sker. Det utvecklings- och förbättringsarbete som vi genomför ska göra skillnad i mötet med våra kunder och bidra till att vi når våra mål.

Aktiviteter:

Generellt

- Lära oss mer om kundernas behov och önskemål och översätta dem till relevanta erbjudanden och tjänster som göra skillnad för reseupplevelsen.
- Utvärdera och utveckla kontaktvägarna till Länstrafiken. Det ska vara enkelt och tydligt hur man kontaktar oss före, under och efter resan.
- Föra en aktiv kunddialog för att fördjupa kunskapen om hur kunderna vill uppleva kollektivtrafiken t.ex. genom fokusgrupper och riktade undersökningar.
- Jobba mer med kunddriven utveckling av produkter och tjänster som utgår från kundens behov före, under och efter resan och framförallt involvera unga mer i vårt utvecklingsarbete när vi tar fram tjänster som ska underlätta resan och göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Därmed kan vi erbjuda rätt sak, till rätt person, vid rätt tillfälle.
- Fortsatt utveckla våra integrationsprojekt för att förenkla resandet för personer med utländsk bakgrund.
- Fortsatt jobba med samverkansprojekt för att hitta nya tjänster och lösningar som göra kollektivtrafiken mer attraktiv.
- Årligen revidera våra resevillkor.

Det fysiska kundmötet

Även den fysiska miljön och utformningen är viktig för att skapa en positiv bild av kollektivtrafiken. Därför är det viktigt att vi löpande ser över och förbättrar den fysiska miljön som resenären förknippar med kollektivtrafiken.

- Vi ska skapa en öppen och välkommande miljö på vårt Kundcenter.
- Säkerställa hela och rena fordon.
- Förbättra skyltningen på Kundcenter och på stationer.
- Säkerställa att Kc-personalen och våra försäljningsställen har den information och kunskap som krävs för att de ska kunna utföra sitt arbete på ett tillfredsställande sätt och ge kunden en god service.
- Förbättra hållplatser utifrån hållplatshandboken i trafikförsörjningsprogrammet.
- Samverkan med aktörer som påverkar det fysiska mötet.
- Tillsammans med Växjö kommun säkerställa att Växjö stationsområde detaljutformas med ett tydligt resenärsperspektiv och efter kollektivtrafikens förutsättningar.

Det digitala kundmötet

I takt med digitaliseringens framväxt skapas förutsättningar för att kunna utveckla digitala tjänster för reseplanering och biljettköp, vilket bidrar till att nöjdheten och attraktiviteten i kollektivtrafiken ökar.

- Kontinuerligt utveckla och förbättra hemsidan så att den är enkel och tydlig att använda.
- Följa branschens utveckling av tjänster som möjliggör kombinerad mobilitet.
- Testa och utveckla smarta tjänster för kombinerad mobilitet i samverkan via Samtrafiken t ex test av ny app för kombinerade tjänsteresor.
- Kontinuerligt vidareutveckla reseplaneraren.
- Införa ny mobilapp för försäljning av biljetter och tillhandahållande av reseinformation.
- Öka marknadsföringen i digitala kanaler.
- Förbättra och förenkla e-handelstjänsten.
- Vidareutveckla realtidssystemet.
- Införa Wifi ombord på regionbussarna och tågen.
- Införa en plattform för ett kundforum där besökare på hemsidan kan ställa frågor till en faktabank.
- Uppdatera riktlinjerna för sociala medier för förbättrad kunddialog.
- Förbättra vår närvaro i sociala medier.

Det mänskliga kundmötet

Kundens upplevelse av resan är avgörande för att skapa en positiv attityd till kollektivtrafiken och stärka vårt varumärke. En viktig del i upplevelsen är bemötandet kunderna får och det som många gånger avgör om kunden ska komma tillbaka.

- Fortsatt utbilda personalen på kundcenter inom t.ex. kundbemötande, försäljning, etc.
- Utveckla samarbetet med våra försäljningsställen.
- Utveckla samarbetet med våra entreprenörer och förare.
- Arbeta vidare med och utveckla konceptet förarcertifiering.
- Säkerställa en hög valideringsgrad.
- Fortsatt arbeta vidare med kundundersökningar.
- Införa fokusgrupper med kunder från olika segment.

Kundnära trafikinformation

För att kunderna ska uppleva kollektivtrafiken som attraktiv är det viktigt att kunderna upplever kollektivtrafiken som pålitlig. En viktig faktor i denna upplevelse är att kunderna vet vad som händer vid en trafikstörning. Att inte få tillräckligt med information vid en trafikstörning skapar irritation och otrygghet och skadar förtroendet för kollektivtrafiken och vårt varumärke. Kundnära trafikinformation är ett projekt som inleddes i slutet av 2015 med anledning av sjunkande siffror gällande kundnöjdhet för planerad och oplanerad trafikinformation vid just trafikstörningar.

Aktiviteter:

- Implementera åtgärderna i den framtagna handlingsplanen.



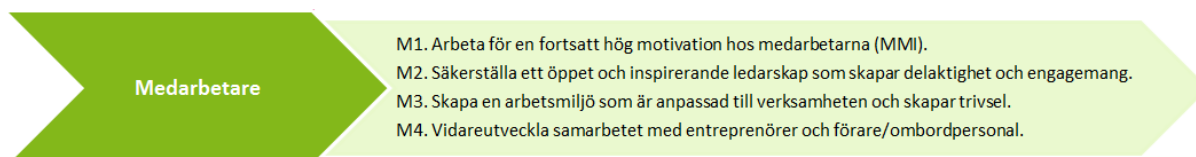
K3. MÅLGRUPPSANPASSAD MARKNADSBEARBETNING

I Kollektivtrafikbarometern framgår att kunskap om vår verksamhet, hos såväl kunder som allmänhet, är en av de viktigaste faktorerna för att öka resandet. För att öka kunskapen på ett effektivt sätt är det viktigt att vi når rätt kunder med rätt information. Genom en anpassad och riktad marknadsbearbetning ökar sannolikheten för att mottagaren ska tycka att vår information är relevant och vilja ta del av den. Endast då kan vi på ett effektivt sätt öka kunskapen om vår verksamhet. För att vår kommunikation och marknadsbearbetning ska nå fram till rätt målgrupp utgår våra riktade insatser från vår nya kundsegmenteringsmodell. Våra marknadsföringsinsatser syftar helt enkelt till att få befintliga kunder att resa mer samtidigt som vi attraherar nya kunder.

Aktiviteter:

- Genomföra kampanjer som är riktade, relevanta, aktuella och lokala och planerar utifrån den nya kundsegmenteringen.
- Jobba vidare med riktade ”prova-på”-kampanjer.
- Vi planerar marknadsinsatserna för att skapa synergier mellan olika kampanjer, medier och aktiviteter.
- Fortsatt jobba vidare med företagsförsäljning.
- Fortsatt delta på olika event/mässor runt om i länet.
- Arbeta med fler Mobility Management-aktiviteter t.ex. öka samspelet mellan cykel och kollektivtrafik.
- Löpande genomföra informationsinsatser i samband med förändringen/ombyggnaden av Växjö stationsområde.
- Se till att våra marknadsinsatser utgår från vår kommunikationsplattform och genomsyras av vårt kundlöfte ”Vi förenklar din vardag”.
- Vara delaktiga med lämpliga aktiviteter i regionens projekt ”Hållbar mobilitet”.
- Löpande följa upp och utvärdera marknadsinsatser för en ökad kunskap

7.2 Prioriteringsområde medarbetare



M1. ARBETA FÖR EN FORTSATT HÖG MOTIVATION HOS MEDARBETARNA

Om Länstrafiken skall vara en attraktiv och utvecklande organisation, så måste en del av fokus vara riktat in i verksamheten. Med motiverade medarbetare blir vi effektivare och får en verksamhet som är målinriktad och har en vi-känsla. Med anledning av detta beslutades 2016, att införa och genomföra en Motiverad Medarbetare-enkät. Detta för att på ett tydligt sätt kunna mäta "temperaturen" och synliggöra förändringar hos medarbetarna efter att eventuella insatser genomförts. Dessa mätningar kommer att genomföras löpande varje höst, till dess annat beslut fattas.

MMI (Motiverad Medarbetar-Index), består av 20 frågor. Dessa är inordnade under fem rubriker: Helhetsomdöme, Personlig arbetssituation, Ledarskap (närmaste chef), Arbetsmiljö samt Stolthet och lojalitet. För att uppnå jämförbara värden, kommer MMI att genomföras löpande en gång per år fortsättningsvis.

Aktiviteter:

- Förbättra den interna kommunikationen mellan avdelningarna för att skapa delaktighet och öka effektiviteten.
- Stärka varumärket och förankra vår värdegrund internt.
- Kreativitetsaktiviteter för att främja sammanhållningen.

M2. SÄKERSTÄLLA ETT ÖPPET OCH INSPIRERANDE LEDARSKAP SOM SKAPAR DELAKTIGHET OCH ENGAGEMANG

Att leda en verksamhet, oavsett om det är i med eller motgång, ställer krav på den som är chef. Detta oberoende av var i organisationen man befinner sig. Det är viktigt att värderingar, sättet att kommunicera och leda verksamheten är likartat oavsett chefsnivå. Medarbetarna skall "känna igen sig" oavsett vem man har kontakt med. De fastslagna grundbultarna för ledarskapet inom Länstrafiken ska genomsyra verksamheten.

Aktiviteter:

- Utifrån de framtagna grundbultarna, utforska de individuella styrkorna och svagheter hos respektive chef.
- Utarbeta individuella utvecklingsplaner för cheferna.
- Utforma grundbultar för medarbetarskapet.

M3. SKAPA EN ARBETSMILJÖ SOM ÄR ANPASSAD TILL VERKSAMHETEN OCH SKAPAR TRIVSEL

Arbetsmiljön är en viktig del av helheten avseende trivsel, funktionalitet och effektivitet inom organisationen. Alla delar av arbetsmiljön kan vi inte påverka själva, utan måste ta hjälp från centralt håll. Av dem som vi direkt kan påverka/åtgärda, kan åtgärderna ta olika lång tid beroende på vilken typ av åtgärd som måste genomföras.

Ansvar för arbetsmiljön ligger på respektive chef och skall hanteras utefter de lagar/förordningar och föreskrifter som finns. Man delar in arbetsmiljöarbetet i dels den psykosociala och dels den "funktionella". Kortfattat kan man säga att det handlar om en "mjukare" och en "hårdare" del. Även om det föreligger ett uttalat chefsansvar, så innebär inte det att övriga inte har en viktig roll i arbetet med en bra arbetsmiljö. Hur vi väljer att arbeta tillsammans och bemöta våra kollegor, har en stor betydelse för hur man upplever trivselen på arbetsplatsen. Därför har vi alla ett indirekt ansvar för delar av arbetsmiljöarbetet.

Sjukfrånvaron är en viktig del i verksamheten. Till stora delar beror denna på "naturliga orsaker", såsom influensa, olyckor på fritiden etc., men en del av dem kan bero på dålig social och eller faktisk arbetsmiljö. För att undvika detta, skall arbetsmiljörelaterade sjukskrivningar följas upp och dokumenteras.

Aktiviteter:

- Systematiskt arbetsmiljöarbete utifrån fastställda handlingsplaner.
- Utifrån MMI-resultat vidta nödvändiga åtgärder för att öka trivselen på arbetsplatsen.

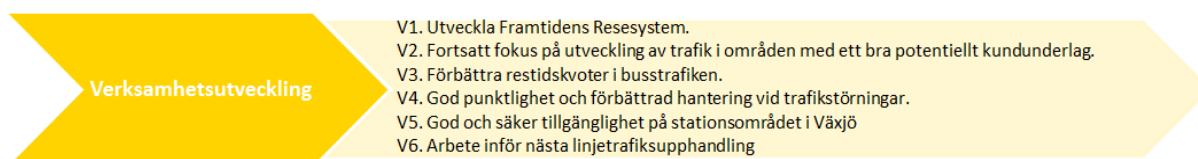
M4. VIDAREUTVECKLA SAMARBETET MED ENTREPRENÖRER OCH FÖRARE/OMBORDPERSONAL

De flesta i verksamheten som möter våra kunder direkt, är inte anställda av oss, utan av våra entreprenörer. För att nå ökad kundnöjdhet behöver vi därför jobba nära både våra entreprenörer och deras personal. Övergripande önskar vi få ett "vi-tänk" där personal hos både entreprenörer och Länstrafiken uppfattar oss alla som "vi", liksom att kunderna ska känna att vi alla är Länstrafiken.

Aktiviteter:

- Fortsätta med och vidareutveckla de forum som skapades under Kvalitetslyftet: vd-träffar, entreprenörsmöten, förarråd och gemensam aktivitet.
- Säkerställa intäktssäkring
- Vidareutbilda personal som har direkt kundkontakt.
- Arbeta för en vi-känsla hos all personal som jobbar med Länstrafikens verksamhet.

7.3 Prioriteringsområde Verksamhetsutveckling



V1. UTVECKLA FRAMTIDENS RESESYSTEM

Dagens biljettsystem, Cubic, upphandlades i samverkan med flera andra grannlän under samarbetet kallat Sydntaxan. Avtalet för det nuvarande systemet går ut 2020 och saknar förlängningsoption, vilket innebär att vi de kommande åren måste utveckla, upphandla och implementera ett nytt betalsystem.

Projektet Framtidens resesystem utformas för att möta framtidens behov från våra kunder. Framtidens resesystem kommer erbjuda tjänster som är närmare kunden; som gör det enklare att resa och betala för sig och som lever upp till kundernas förväntningar på service samt information samtidigt som de är anpassade till teknikutvecklingen. Detta kommer att ställa helt andra krav på upphandling och driftsättning.

Utvecklingen av vårt framtida resesystem sker i nära samarbete med Hallandstrafiken, Jönköpings Länstrafik samt Kalmar Länstrafik igenom den s.k. "Samverkansgruppen".

Aktiviteter:

- Stegvis genomföra åtgärdsplanen i beslutad försäljningskanalstrategi, se punkt 6.1
- Utveckling av framtida betallösningar.
- Implementering av framtida betallösningar.
- Utveckla och förenkla prissättningen.
- Utvärdering och utformning av ev. framtida lojalitetsprogram.
- Utveckling framtidens CRM-system.
- Genomföra CRM-aktiviteter i befintligt system för att öka vår CRM-kunskap.

V2. FORTSATT FOKUS PÅ UTVECKLING AV TRAFIK I OMRÅDEN MED ETT BRA POTENTIellt KUNDUNDERLAG

Trafikförsörjningsprogrammets mål om resandeökningar kräver trafikutökningar där vi har potential att nå fler kunder. I programmet har vi beräknat att utöka med 5 stadsbussar och 5 regionbussar de 2016-2020, dels för att kunna nå resandemålet, men också för att kunna ta emot de nya kunder vi strävar efter att nå.

Den samlade upphandlingen för hela Krösatågstrafiken avslutades i höstas. Svenska Tågkompaniet AB erhöll tilldelningen. Trafikstarten är i december 2018. Transdev Sverige AB överklagade tilldelningsbeslutet till Förvaltningsrätten i Jönköping. För närvarande råder osäkerhet om när dom faller i målet eller hur långt processen kommer att drivas.

Arbetet med att upphandla Öresundstågen pågår. Trafikstart planeras till hösten 2020. Anbudsunderlaget planeras bli färdigt under våren 2018. Upphandlingen avser både underhåll och bemanning/utförande av tågen. Inför trafikupphandlingen byggs också en ny verkstad för underhåll av de Svenska Öresundstågen. Verkstaden ligger i Hässleholm och byggs av Region Skåne. AB-Öresundståg är hyresgäst som sedan hyr ut verkstaden till det företag som vinner trafikupphandlingen.

Aktiviteter:

- Växjö stadstrafik: Utökad vintertidtabell, vår 2018
- Växjö stadstrafik: Stadsbuss 1: Linje 3, aug 2018
- Växjö stadstrafik: Stadsbuss 2-4: Linje 10, jan 2020
- Växjö stadstrafik: elbussar – 2 st, sep 2019 (*ännu ej beslutat*)
- Regionbuss 1+2, förstärkning, dec 2018 resp dec 2019
- Vidareutveckling av stadsbusstrafik i Ljungby och Älmhult
- Uppstart Närtrafik, nov 2017-2019, kommunvis i länet
- Öresundståg – dec 2018 Utökad helgtrafik 1 dubbeltur Växjö - Malmö
- Krösatåg Nord – dec 2018 Ökat utbud vardagar 1 dubbeltur
- Krösatåg Nord & Syd som ett system – dec 2018
- Öresundståg med ny upphandlad entreprenör – dec 2020
- Linnean, trafiken bedrivs med två fordon för att öka tillgängligheten from 2018-07-01.

Aktiviteterna 2019-2020 är beroende av beslut i Budget 2019-2021.

V3. FÖRBÄTTRA RESTIDSKVOTER I BUSSTRAFIKEN

En avgörande faktor för att vinna marknadsandelar i resandet är att restiderna med kollektivtrafiken är konkurrenskraftiga mot övriga färdssätt. Generellt bör vi därför satsa på tågtrafiken som har bra restidskvoter, men där restiderna är relativt konstanta. För busstrafiken finns däremot stora förutsättningar för förbättringar i länet, vilket skulle göra busstrafiken mer konkurrenskraftig mot framför allt bilen. Viktiga förbättringar fram till år 2020 är:

Aktiviteter:

- Framkomlighetsåtgärder i Växjö stad.
- Förkorta ombordstigningen på bussarna.
- Prioritera satsningar på snabblinjer med stort underlag.

V4. GOD PUNKTLIGHET OCH FÖRBÄTTRAD HANTERING VID TRAFIKSTÖRNINGAR

God punktlighet är en viktig faktor för kundnöjdheten i kollektivtrafiken. Och när vi inte har god punktlighet är det viktigt att vi kan hantera trafikstörningen på bästa sätt, både genom information till kund, och genom att skapa bästa möjliga alternativ.

Aktiviteter:

- Löpande uppföljning av punktlighet i både buss- och tågtrafik.
- Införa system och funktioner för trafikstörningsinformation.
- Genomföra åtgärder i projektet "Kundnära trafikinformation".
- Uppföljning och utveckling av tågersättningstrafiken.
- Dialog med entreprenörer och förare inför varje tidtabellsskifte avseende möjliga förbättringar.

V5. GOD OCH SÄKER TILLGÄNGLIGHET PÅ STATIONSOMRÅDET I VÄXJÖ

Under perioden fram till årsskiftet 2020/2021 kommer stationsområdet i Växjö att förändras i samband med byggnationen av ett nytt stadshus. Under byggtiden kommer, förutom bussar, terminalen att trafikeras även av viss byggtrafik, det är därför viktigt att våra kunder kan använda hållplatser och perronger på säkert sätt. Dessutom flyttas vårt Kundcenter verksamhet till ett tillfälligt Resecentrum under byggtiden.

Aktiviteter:

- Löpande information angående förändringar för såväl buss- som tågtrafik.
- Anpassa stopp-platser för tåg för att komma närmare tillfälligt Resecentrum.
- Utveckla och ta tillvara erfarenheter för att anpassa oss till ett nytt Kundcenter när det tillfälliga Resecentrumet avvecklas.

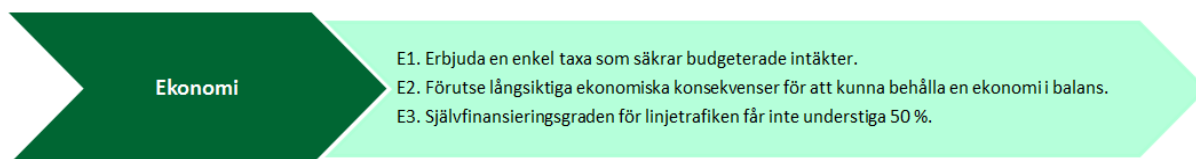
V6. ARBETE INFÖR NÄSTA LINJETRAFIKUPPHANDLING

Nästa avtalsperiod för linjetrafiken startar i juni 2023. Kontrakt ska tecknas 2022 och kravspecifikationerna bör vara färdiga 2020/2021. Inför arbetet med kravspecifikationerna behöver bestämmas hur trafiken ska bedrivas, vilken kvalitet som önskas samt och vad som ska handlas upp.

Aktiviteter:

- Utredda driftsform för resp. trafikslag
- Utredda avtalsform
- Utredda Framtidens bussar
- Utredda avtalsinnehåll

7.4 Prioriteringsområde ekonomi



E1. ERBJUDA EN ENKEL TAXA SOM SÄKRAR BUDGETERADE INTÄKTER

Målsättningen med Länstrafikens taxesystem är att erbjuda ett enkelt, rättvist och styrande taxesystem som säkrar budgeterade intäkter. Därför är det viktigt att taxesystemet både lockar fler resenärer samtidigt som intäkterna ökar. Detta är en svår balansgång, det är lätt att införa delar i taxesystemet som kanske skulle bli populära men som skulle leda till minskade intäkter. Det är också viktigt att kunderna uppfattar Länstrafikens erbjudande som prisvärt även om det är andra faktorer som i första hand styr resandet.

Det har vid flera tillfällen tidigare gjorts genomgripande taxeutredningar, de senaste utredningarna har gjorts av WSP och Trivector.

Svensk Kollektivtrafik genomför varje år en undersökning om biljettpriserna och den senaste undersökningen Biljettprisundersökning 2017 visar att Länstrafiken Kronoberg i flera avseenden har en prissättning som är lägre än rikets medelvärden.

Under 2017 fastställdes en försäljningskanalstrategi inför arbetet med utfasning av dagens biljettsystem (Cubic) och införandet av Framtidens resesystem. Det är väldigt viktigt med intäktsberäkningar före taxebesluten samt analyser efter varje taxeförändring - hur resenärerna reagerat och hur intäkterna förändrats.

De nu pågående diskussionerna om Sydtaxa 2.0 kommer också att påverka taxesystemet. Beslut kommer att fattas under 2018.

Aktiviteter:

- Det parallella arbetet med Framtidens resesystem måste ha en nära koppling till taxesystemet och målet om att nå ökade intäkter.
- Genomföra taxeberäkningar inför varje taxeförändring
- Genomföra analyser efter varje övergripande taxeförändring
- Fortlöpande utvärdera stegen i försäljningskanalstrategin ur intäktssynpunkt

E2. FÖRUTSE LÅNGSIKTIGA EKONOMISKA KONSEKVENSER FÖR ATT KUNNA BEHÅLLA EN EKONOMI I BALANS

För att kollektivtrafiken ska kunna bidra till ökad samhällsnytta genom bl.a. minskad klimatpåverkan, ökade pendlingsmöjligheter och förbättrad hälsa krävs satsningar i form av ny och utökad trafik. De planerade satsningarna förutsätter en ekonomi i balans och införs i den takt som är ekonomiskt möjlig.

Samtidigt som kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för tillväxt och utveckling ska strävan att få mer och bättre kollektivtrafik för pengarna genomsyra utvecklingsarbetet. Utvecklingen ska vara ekonomiskt hållbar och långsiktig. Detta ställer stora krav på utförarorganisationen. Det är

därför av stor vikt att insatser som är nödvändiga för fortsatt utveckling av en kostnadseffektiv kollektivtrafik inte begränsas av kortsiktiga ekonomiska restriktioner.

En utmaning för kollektivtrafiken är att investering och utveckling av den, i många fall, endast beaktas som en stor utgiftspost i budgetsammanhang. Mervärden som kollektivtrafiken genererar, i form av positiva samhällseffekter, ingår inte i dessa kalkyler.

Under 2017 har Trivector gjort en utredning över kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronoberg och WSP gjort en liknande utredning över kollektivtrafikens samhällsnytta i Sverige. Båda utredningarna visar på en stor samhällsnytta för kollektivtrafiken.

Det antagna Trafikförsörjningsprogrammet kommer att styra den fortsatta strategiska trafikutvecklingen och de kostnader som detta medför. Eftersom målsättningen i det antagna Trafikförsörjningsprogrammet är ökat kollektivt resande och en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i länet ställer detta krav på att den nya trafik som skall sättas in för att nå målet sätts in på rätt ställe där den snabbast kan attrahera nya resenärer. I Trafikförsörjningsprogrammet finns en sammanställning över vilka kostnader som behövs för ny trafik 2017 – 2025 för att nå målet om ökat resande och ökad marknadsandel fram till 2025. Investeringarna i ny trafik kommer dock att underställas sedvanlig budgetprövning respektive år.

Senast under 2020 måste det fastställas vilken trafik som skall upphandlas i den kommande linjetrafikupphandlingen med trafikstart juli 2023. Större trafikförändringar bör göras i samband med trafikupphandlingen.

Aktiviteter:

- Utvärdera vilken potential som finns för respektive affärsområde när det gäller nya trafiksatsningar.
- Fördjupa samarbetet inom Region Kronoberg beträffande statistik och planeringsförutsättningar.
- Bedöma de ekonomiska konsekvenserna av den kommande linjetrafikupphandlingen för all busstrafik

E3. SJÄLVFINANSIERINGSGRADEN FÖR LINJETRAFIKEN FÅR INTE UNDERSTIGA 50 %

Regionförbundets fullmäktige beslutade den 7 oktober 2011 att självfinansieringsgraden för kollektivtrafiken totalt ska vara minst 50 %. Självfinansieringsgraden anger andelen trafikintäkter jämfört med trafikkostnaderna. Detta mål ligger även kvar i det nyligen fastställda trafikförsörjningsprogrammet 2016-2025.

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

Den totala självfinansieringsgraden mäts för all linjetrafik enligt Trafikanalys definition vilket innebär att abonnerad skolskjuts, färdtjänst, sjukresor samt alla former av anropsstyrd trafik inte räknas som linjetrafik.

Den totala självfinansieringsgraden de senaste åren framgår av diagrammet nedan:

Självfinansieringsgrad all linjetrafik Bokslut 2006-2017

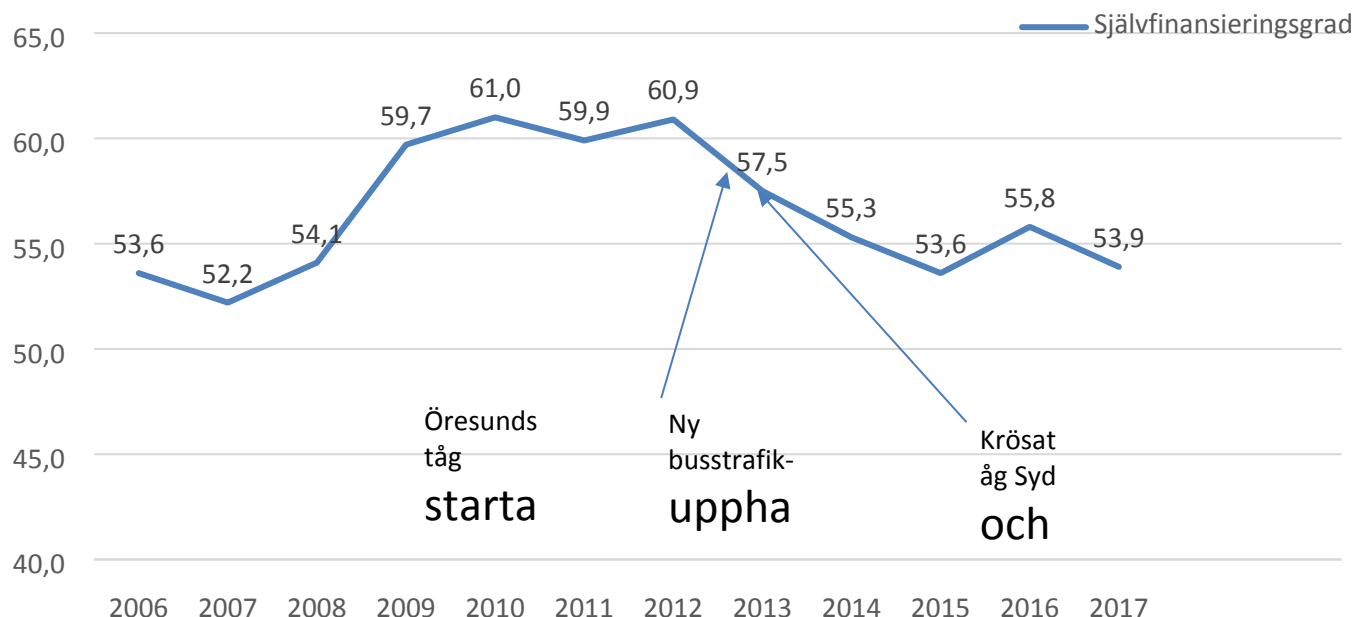


Bild 20: Sammantagen självfinansieringsgrad linjetrafik (historisk och planerad).

Utvecklingen t.o.m. 2017 innebär att resandemålet 2020 enligt TFP:n ser ut att kunna infrias om trenden fortsätter.

Under uppbyggnadsperioden med införandet av ny trafik är det tyvärr så att självfinansieringsgraden normalt sjunker de första åren. Därför kan det de närmaste åren bli en konflikt mellan resandemålet i TFP och målet om minst 50 % självfinansieringsgrad.

Aktiviteter:

- Fortlöpande redovisa till trafiknämnden självfinansieringsgraden dels totalt och dels per trafikslag samt rapportera avvikelser mot budget
- Inför varje tidtabellsskifte följa upp den trafik som har lägst självfinansieringsgrad och/eller lägst antal resor per tur och redovisa möjliga förändringar med syfte att få bättre total trafikekonomi

Källförteckning och vidare läsning:

Kollektivtrafikens samhällsnytta (WSP. För Svensk Kollektivtrafik, 2017)

Värdering av kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronobergs län (Trivector 2017)

Allmän och särskild kollektivtrafik – analys av för- och nackdelar med en samlad lagstiftning (SKL 2014)

Biljettprisundersökning 2017 (Svensk Kollektivtrafik)

Kollektivtrafikbarometern (Svensk Kollektivtrafik)

Länstransportplan för Kronobergs län 2014-2015

Sysselsättningen i Kronobergs län 2016 (Rapport från Regional utveckling, Region Kronoberg)

Kvalitetslyftet, rapport 1 och 2 (Länstrafiken Kronoberg), 2009 resp 2011

Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg (Region Kronoberg, 2015)

Öppna jämförelser (Sveriges Kommuner och Landsting, 2015)

Rapport: Översyn av kollektivtrafiktaxorna i Kronobergs län (WSP, 2014)

Prissättning i Sydsveriges Kollektivtrafik (Trivector, 2015)

Uppföljning av fördubblingsmålet (Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik, 2015)

8

Trafiknämnden

Genomförande av avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Regionstyrelsen har i § 65 RS 2018-04-17 uppdragit åt trafiknämnden att verkställa beslutet om avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet enligt regeringens förordning.

Vid trafiknämndens sammanträde lämnas en lägesrapport om genomförandet av insatsen.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Tjänsteskrivelse - Genomförande av avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet

Genomförande av avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet

Ärende

Enligt §65 RS 2018-04-17

Genomförande

Regionstyrelsen har uppdragit åt trafiknämnden att verkställa beslutet om avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet enligt regeringens förordning.

Ekonomiska effekter/konsekvenser av förslaget

Målgruppen som omfattas av beslutet är skolungdomar som respektive vårtermin lämnar antingen årskurserna 6–9 i grundskolan, grundsärskolan eller specialskolan. eller år 1 och 2 i gymnasieskolan och gymnasiesärskolan. Erbjudandet ska även rikta sig till elever i specialskolan som lämnar årskurs 10.

I Kronoberg finns i den aktuella målgruppen ca 14 400 personer, vilket innebär ett bidrag om 7,22 mkr per år under tre år. Det statliga stödet utgår efter bidragsansökan till Trafikverket.

Länstrafiken förser berättigade elever med kort efter adressinhämtning hos respektive kommun.

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar att notera informationen till protokollet.

§65 **Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet (17RK565)**

Beslut

Regionstyrelsen beslutar

att genomföra satsningen under förutsättning att förslag till stödordning antas och ligger i linje med befintligt förslag,

att ansöka om bidraget från Trafikverket,

att satsningen ska omfatta nämnd målgrupp i den ordinarie linjetrafiken (tåg och buss) i Kronoberg län samt

att uppdra åt trafiknämnden att verkställa beslutet.

Sammanfattning

I budget för 2018 beslutade regeringen att inrätta ett statligt stöd om 350 mkr per år för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Region Kronoberg svarade under våren 2018 på en remiss som handlade om hur förordningen som styr detta stöd skulle utformas. (18RGK194). I remissen ställde sig Region Kronoberg positiva till satsningen. Beslut om slutlig utformning av förordning väntas i slutet av april och satsningen är tänkt att pågå under tre år, 2018-2020.

Målgruppen som omfattas av beslutet är skolungdomar som respektive vårtermin lämnar antingen årskurserna 6–9 i grundskolan, grundsärskolan eller specialskolan. eller år 1 och 2 i gymnasieskolan och gymnasiesärskolan. Erbjudandet ska även rikta sig till elever i specialskolan som lämnar årskurs 10. I Kronoberg finns i den aktuella målgruppen ca 14 400 personer, vilket innebär ett bidrag om 7,22 mkr per år under tre år.

Yrkanden

Michael Öberg (MP), ordförande Anna Fransson (S), Magnus Carlberg (S) och Daniel Liffner (V) yrkar bifall till föreliggande förslag.

Yttrande

Under ärendet yttrar sig även Martina Ericsson (SD), Britt-Louise Berndtsson (C) och ersättaren Eva Johnsson (KD).

Expedieras till

Trafiknämnden

Trafikdirektör

Trafikplanerare

Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar på sommarlovet
- Tjänsteskrivelse - Avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar på sommarlovet

9

Trafiknämnden

Avgiftsfri färdtjänst för skolungdomar under sommarlovet

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

Att slopa egenavgiften i färdtjänsten för skolungdomar i aktuell målgrupp under sommarlovet 2018.

Sammanfattning

Under sommarlovet genomförs i Kronoberg, med hjälp av statliga medel, en satsning som innebär att ungdomar kan resa utan avgift med kollektivtrafiken. Regionstyrelsen fattade beslut i ärendet den 17 april 2018.

Erbjudandet riktar sig till elever som lämnar antingen årskurserna 6–9 i grundskolan, grundsärskolan eller specialskolan eller år 1 och 2 i gymnasieskolan och gymnasiesärskolan. Erbjudandet ska även rikta sig till elever i specialskolan som lämnar årskurs 10.

Den statliga satsningen omfattar inte stöd till resor med färdtjänst. Region Kronoberg ser därför nu till att även personer i ovan nämnd målgrupp som behöver resa med färdtjänsten kan göra det utan egenavgift under sommarlovet. Det är svårt att bedöma vilka ekonomiska konsekvenser förslaget medför. I den aktuella målgruppen finns omkring 80 personer i Kronobergs län. Vid antagandet att varje person skulle göra 6 extra enkelresor per vecka utöver vad personen annars skulle ha rest, skulle detta medföra en extra kostnad på omkring 315 000 kr per år. Detta enligt en bedömning av Länstrafiken. Kostnaden för hela satsningen på avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar bedöms dock täckas av det bidrag Region Kronoberg förväntas erhålla från staten. Satsningen ska omfatta Kronobergs samtliga kommuner.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Beslutsunderlag

§65 **Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet (17RK565)**

Beslut

Regionstyrelsen beslutar

att genomföra satsningen under förutsättning att förslag till stödordning antas och ligger i linje med befintligt förslag,

att ansöka om bidraget från Trafikverket,

att satsningen ska omfatta nämnd målgrupp i den ordinarie linjetrafiken (tåg och buss) i Kronoberg län samt

att uppdra åt trafiknämnden att verkställa beslutet.

Sammanfattning

I budget för 2018 beslutade regeringen att inrätta ett statligt stöd om 350 mkr per år för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Region Kronoberg svarade under våren 2018 på en remiss som handlade om hur förordningen som styr detta stöd skulle utformas. (18RGK194). I remissen ställde sig Region Kronoberg positiva till satsningen. Beslut om slutlig utformning av förordning väntas i slutet av april och satsningen är tänkt att pågå under tre år, 2018-2020.

Målgruppen som omfattas av beslutet är skolungdomar som respektive vårtermin lämnar antingen årskurserna 6–9 i grundskolan, grundsärskolan eller specialskolan. eller år 1 och 2 i gymnasieskolan och gymnasiesärskolan. Erbjudandet ska även rikta sig till elever i specialskolan som lämnar årskurs 10. I Kronoberg finns i den aktuella målgruppen ca 14 400 personer, vilket innebär ett bidrag om 7,22 mkr per år under tre år.

Yrkanden

Michael Öberg (MP), ordförande Anna Fransson (S), Magnus Carlberg (S) och Daniel Liffner (V) yrkar bifall till föreliggande förslag.

Yttrande

Under ärendet yttrar sig även Martina Ericsson (SD), Britt-Louise Berndtsson (C) och ersättaren Eva Johnsson (KD).

Expedieras till

Trafiknämnden

Trafikdirektör

Trafikplanerare

Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar på sommarlovet
- Tjänsteskrivelse - Avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar på sommarlovet

10

Trafiknämnden

Åtgärder för färdtjänst med ledarhund

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

Att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Serviceresor har under våren uppmärksammats på att det uppstått svårigheter att verkställa färdtjänstresor med medföljande ledarhund. Då detta inte är en stor mängd resenärer har Serviceresor snabbt kunnat åtgärda med information ut till aktuella resenärer så de kunnat förbereda med bälte eller bur till sina hundar.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: PM – Åtgärder för färdtjänst med ledarhund

Åka färdtjänst med ledarhund

Ärende

Serviceresor har under våren uppmärksammats på att det uppstått svårigheter att verkställa färdtjänstresor med medföljande ledarhund. Orsaken har dels varit att resenären inte alltid varit informerad om att de enligt gällande regelverk ansvarar för att hund som medföljer som hjälpmedel ska transporteras på ett säkert sätt, antingen i transportbur eller i säkerhetsbälte anpassat för hund (i enlighet med Jordbruksverkets riktlinjer) och dels för att någon/ra entreprenörer inte velat ha hunden i sätet trots att anpassat säkerhetsbälte för hunden funnits.

Då detta inte är en stor mängd resenärer har Serviceresor snabbt kunnat åtgärda med information ut till aktuella resenärer så de kunnat förbereda med bälte eller bur till sina hundar.

Det är främst en entreprenör som trots flera påminnelser inte åtgärdat bristen för transport av ledarhund, men efter samtal är det nu åtgärdat enligt överenskommen handlingsplan och en kontroll av denna är även genomförd.

Jessica Hultmark
Chef Serviceresor



Synskadades Riksförbund
SRF Kronoberg



Till:

Trafiknämnden, Region Kronoberg

Serviceresor, Region Kronoberg

Media

Uttalande:

Problem att åka färdtjänst med ledarhund!

Fr.o.m. den 1 juli 2017 står det i regelverket för färdtjänsten (de sex kommuner som ingår i Serviceresor Kronoberg) att ledarhundar ska sitta i säkerhetsbälte under resan.

Då man åker i personbil innebär detta att hunden sitter i baksätet.

Flera chaufförer har vägrat att låta hunden sitta i baksätet och istället föreslagit att den ska placeras i bagageutrymmet. Detta innebär alltså att den placeras där det inte finns något säkerhetsbälte. Detta blir därmed ett brott mot Serviceresors regelverk för färdtjänst.

Som färdtjänstberättigad är man tvungen att följa regelverket och påpeka för chauffören att även denne måste följa de regler som finns. Ofta svarar chaufförer att det inte gäller i just deras bilar eller att de inte kör enbart färdtjänst utan bara vid "toppar" och på sena kvällar. Denna förklaring är givetvis inte ett skäl att bryta mot det av regionfullmäktige fastställda regelverket.

Ofta uppkommer konflikter mellan ledarhundsförare som tänker på hundens säkerhet och som både vill och måste följa regelverket och envisa taxiförare som påstår att de har rätt att vägra att ta hunden i baksätet.

Med största säkerhet är det så att informationen om vad regelverket säger inte passerat alla "mellanstationer" till den enskilde föraren. Regelverket har skickats ut till de olika entreprenörerna vid flera tillfällen men informationen verkar inte ha nått varje enskild chaufför. Då reglerna har gällt i nästan tio månader är inte denna förklaring godtagbar.

Varenda gång man som ledarhundsförare beställt en färdtjänstresa är man nervös för konflikter, argumentation och diskussioner.

Det måste bli slut på detta. Serviceresor måste tillse att varenda chaufför har chans att få del av denna regel. Den chaufför som av olika skäl inte kan ta en hund i bilen p.g.a. t.ex. allergiskäl måste också kunna tacka nej till en "hundkörning".

Det måste bli en snar förbättring då det gäller ovan nämnda problem. Det ska inte behöva vara ett orosmoment så fort man bokat en färdtjänstresa med ledarhund.

Uttalandet antaget på Synskadades Riksförbund (SRF) Kronobergs representantskapsmöte i Växjö den 21 april 2018.



Lise-Lott Naess
Ordförande
070 - 698 80 78f

11

§7 Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg (17RK2336)

Beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

att ge trafikdirektören i uppdrag att ta fram underlag enligt regionstyrelsens uppdrag, för senare beslut i trafiknämnden.

Sammanfattning

Region Kronoberg har i egenskap regional kollektivtrafikmyndighet i Kronobergs län samt ansvarig aktör för det regionala tillväxtarbetet genomfört en utredning av hur framtidens kollektivtrafik mellan Växjö-Kalmar-Karlskrona kan komma att se ut. Utredningen, som har genomförts av en konsult, har ett brett anslag och belyser fem olika trafikeringsalternativ ur olika aspekter. En viktig del i arbetet har varit att analysera vilka effekter som olika alternativ medför. Det handlar om miljö, folkhälsa, regionförstoring och möjlighet till ortsutveckling. Även trafikekonomi och potentiell resandeutveckling finns med som viktiga faktorer.

Utredningen visar att olika trafikeringsalternativ medför olika för- och nackdelar beroende på vad som belyses. Utredningen kommer att utgöra ett viktigt underlag inför revidering av nästa trafikförsörjningsprogram.

Vid trafiknämndens sammanträde föredrar kollektivtrafikmyndighetens samordnare Daniel Malmqvist utredningens innehåll.

Vid regionstyrelsens behandling av ärendet beslutades att uppdra åt trafiknämnden att utreda möjligheterna att på kort sikt förbättra samordning mellan buss och tåg enligt utredningens förslag (Jämförelsealternativet) samt vilka konsekvenser det medför för senare redogörelse i regionstyrelsen.

Föreslås att trafiknämnden beslutar att ge trafikdirektören i uppdrag att ta fram underlag enligt regionstyrelsens uppdrag för senare beslut i trafiknämnden.

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

att ge trafikdirektören i uppdrag att ta fram underlag enligt regionstyrelsens uppdrag för senare beslut i trafiknämnden.

Expedieras till

Trafikdirektören

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut TN - Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg
- Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg.
- §262 RS Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg - utredning

§262 Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg - utredning (17RK2336)

Beslut

Regionstyrelsen beslutar

att notera informationen till protokollet samt

att rekommendera trafiknämnden att utreda möjligheterna att på kort sikt förbättra samordning mellan buss och tåg enligt utredningens förslag (Jämförelsealternativet) samt vilka konsekvenser det medför för senare redogörelse i regionstyrelsen.

Sammanfattning

Region Kronoberg har i egenskap regional kollektivtrafikmyndighet i Kronobergs län samt ansvarig aktör för det regionala tillväxtarbetet genomfört en utredning av hur framtidens kollektivtrafik mellan Växjö-Kalmar-Karlskrona kan komma att se ut. Utredningen, som har genomförts av en konsult, har ett brett anslag och belyser fem olika trafikeringalternativ ur olika aspekter. En viktig del i arbetet har varit att analysera vilka effekter som olika alternativ medför. Det handlar om miljö, folkhälsa, regionförstoring och möjlighet till ortsutveckling. Även trafikekonomi och potentiell resandeutveckling finns med som viktiga faktorer.

Utredningen visar att olika trafikeringalternativ medför olika för- och nackdelar beroende på vad som belyses.

Utredningen kommer att utgöra ett viktigt underlag inför revidering av nästa trafikförsörjningsprogram.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen besluta

att notera informationen till protokollet samt

att rekommendera trafiknämnden att utreda möjligheterna att på kort sikt förbättra samordning mellan buss och tåg enligt utredningens förslag (Jämförelsealternativet) samt vilka konsekvenser det medför för senare redogörelse i regionstyrelsen.

Expedieras till

Regional utvecklingssamordnare, kollektivtrafikmyndigheten

Regional utvecklingsdirektör

Trafiknämnden

Beslutsunderlag

- §345 RSAU Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg - utredning
- Förslag till beslut - Utredning - framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg.
- Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg.

12

Trafiknämnden

Trafikförändringar Tåg

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås trafiknämnden beslutar

tt godkänna föreslagna trafikförändringar avseende tågtrafik i enlighet med upprättad tjänsteskrivelse.

Sammanfattning

Föreliggande ärende avser förslag på tågtrafik inom Krösatåg- och Öresundstågstrafiken.

Ärendet är tidigare behandlat i trafiknämnden då det beslutades att hänskjuta ärendet för beslut i kommande sammanträde med trafiknämnden.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Tjänsteskrivelse Trafikförändringar Tåg

Trafikförändringar Tåg

Ärende

Trafiknämndens strategi har varit en gradvis utbyggnad av tågtrafiken i takt med resandeutvecklingen. Det finns luckor i alla tågtidtabeller. Utökningarna ligger i första hand med inriktning på vardags- och dagresandet där vi har ett större resande jämfört med kvälls- och nattrafiken.

I samband med upphandlingen av Krösatågen skapades utrymme för att förbättra trafikutbudet inom befintlig budgetram.

Öresundstågtrafiken har fortfarande vissa luckor på helgerna som vi gradvis täpper igen. Helgresandet varierar betydligt i volym och en jämnare trafikprodukt medför att vi sannolikt också kan erbjuda en bättre komfort till resenärerna.

- Öresundståg, en ny lördags tur Växjö-Köpenhamn kl 11.11 från Växjö och en ny söndagstur Köpenhamn-Växjö kl 14.47 i Växjö 600 tkr brutto.
- Växjö-Nässjö, en ny dubbeltur mån-fre, 11.42 från Växjö och 12.22 till Växjö ca 1,7 mkr brutto
- Växjö-Hässleholm, en ny dubbeltur mån-sön ca 2,6 MKR brutto, Hm-Vö 9.20-10.33 och Vö-Hm 11.50-13.12.

De ovanstående utökningarna är förankrade med respektive grannlän. Skånetrafiken fattar sitt slutgiltiga budgetbeslut i slutet på maj.

Förslag till beslut:

Att trafiknämnden godkänner de föreslagna förändringarna.

§20 Trafikförändringar Tåg (18RGK562)

Beslut

Trafiknämnden beslutar

att hänskjuta ärendet för beslut i kommande sammanträde.

att i övrigt notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Vid trafiknämndens sammanträde föredras förslag på trafikförändringar avseende tågtidtabeller för 2019 gällande Krösatåg Nord och Krösatåg Syd samt Öresundståg.

I den efterföljande diskussionen lyfts frågor om TFP inriktning och olika resanderelationers betydelse och behov. Föreslås att hänskjuta ärendet för beslut i kommande sammanträde och att notera informationen till protokollet.

Övriga som yttrat sig i ärendet

Carl-Olof Bengtsson

Erik Jansson

Viktor Emilsson

Sven Sunesson

Peter Freij

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Trafikförändringar Tåg