

Trafiknämnden

Datum: 2018-10-23

Tid: 13:00-16:00

Plats: Scandic Talk, Älvsjö

Ledamöter

Peter Freij (S), ordförande
Fanny Battistutta (V), vice ordförande
Sven Sunesson (C), 2:e vice ordförande
Carl-Olof Bengtsson (S)
Julia Berg (S)
Camilla Ymer (S)
Ann-Charlotte Wiesel (M)
Viktor Emilsson (M)
Eva Johnsson (KD)

Ersättare

Marianne Nordin (S)
Conny Simonsson (S)
Erik Jansson (MP)
Tommy Andersson (M)
Mattias Edlund (KD)

Övriga kallade

Thomas Nilsson
Patrik Tidåsen
Clas Carlsson
Ulf Pettersson
Julija Markensten

1 Justering av protokoll

2 Fastställande av dagordning

3 Rapporter från externa uppdrag

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att med godkännande notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Trafiknämndens ledamöter rapporterar från externa uppdrag.

4 Aktuella lägesrapporter

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Ansvariga tjänstepersoner lämnar aktuella lägesrapporter från respektive ansvarsområde.

5 Månadssammandrag september 2018 (18RGK111)

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

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

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari – september 2018 uppgår sammanlagt till 2,1 miljoner tkr. Prognosen för helåret 2018 är i enlighet med budget. Den totala självfinansieringsgraden för linjetrafiken uppgick till 52,9 % för perioden januari - september 2018 vilket är i enlighet med budget.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut trafiknämnden månadsrapport 2018-09
- Trafiknämnden Månadssammandrag 2018-09

6 Medborgardialog - undersökning i webbpanel Kronoberg (17RK971)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att genomföra undersökning i webbpanel Kronoberg för Länstrafiken Kronobergs räkning enligt nedanstående beskrivning, samt

att anslå 40 000 kr från regionfullmäktiges anslag för medborgardialog 2018.

Sammanfattning

Inom ramen för medborgardialog inom Region Kronoberg föreslås att Länstrafiken Kronoberg låter genomföra en undersökning bland medborgare i länet i den "Kronobergspanelen". Kronobergspanelen är en webbaserad panel som består av lite fler än 1 000 utvalda personer i länet som erbjudits möjlighet att svara på frågor om regionens utveckling, hälso- och sjukvård samt kollektivtrafik. Med denna fördjupade undersökning önskar Länstrafiken Kronoberg jämföra

överensstämmelse med den regelbundet utförda Kollektivtrafikbarometern genom att ställa samma typ av frågor fast till ett bredare svarsunderlag.

Medel för undersökningen anslås från fullmäktiges anslag för medborgardialog 2018.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Undersökning i webbpanel Kronoberg

7 Lågfrekvent buller från stadsbussar (17RK203)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Växjö kommun förelägger Region Kronoberg (232100-0065) om försiktighetsmått gällande stadsbusstrafik med bussar av den modell som konstaterats avge starka lågfrekventa ljud (Mercedes Citaro, årsmodell 2012 med Euro 5-motor och gasdrift). Vid trafiknämndens sammanträde lämnas information om innehållet i föreläggandet.

Beslutsunderlag

- Föreläggande om lågfrekvent buller från stadsbussar.

8 Busstrafiken Ljungby-Växjö (18RGK1552)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att genomföra ändringar i busstrafiken Ljungby-Växjö enligt bifogat beslutsunderlag.

Sammanfattning

Ett nytt upplägg på busstrafiken Ljungby-Växjö kan göra trafiken mer enhetlig och lättare att förstå. Därmed kan resandet på sikt öka genom föreslaget upplägg.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Busstrafik Ljungby-Växjö
- Busstrafiken Ljungby-Växjö

9 Trafikförändringar 2019 (18RGK1552)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att under 2019 inte genomföra trafiksatsningar beskrivna i beslutsunderlaget

att under 2019 genomföra besparingar beskrivna i beslutsunderlaget

att under 2019 i Växjö stadstrafik genomföra omprioritering mellan nysatsning (Bredvik & linje 7+9) och neddragning (kvällstrafik) beskrivet i beslutsunderlaget.

Sammanfattning

För att klara av de ekonomiska ramarna i budget 2019 behöver en del föreslagna trafiksatsningar skjutas framåt i tiden, samt att besparingar behöver göras i befintlig trafik.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Trafikförändringar 2019
- Trafikförändringar 2019

10 Trafikupphandling 2023 - information

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Nuvarande avtal för linjetrafik löper ut 2023-06-30. Arbetet med förberedelser för ny upphandlingsperiod har startat. Vid trafiknämndens sammanträde lämnas information om arbetets omfattning, hållpunkter och inriktning.

11 Växjö stadstrafik - utredning gällande för- och nackdelar med trafik i egen regi (18RGK1332)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att Växjö stadstrafik fortsatt ska ingå i underlaget till trafikupphandling 2023.

Sammanfattning

Länstrafiken Kronoberg har önskat belysa för- och nackdelar om Växjö stadstrafik bedrivs i egen regi jämfört med upphandling. Förutsättningar som Länstrafiken Kronoberg särskilt understrukt under denna utredning är att om trafik ska bedrivas i egen regi gäller att trafiken ska vara affärsmässig med hög effektivitet och att trafiken ska nyttja befintlig depå som ägs av Växjö kommun.

Växjö stadstrafik har en resandeutveckling som är positiv och överstiger de mål som regionen satt upp för trafiken. Region Kronoberg som län placerar sig högt i nationella mätningar avseende nöjda kunder.

Länstrafikens interna ombordmätningar, vilka används för avtalsuppföljningsändamål, visar dock att stadstrafiken i Växjö har mindre andel nöjda kunder jämfört med övrig trafik i Kronoberg.

Summerat visar denna genomgång att det finns fördelar med trafik i egen regi som framförallt är kopplat till möjligheterna att snabbare svara upp mot behov och efterfrågan i takt med att Växjö utvecklas samt att svara upp snabbare mot ny teknisk utveckling. Nackdelar är framförallt att det saknas erfarenhet inom nuvarande organisation och att bygga upp en sådan organisation innebär hög uppstartskostnad och därmed hög risk.

Vid trafiknämndens sammanträde 6 september lämnades en redogörelse för utredningen av konsulten.

Föreslås att trafiknämnden beslutar att Växjö stadstrafik fortsatt ska ingå i underlaget till trafikupphandling 2023.

12 Utredningsuppdrag drivmedel (18RGK1655)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att uppdra åt trafikdirektören att genomföra utredning angående drivmedel inför upphandling av framtida busstrafik i Kronobergs län.

Sammanfattning

Inför upphandling av busstrafik i länstrafiken, har trafiknämnden att ta ställning till vilket drivmedel som ska användas. För att kunna ta ställning till det krävs bra underlag.

Föreslås att trafiknämnden ger i uppdrag åt trafikdirektören att genomföra en utredning avseende drivmedel. Utredningen ska bl.a. ge svar på ekonomi, infrastrukturbehov och investeringsmöjligheter vid respektive alternativ, val av teknik vid eldrift, tillgång till biogas, biodiesel eller el, behov av förändringar i bussarnas körningar för att genomföra förslagen.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Utredningsuppdrag drivmedel
- Utredningsuppdrag drivmedel

13 Skrivelse - Avsaknaden av politisk hjälp (18RGK1598)

Sammanfattning

En facklig klubb vid en av Länstrafikens entreprenörer har inkommit med skrivelse till trafiknämnden.

Beslutsunderlag

- 18rgk1598-1_maskad

14 Internkontrollplan för trafiknämnden 2018 (17RK1252)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att godkänna redovisning av genomförd internkontroll 2018 samt överlämna denna till regionstyrelsen

Sammanfattning

Alla i internkontrollplanen ingående moment har genomförts av kontrollansvariga inom respektive område.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Uppföljning av internkontrollplan Trafiknämnden 2018
- Beslutsunderlag -Uppföljning av internkontrollplan Trafiknämnden 2018

15 Kurs och konferens 2018 (18RGK98)

16 Redovisning av delegeringsbeslut

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera delegationsbesluten till protokollet.

Sammanfattning

Följande delegationsbeslut redovisas för trafiknämnden:

- Trafiknämndens ordförande delegationsbeslut 1/2018 - Verksamhetsberättelse med ekonomisk redovisning per augusti
- Beslut om Färdtjänst och Riksfärdtjänst under perioden 2018-09-01 - 2018-09-30.

Delegationsbeslut

- 18RGK38-1 Trafiknämndens ordförandes delegationsbeslut nr 1/2018. Brådskande beslut. För underlag se 18RGK753.

17 Övriga ärenden

Månadssammandrag september 2018

5

18RGK111

Trafiknämnden

Månadssammandrag september 2018

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

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

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari – september 2018 uppgår sammanlagt till 2,1 miljoner tkr. Prognosen för helåret 2018 är i enlighet med budget. Den totala självfinansieringsgraden för linjetrafiken uppgick till 52,9 % för perioden januari - september 2018 vilket är i enlighet med budget.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Månadssammandrag september 2018 för trafiknämnden

MÅNADS- SAMMANDRAG

TRAFIKNÄMNDEN

SEPTEMBER
2018



REGION
KRONOBERG

Resultatuppföljning per bas/delenhet

Resultaträkning (tkr)	Månad: Januari – September 2018			Rullande	Årsbudget	Prognos
	Utfall ack	Budget Ack	Differens	12 mån	2018	2018
Länstrafikens Kansli	-23 080	-24 110	1 030	-30 794	-32 100	1 000
Teknik och omkostnader	-15 089	-17 967	2 878	-20 341	-26 186	3 500
Marknadsföring	-4 427	-4 867	440	-7 171	-7 300	0
Utrednings- uppdrag	-591	-750	159	-863	-1 000	0
Regiontrafik	-93 896	-93 401	-495	-123 903	-125 200	-1 000
Växjö stadstrafik	-54 429	-51 933	-2 496	-71 350	-68 600	-4 500
Älmhult stadstrafik	-877	-900	23	-1 212	-1 200	0
Krösatåg Nord	-12 939	-13 078	139	-16 914	-17 000	0
Krösatåg Syd	-25 232	-21 545	-3 688	-34 116	-28 350	-5 200
Öresundståg	-554	-3 750	3 196	-2 501	-5 000	4 500
Pågatåg	-1 195	-1 350	155	-1 648	-1 800	200
Vidarefakturerering tågtrafik	0	0	0	0	0	0
Anropsstyrd trafik	-2 809	-3 688	878	-3 762	-5 500	1 500
Serviceresor	-520	-520	0	-593	-678	0
Sjukrese- administration	0	0	0	0	0	0
Färdtjänst- avdelning	-79	-79	0	-94	-104	0
Abonnerad skolskjuts	-118	0	-118	-68	0	0
Totalsumma	-235 836	-237 937	2 101	-315 330	-320 018	0

Kommentar:

Periodens resultat innebär ett överskott på totalt 2 101 tkr jämfört med budget.

Störst positiv avvikelse har Teknik och omkostnader med 2 878 tkr samt Öresundståg med 3 196 tkr.

Störst negativ avvikelse har Krösatåg Syd med – 3 688 tkr samt Växjö stadstrafik med – 2 496 tkr.

Prognosen för 2018 är ett nollresultat i enlighet med budget. Det finns dock enskilda budgetavvikelser för flera kostnadsställen.

Störst positiv avvikelse enligt prognosen får Teknik och omkostnader med 3 500 tkr samt Öresundståg med 4 500 tkr. Avvikelsen för Teknik och omkostnader beror i första hand på att installationen av WiFi i fordonen blivit något försenad. Avvikelsen för Öresundståg beror på återbetalning av hyreskostnader från vagnbolaget Transitio AB med 5 269 tkr.

Störst negativ avvikelse enligt prognosen får Växjö stadstrafik med – 4 500 tkr samt Krösatåg Syd med – 5 200 tkr. Avvikelsen för Växjö stadstrafik beror på ökade indexkostnader samt ökade trafik kostnader p.g.a. utbyggd trafik. Avvikelsen för Krösatåg Syd beror på fordonsproblem och infrastrukturstörningar som även har lett till lägre intäkter.

Resandet för perioden oktober 2017 – september 2018 ökade med 3,8 % för Växjö stadstrafik men minskade med 0,2 % för regiontrafiken jämfört med samma period tidigare år (exklusive skolkort).

Det samlade betyget för NKI (nöjd kundindex) enligt Kollektivtrafikbarometern var 65 % för perioden oktober 2017 – september 2018 vilket var lägre än för samma period tidigare år (71 %).

Betyget för den senaste resan enligt Kollektivtrafikbarometern var 84 % för perioden oktober 2017 – september 2018 vilket var samma värde som samma period tidigare år.

Betyget för bemötande enligt Kollektivtrafikbarometern var 76 % för perioden oktober 2017 – september 2018 vilket var lägre än för samma period tidigare år (78 %).

Marknadsandelen enligt Kollektivtrafikbarometern var 16,5 % för perioden oktober 2017 – september 2018 vilket var högre än för samma period tidigare år (12,75 %).

Trafikverket har beviljat Region Kronoberg 7,3 MKR som stöd för fri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet 2018. Totalt har ca 16 000 kort delats ut. Skolungdomarnas resande under sommaren har därför ökat. Nettointäkterna 2018 beräknats ha ökat med ca 5,4 MKR.

Installationen av Wifi i regionbussar och stadsbussar pågår. Installationer var klara i ca 75 % av fordonen vid utgången av september 2018.

Självfinansieringsgrad per trafikslag (linjetrafik)

Trafikslag	Intäkter tkr januari- september 2018	Kostnader tkr januari- september 2018	% januari- september 2018	Jämförelse % Bokslut 2017	Jämförelse % Budget 2018	% Prognos 2018
Öresundståg	88 780	89 333	99,4%	101,8%	95,9%	99,6%
Älmhults stadstrafik	1 088	1 966	55,3%	57,8%	55,6%	55,6%
Regiontrafik buss	70 690	164 586	43,0%	42,8%	42,1%	43,1%
Växjö stadstrafik	33 648	88 077	38,2%	39,9%	38,0%	38,6%
Krösatåg Nord	9 358	22 297	42,0%	44,5%	43,3%	43,3%
Pågatåg	594	1 790	33,2%	22,2%	25,0%	33,3%
Krösatåg Syd	8 101	33 333	24,3%	27,5%	29,7%	24,5%
SUMMA	212 259	401 382	52,9%	53,9%	52,9%	53,3%

Kommentar:

Självfinansieringsgraden för januari - september 2018 är 52,9 % vilket är lägre än Bokslut 2017 (53,9 %) men i enlighet med Budget 2018.

Självfinansieringsgraden för motsvarande period 2017 var 53,9 %.

Prognosen för 2018 är 53,3 %.

Sjukfrånvaro (i procent av ordinarie arbetstid)

Centrum	JANUARI – SEPTEMBER 2018			JANUARI – SEPTEMBER 2017		
	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män
LTR Länstrafiken Gemensamt	4,5	6,6	1,9	4,8	7,0	2,4
UTR Uppdragsverksamhet Trafik	9,5	14,4	1,7	6,2	8,6	1,1
Trafiknämnd totalt	6,3	9,6	1,9	5,3	7,7	2,0

Kommentar:

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

Skillnaden mellan åren har dock minskat månad för månad sedan kulmen i mars.

Medborgardialog -
undersökning i webbpanel
Kronoberg

6

17RK971

Trafiknämnden

Medborgardialog - undersökning i webbpanel Kronoberg

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att genomföra undersökning i webbpanel Kronoberg för Länstrafiken Kronobergs räkning enligt nedanstående beskrivning, samt

att anslå 40 000 kr från regionfullmäktiges anslag för medborgardialog 2018.

Sammanfattning

Inom ramen för medborgardialog inom Region Kronoberg föreslås att Länstrafiken Kronoberg låter genomföra en undersökning bland medborgare i länet i den "Kronobergspanelen". Kronobergspanelen är en webbaserad panel som består av lite fler än 1 000 utvalda personer i länet som erbjudits möjlighet att svara på frågor om regionens utveckling, hälso- och sjukvård samt kollektivtrafik. Med denna fördjupade undersökning önskar Länstrafiken Kronoberg jämföra överensstämmelse med den regelbundet utförda Kollektivtrafikbarometern genom att ställa samma typ av frågor fast till ett bredare svarsunderlag.

Medel för undersökningen anslås från fullmäktiges anslag för medborgardialog 2018.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: .

Lågfrekvent buller från stadsbussar

7

17RK203

§ 99

Dnr 2018-00048

Föreläggande om lågfrekvent buller från stadsbussar

Diarienummer: 2013.1462, 2013.1464, 2013.1703, 2014.0701, 2016.1280, 2017.0070, 2017.0256, 2018.1537

Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägger Region Kronoberg (232100-0065) om följande försiktighetsmått gällande stadsbusstrafik med bussar av den modell som konstaterats avge starka lågfrekventa ljud (Mercedes Citaro, årsmodell 2012 med Euro 5-motor och gasdrift).

1. Användningen av bussar av den angivna modellen ska begränsas på följande linjer och sträckor:
 - linje 1 (Hovshaga – Teleborg),
 - linje 2/6 (Araby/Norr),
 - linje 7 (genom Östra Lugnet) samt
 - linje 5/8 (där bussarna trafikerar samma sträcka genom Sandsbro)

Från och med 2019-09-01 får bussar av den angivna modellen köra sträckorna (enkel tur)

- högst femtio gånger per dygn (kl. 04 – 04)
 - högst fem gånger per natt (kl. 22-06) natt mot lördag och söndag
 - Övriga nätter får bussar av den modellen inte användas på dessa linjer mellan kl. 22 - 06.
2. Region Kronoberg ska senast 2019-01-01 inkomma till miljö- och hälsoskyddsnämnden med en plan för hur ni avser att uppfylla föreläggandet.

Bakgrund

I juni 2013 byttes stadsbussarna i Växjö stad ut mot gasbussar. Samtidigt drogs en del busslinjer om och antalet turer utökades. Detta var en del i en satsning på att driva kollektivtrafiken med lokalt producerad biogas och att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik i staden.

Under sommaren och hösten 2013 tog miljö- och hälsoskyddskontoret emot fem klagomål på buller från de nya lokalbussarna. De boende upplevde att

Ljudet störde utomhus och inomhus. De klagade på vibrationer inne i husen då bussen passerade. Dessa bostäder låg längs linje 1 och 7, i stadsdelarna Hovshaga och Östra Lugnet, och en låg i centrum. Flera boende längs Fyllerydsvägen i Sandsbro hörde också av sig till kommunen med klagomål på de nya bussarna, linjedragning och turtäthet.

Vi besökte två av bostäderna och gjorde indikerande ljudmätningar, som visade att den maximala A-vägda ljudnivån överskreds inne i bostadsrum vid en del av busspassagerna. Vägghållaren tekniska förvaltningen lät ÅF Infrastructure AB göra mätningar av ljudnivån från bussarna i alla de fem bostäderna. Mätningarna gjordes i januari och februari 2014. Resultatet blev att riktvärdet för maximal ljudnivå (45 decibel A) överskreds under minst hälften av busspassagerna i samtliga bostadsrum där ljudet mättes.

Anledningen är att bussbullret dämpas dåligt genom fasaderna. I en av rapporterna står att "Skillnaden i ljudnivå ute och inne: $L_{max}(ute) - L_{max}(inne)$ är 17 – 21 dB för de tre villorna och för huset på Sandgårdsgatan. Att dämpningen är sämre än väntat beror helt och hållet på att bullrets karaktär är mycket lågfrekvent. En fasads förmåga att dämpa lågfrekvent buller är betydligt sämre än förmågan att dämpa buller vid högre frekvenser." ÅF-s slutsats av mätningen i den fjärde villan var också att "Ljudspektret från bussarna är typiskt för tung trafik och innehåller starka låga frekvenser som inte är lätta att dämpa."

ÅF Infrastructure AB gjorde också en vibrationsmätning inne i en av bostäderna. De vibrationer som uppmättes i golvet låg långt under gällande riktlinjer. Troligen är det istället luftburna lågfrekventa ljudvågor som ger upphov till att glasen skallrar i skåpen och att TV-soffan skakar när bussen passerar, vilket två av de klagande har angett.

Den 23/1 2014 inkom tekniska förvaltningen med en genomgång av möjliga tekniska åtgärder för att dämpa ljudet från bussarna vid fastigheten Mimas 1 (vid linje 7):

- en 30 m skärm i tomtgränsen som kan dämpa lågfrekvent ljud i 50 Hz-tersbandet med minst 10 decibel. Bedömd kostnad cirka 100 000 kronor.
- Fasadåtgärder som innebär att man tar ner panelen och förstärker fasaden med extra lager tungt material, förstärker bullerdämpningen i taket samt byter fönster. Bedömd kostnad blev cirka 250 000 kronor.

Den boende fick del av utredningen och svarade den 26/2 2014:

- Åtgärderna är dyra och kommer att påverka utseendet på huset. Det ger heller inga garantier att komma tillrätta med det lågfrekventa bullret.
- Bussen passerar inte bara hans hus utan även tre förskolor och 14 andra bostadshus. Därför anser han att den bästa lösningen är att flytta hållplatsen.

Eftersom bullret inte är ett normalt trafikbuller utan kommer ifrån stadsbussarna bedömde miljö- och hälsoskyddsnämnden under hösten 2014 att Region Kronoberg kan betraktas som verksamhetsutövare. Detta baserades på Mark- och miljööverdomstolens dom från 2014-03-28 (2013-M 7927) där Skånetrafikens linjetrafik med bussar anses vara en sådan verksamhet som omfattas av miljöbalkens hänsynsregler. Vi vände oss därför till Region Kronoberg i november 2014 och bad dem utreda om det finns några möjligheter att dämpa ljudet genom tekniska åtgärder på bussarna.

De anlitate Tyréns som konstaterade att ljudet uppstår i avgasröret. De kom fram till att bussarna av märket Mercedes Citaro som körs på biogas, ger tydligt starkare lågfrekvent buller vid inbromsning och acceleration än en motsvarande dieselbuss. De konstaterade också att olika frekvenser (men främst tersbanden 31,5 Hz – 63 Hz) dominerar under olika driftlägen, t.ex. olika hastighet eller acceleration/ inbromsning och tomgång (se rapport Ljudmätning av bussar – Växjö, daterad 2015-09-08). De försökte även ta fram en prototyp för ”aktiv luddämpning” som kunde byggas in i bussen och dämpa de låga frekvenserna. Resultatet presenterade för miljö- och hälsoskyddskontoret i september 2016.

Representanter för busstillverkaren Mercedes fick yttra sig över förslaget och meddelade i oktober 2016 ”Vi kan ej godkänna en eftermontering av den aktiva bullerdämpningen framtagen av Tyréns p g a följande:

- Röret ifrån lådan inuti fordonet inkräktar på ramkonstruktionen.
- Brandrisken blir för hög.
- Eftersom röret och hålet i golvet monteras tätt inpå turbon blir värmespridningen för hög.”

Under de senaste åren har fem nya klagomål på buller från stadsbussarna utretts av miljö- och hälsoskyddskontoret, gällande bostäder som ligger längs busslinje 1, 5/8 och 2/6. Vi har gjort indikerande mätningar i bostadsrum på

dessas fastigheter. På samtliga ställen har vi mätt upp höga ljudnivåer i tersbanden 40, 50 och/eller 63 Hertz, se vidare under rubriken Uppmätta ljudnivåer och tillämpliga riktvärden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelade i januari 2017 Region Kronoberg att inkomma med:

1. Förslag på möjliga förändringar i linjesträckningen som kan ge minskad bullerpåverkan vid fastigheter där klagomål har inkommit, och vilka konsekvenser det skulle ge för stadstrafiken. Förslagen kan gälla endast vissa bussturer, till exempel nattetid.
2. Redovisning av konsekvenser av ett minskat antal turer under sena kvällar och nätter (kl. 22 – 06), samt hur ni ställer er till att minska antalet turer under de tiderna.
3. Redovisning av era ekonomiska och juridiska möjligheter att köpa in nya och/eller använda befintliga bussar i stadstrafiken som inte ger ett lika starkt lågfrekvent ljud, företrädesvis mellan kl. 22 och 06.
4. En redovisning av möjligheten att byta ljuddämpare enligt det förslag som Tyréns anger i sin rapport R01-264187, Ljudmätning av bussar – Växjö, med rapportdatum 2015-09-08. Redovisningen ska innehålla konsekvenser för garanti, typgodkännande och, om det visar sig möjligt att byta ljuddämpare, en uppskattning av kostnaden.

Region Kronoberg svarade, i sammanfattning, att:

- En flyttning av linjerna skulle bara innebära att problemet flyttas till andra fastigheter, men de svarade inte på möjligheter att minska störningen vid de åtta aktuella fastigheterna där bullerklagomål utreddes.
- Frågan om minskat antal turer nattetid besvaras generellt med att det är tekniskt och avtalsmässigt möjligt, men att konsekvenserna blir negativa för de som behöver/använder bussarna, och att det kommer att framstå som märkligt att Växjö inte kommer att ha ett ”normalt” utbud av stadsbusstrafik kvällar och nätter.
- Svaret på fråga 3 är att det inte går att kräva av trafikföretaget att de byter bussar. En ändring skulle kräva en ny upphandling samt uppsägning av nuvarande avtal vilket skulle bli dyrt.
- Fråga 4 besvaras med att en nyutveckling av motorer som inte längre serietillverkas säkert inte ligger högt på tillverkarens agenda. Även om man påbörjade en sådan utveckling skulle den ta tid som troligen är jämförbar med den tid då nuvarande avtal löper ut och bussarna ska bytas, d.v.s. år 2023.

Miljö- och hälsoskyddskontoret ansåg inte att svaret gav ett tillräckligt underlag för att avgöra ärendet. I februari 2018 bad vi på nytt Region Kronoberg att redogöra för möjliga åtgärder som minskar störningarna vid de aktuella fastigheterna. De har kommit in med följande uppgifter i mars och i maj 2018:

- 4 av de 36 bussarna har nu euro 6-motorer som inte avger de starka lågfrekventa ljuden.
- Måndag – torsdag körs endast tre bussar i nattrafiken och då kan alla tre köras med de tystare motorerna.
- Fr.o.m. hösten 2018 utökas fordonsflottan med 1 fordon med den tystare motorn.
- De ser också en trolig utbyggnad och utbyte av bussar 2019 och möjligen 2020 så att man kommer upp i 10 av 42 fordon med tystare motorer. Detta avgörs dock i kommande budgetbeslut.

De har även beräknat antal passager med den bullriga busstypen i slutet av 2018, 2019 och 2020 längs de linjer där boende har klagat på bullerstörningar. Utifrån den information de har idag om budget och framtida förändringar i bussflottan har de försökt att beräkna hur de tror att det blir:

Linje 1

	2018-12-31	2019-12-31	2020-12-31
heldag	59	37	37
varav klockan 22-06	14	7	7

Linje 7

	2018-12-31	2019-12-31	2020-12-31
heldag	113	113	58
varav klockan 22-06	0	0	0

Linje 2/6

	2018-12-31	2019-12-31	2020-12-31
heldag	59	59	48
varav klockan 22-06	11	11	0

Linje 5/8

	2018-12-31	2019-12-31	2020-12-31
heldag	77	77	57
varav klockan 22-06	7	7	7

Merkostnaden för att köra med en ny ledbuss istället för en äldre biogasbuss är enligt Region Kronoberg 200 000 kronor/år. De redan inköpta nya bussarna är ledbussar.

De anger också att kostnaden för att köpa in en ny buss ger en dubblad årskostnad, eftersom avtalet inte ger dem rätt att byta ut besiktigade och godkända fordon. De skulle därför få fortsätta betala även för de gamla fordonen, vilket innebär en merkostnad på cirka 2,5 miljoner kr per buss och år.

De klagande har fått del av Region Kronobergs redovisningar. Tre av dem har kommit in med synpunkter.

Hillevi Zandler, boende på Gärdesvägen 10, anser att Region Kronoberg bör köpa in mindre bussar alternativt elbil/buss för nattrafiken. Att behöva vänta 5-6 år ytterligare med ett alternativ till dagen biogasbussar/motorer är inte acceptabelt.

Marcus Holmqvist, boende på Lidvägen 1, önskar att "Region Kronoberg ser över möjligheten att avsluta nuvarande avtal i förväg för att komma till bukt med dessa problem, om detta inte är ekonomiskt försvarbart hoppas vi de kan göra förändringar på delar av flottan och eventuellt arbeta in elbussar som många andra kommuner redan provar. Oavsett ovan bör de snarast se över sin sina turer och beläggning."

Lülo Ehlert, boende på Värnvägen 3, skriver att bussarnas lågfrekventa ljud/buller och vibrationer tränger genom husvägg in i bostaden och när henne var hon än befinner sig i huset. Det är tröttsamt och ett stressande ljud som pågår en stor del av dygnet. Går det att minska på antalet bussturer eller lägga om turlistan i villaområden? Behöver det gå bussar nästan hela natten? Hon skriver också att bullret från bussarna är oftast ett samtalsämne bland grannar men en del kanske inte uttrycker sina åsikter skriftligt.

Uppmätta ljudnivåer och tillämpliga riktvärden

ÅF Infrastructure AB har, som tidigare redovisats, mätt upp maximala A-vägda ljudnivåer i flera av bostäderna som överskrider riktvärdet 45 decibel A. Enligt både ÅF-s och miljö- och hälsoskyddsnämndens bedömning är det dock inte tillräckligt att använda det riktvärdet eftersom ljudet till sin karaktär är starkt lågfrekvent.

Folkhälsomyndigheten har i sina allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) angett riktvärden för lågfrekvent buller. De gäller för ekvivalent ljudnivå i tersband mellan 31,5 – 200 Hertz. Bullret från bussarna är ett ljud som varar under ett antal sekunder – minuter, beroende på om bussen kör förbi snabbt eller stannar på en hållplats eller i en korsning. Ljudet förändras beroende på närhet till bostaden, gaspådrag och varvtal i bussens motor. Det är därför svårt att relatera ljudet till ett riktvärde för ekvivalent ljudnivå.

ÅF valde att plocka ut de 15 sekunder då bussen har gett som högst ljudnivå inne i rummet, och räknade ut ekvivalent ljudnivå i vissa tersband under denna period. Vi har gjort likadant för de mätningar som miljö- och hälsoskyddskontoret har gjort. Mellan fem och tio passager har mätts upp på varje ställe.

En sammanställning av uppmätta ekvivalenta ljudnivåer för 15-sekunders busspassager:

Tersband	40 Hz	50 Hz	63 Hz
Riktvärde (FoHMFS 2014:13)	49 dB	43 dB	42 dB

2012 års buss			
Rustbädden 1	48 dB	63 dB	57 dB
Fornborgen 1	51-63 dB	61-72 dB	49-60 dB
Fångetornet 1	49-60 dB	52-69 dB	47-59 dB
Nattviolen 1	37-56 dB	44-63 dB	45-60 dB
Malvan 1	46-56 dB	59-63 dB	53-58 dB
Hundkäxet 5	43-61 dB	53-60 dB	38-47 dB
Bondegårdsbacken 11	38-50 dB	55-62 dB	50-57 dB

Ny buss			
Fornborgen 1	45-48 dB	46-49 dB	37-39 dB
Fångetornet 1	40-43 dB	40-43 dB	33-39 dB
Bondegårdsbacken 11	34 dB	42 dB	38 dB

Mätresultaten skiljer sig mycket mellan bostäderna. Det beror troligen på att husen är konstruerade olika och därmed dämpar de skilda frekvenserna olika effektivt. De ligger också på olika stort avstånd från vägen.

Bedömning

Vi fattar beslutet med stöd av 2 kap. 3 och 7 § samt 26 kap. 9 och 21 § miljöbalken.

2 kap. 3 § anger att den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd är skyldig att vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga eller hindra att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa. Redan risken för att en olägenhet kan uppkomma innebär att försiktighetsmått ska vidtas. Med olägenhet för människors hälsa avses störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig (9 kap. 3 § miljöbalken). Buller är en störning som kan innebära krav på försiktighetsmått. Innan krav på försiktighetsmått ställs ska en skälighetsprövning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken göras. Vid den prövningen ska bl.a. nyttan med försiktighetsmåten jämföras med kostnaden för dessa.

I 26 kap. 9 § står att en tillsynsmyndighet i det enskilda fallet får besluta om de förelägganden och förbud som behövs för att miljöbalken samt föreskrifter, domar och andra beslut som har meddelats med stöd av balken ska följas. 21 § i samma kapitel anger att tillsynsmyndigheten får förelägga en verksamhetsutövare att till myndigheten lämna de uppgifter och handlingar som behövs för tillsynen.

Då detta beslut tas, hösten 2018, passerar följande antal bussar förbi de sträckor där miljö- och hälsoskyddsnämnden har utrett klagomål:

	Linje 1 genom Hovshaga	Linje 7	Linje 5+8 genom Sandsbro	Linje 2+6
Dygn må-to	146	135	132	105
Varav natt må-to (kl. 22-06)	18	10	11	4
Natt fredag (kl. 22-06)	22	20	26	11
Natt lördag (kl. 22-06)	30	18	20	11

Det kan antas att en del av bussturerna körs med de fyra nyare gasbussarna som inte avger det starka lågfrekventa ljudet. Enligt Region Kronobergs beräkning i skrivelsen från 2018-05-31 kan en ganska stor andel av dessa turer köras med de nyare bussarna redan vid årsskiftet 2018 – 2019.

I de mätningar som är gjorda låg den ekvivalenta ljudnivån för de tre analyserade tersbanden 40, 50 och 63 Hertz över Folkhälsomyndighetens riktvärde vid nästan varje busspassage (analyserat under 15 sekunder):

- I tersbandet 40 Hertz ligger uppmätt ljudnivå upp till 12 decibel över Folkhälsomyndighetens riktvärde.
- För tersbandet 50 Hertz överskrider riktvärdet med 20 decibel eller mer vid de bullrigaste passagerna i nästan alla bostäder
- I tersbandet 63 Hertz ligger ljudnivåerna som mest 5 – 18 decibel över riktvärdet.

Bullret från de aktuella gasbussarna skiljer sig så mycket från normalt trafikbuller att det inte bör bedömas enligt riktvärden för buller från vägtrafik. Vi bedömer att det istället är Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller som närmast kan tillämpas för att bedöma om bullret kan betraktas som en olägenhet för människors hälsa. Störningarna uppkommer regelbundet under ett stort antal tillfällen varje dygn. I Mark- och miljööverdomstolens dom (2012-M 9591) som gäller klagomål på lågfrekvent buller från diesellok på en bangård har Socialstyrelsen yttrat sig på följande sätt om lågfrekvent ljud:

”Vid ljudnivåberäkningar/-mätningar används normalt ett A-filter för att bedöma risken för att störas av buller från t.ex. väg och spårtrafik. Ett A-filter passar inte för att mäta lågfrekvent ljud eftersom det ger en kraftig dämpning av låga frekvenser. Detta innebär att uppmätta mätvärdet underskattar de låga frekvenserna i ljudet. Ljudnivån från dieselloken på tomgång är dominerat av motorljudet vid låga frekvenser. I det aktuella fallet bör riktvärdena för lågfrekvent buller i Socialstyrelsens allmänna råd, tabell 2 användas för att bedöma olägenhet för människors hälsa eftersom störningen domineras av lågfrekvent ljud. Av ljudnivåmätningarna framgår att ljudnivån överstiger Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller, framför allt vid de lägre frekvenserna 31,5–63 Hz med 6,5–16 dB. Exempel på symptom vid exponering av lågfrekvent ljud är trötthet, irritation, huvudvärk, koncentrationssvårigheter och störd sömn. Den maximala ljudnivån och antalet ljudhändelser har avgörande betydelse för uppkomsten av sömnstörningar. Lågfrekvent ljud påverkar människor mer än ljud som inte domineras av låga frekvenser. Om bullret ger långsiktiga negativa hälsoeffekter går inte att svara på utan närmare undersökningar. Eftersom störningen i detta fall är regelbunden och återkommer nattetid bör man göra någon form av åtgärd för att minimera hälsoriskerna.”

Lågfrekventa ljud är mycket svåra att bygga bort på själva fastigheterna. Fönsterbyten skulle vara en osäker åtgärd eftersom ljudet kan ta sig in genom fasader eller tak. En förstärkning av husens fasader för att klara riktvärden inomhus bedöms kunna bli dyr och tekniskt svår, även om det inte är utrett för varje bullerutsatt fastighet vilka isolerande åtgärder som skulle behöva vidtas.

Det finns inga riktvärden för maximal ljudnivå i låga frekvenser. Sannolikt är det inte en ekvivalent ljudnivå som orsakar de upplevda störningarna från bussarna, utan de högsta ljudnivåerna.

Eftersom bussarna passerar ett stort antal bostäder längs linjen finns det sannolikt fler bostäder där ljudnivån inomhus är så hög att det innebär olägenheter för de boendes hälsa. Vi har gjort en översiktlig beräkning av antalet särskilt exponerade bostadshus längs stadsbusslinjerna 1, 2/6, 5, 7 och 8. Den innefattar hus som ligger nära gathörn och hållplatser där bussar behöver bromsa in och accelerera. Hus längs de större trafikstråken, som Sandsbrovägen, har inte räknats med och inte heller hus som ligger nära gator där bussen antas passera med jämn hastighet. Vi kom fram till att minst 192 bostadshus löper risk att vara utsatta för lika stora störningar som de undersökta bostäderna. En mindre del av dem är flerbostadshus.

Region Kronoberg har i sin skrivelse från den 31/5 2018 redovisat en extra kostnad per buss på cirka 2,5 miljoner kronor/år. Vi har antagit att detta gäller helt nya bussar, och således är den maximala extra kostnaden. Enligt våra bedömningar behövs fyra extra bussar för att klara de förelagda kraven på linjerna 1, 2/6, 5, 7 och 8 med nuvarande turtäthet. Fyra nya bussar skulle ge en extra kostnad på 10 miljoner kronor per år, alltså 40 miljoner kronor för de fyra år som återstår av avtalstiden. Det kan finnas en marknad för begagnade gasbussar där extrabussar kan köpas in till lägre pris. Att minska turtätheten är en annan möjlig delåtgärd och skulle snarare innebära en ekonomisk besparing, även om vi har full förståelse för att Region Kronoberg inte vill minska tillgängligheten på kollektivtrafik. En kostnad på maximalt 40 miljoner kronor utslaget på cirka 200 bostäder, som skulle minska risken avsevärt för olägenheter från buller, innebär en kostnad på cirka 200 000 kronor per hus. Ytterligare hundratals bostäder som ligger i närheten av bussgatorna skulle också få minskad risk för bullerstörningar.

Vi bedömer att den återkommande störningen av lågfrekventa ljud från stadsbussarna i bostaden utgör en betydande olägenhet för människors hälsa, framförallt inomhus i bostadsrum. Sammantaget anser vi att bullerdämpande

åtgärder är angelägna, och att kostnaden inte är oskäligen för att minska risken för hälsoskadliga effekter hos de boende.

Region Kronoberg får själva bedöma på vilket sätt de ska klara kraven. De nya biogasbussar som planeras att köpas in kommer inte att vara tillräckliga för att klara kraven redan hösten 2019, eftersom samma föreläggande ställs för de flesta busslinjer i stadstrafiken. Alternativa lösningar kan vara att införskaffa begagnade biogasbussar av annan modell, att omförhandla avtalet så att det blir möjligt att köra med bussar som går på andra drivmedel, eller att minska antalet turer.

Beslutet skickas till

För åtgärd

Region Kronoberg

För kännedom

Mats Fransson, Tellusvägen 17, 352 64 Växjö

Jenny S Nilsson, Portalvägen 9, 352 61 Växjö

Marcus Olsson, Borggårdsvägen 151, 352 61 Växjö

Anders Kajander, Friskhetsvägen 1, 352 62 Växjö

Hillevi Zandler, Gärdesvägen 10, 352 49 Växjö

Magnus Danielsson, Fyllerydsvägen 52, 352 40 Växjö

Marcus Holmqvist, Lidvägen 1, 352 49 Växjö

Bengt Jarnemyr, Galtövägen 11, 352 44 Växjö

Lülo Ehlert, Värnvägen 3, 352 61 Växjö

Busstrafiken Ljungby-Växjö

8

18RGK1552

Trafiknämnden

Busstrafiken Ljungby-Växjö

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

Att genomföra ändringar i busstrafiken Ljungby-Växjö enligt bifogat beslutsunderlag

Sammanfattning

Ett nytt upplägg på busstrafiken Ljungby-Växjö kan göra trafiken mer enhetlig och lättare att förstå. Därmed kan resandet på sikt öka genom föreslaget upplägg.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Beslutsunderlag Busstrafiken Ljungby-Växjö

Busstrafiken Ljungby-Växjö

Ärende

Trafiken mellan Ljungby och Växjö är en av de största reserelationerna i länet.

Idag trafikerar vi sträckan med regionbussar som kör linje 144, 145 och 845.

Linje 144 är en långsammare linje som går över Vislanda.

Linje 145 är resandemässigt den största linjen mellan Ljungby och Växjö. Den har 20 avgångar i vardera riktning på vardagarna och även lör- och söndagstrafik.

Linje 845 är en snabblinje utan stopp mellan städerna, men med endast 4 avgångar i vardera riktning vardagar.

Genomförande

Ett problem idag är att resandet är komplext med många olika varianter av tider och körvägar på främst linje 145. Det finns varianter där man kör in i Ryssby eller inte, in i Alvesta eller inte, in i Gemla eller inte. Det finns även varianter som bara går delar av sträckan. Genom att begränsa linje 145 till att alltid köra likadant mellan Ljungby och Växjö, samt köra avgångstiderna mer taktfasta kan trafiken göras enklare att förstå för resenärerna.

Förslaget innebär att alla avgångar på linje 145 kör inom Ryssby och inom Alvesta. Däremot ska de aldrig köra inom Gemla, där det finns linje 114, 144 samt Krösatåg.

Sträckan Ljungby-Halmstad påverkas något gällande avgångstider, samt att den tidiga morgonturen från Halmstad (med litet resande) flyttas och blir en kvällsavgång istället.

Förändringen beräknas långsiktigt ge fler resenärer.

Ekonomiska effekter/konsekvenser av förslaget

Förslagen förändring innebär varken en utökning eller minskning av det totala trafikutbudet, utan kostnaden för trafiken beräknas bli den samma som idag.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta att genomföra förändringar enligt denna skrivelse.

Trafikförändringar 2019

9

18RGK1552

Trafiknämnden

Trafikförändringar 2019

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

Att under 2019 inte genomföra trafiksatsningar beskrivna i beslutsunderlaget

Att under 2019 genomföra besparingar beskrivna i beslutsunderlaget

Att under 2019 i Växjö stadstrafik genomföra omprioritering mellan nysatsning (Bredvik & linje 7+9) och neddragning (kvällstrafik) beskrivet i beslutsunderlaget.

Sammanfattning

För att klara av de ekonomiska ramarna i budget 2019 behöver en del föreslagna trafiksatsningar skjutas framåt i tiden, samt att besparingar behöver göras i befintlig trafik.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Beslutsunderlag Trafikförändringar 2019

Trafikändringar 2019

Ärende

Regionens budget 2019, beslutad av regionfullmäktige i juni 2018, saknar medel jämfört med framfört tjänstemannaförslag. Sammantaget är skillnaden 10,0 mkr. Bland annat har beslut om rabatter för biljetter över länsgränser ej budgeterats och index är underfinansierat med 4,5 mkr. För trafiksatsningar har avsatts 3,0 Mkr för 2019 i beslutad budget. För att nå en budget i balans för år 2019 föreslås att trafiksatsningar i tjänstemannaförslaget skjuts på framtiden samt att nedan beskrivna besparingar i befintlig trafik genomförs.

Genomförande

Följande satsningar fanns med i tjänstemannaförslaget, men skulle kunna väljas bort för att bättre klara av budgetramen för 2019.

A. Uteblivna trafiksatsningar 2019

1. Tåg

Tågtrafik 3,121 mkr.

Ingen utökning av helgtrafiken på Öresundstågen.

Ingen utökning av Krösatågen Växjö-Hässleholm.

2. Regionbuss

Förstärkningsbuss 1,1 mkr

3. Växjö stadstrafik

- 3.1 Ny linje: Bredvik
1,172 mkr.
- Sammanslagning Linje 7+9
0,469 mkr
- 3.3 Elbussar
3 mkr
- 3.4 Kvälls- och helgtrafik
0,3 mkr

Samtantaget har dessa trafiksatsningar i tjänstemannaförslaget budgeterats till 9,162 mkr (6,041 mkr för buss och 3,121 mkr för tåg).

B. Besparingar 2019

Besparingen på att ej genomföra ovan beskrivna trafiksatsningar räcker dock inte för att täcka underfinansieringen om 10,0 mkr. Detta kan finansieras genom att också göra vissa besparingar i befintligt trafikutbud.

1. Regionbusstrafik

Linje 113 Alvesta –Moheda

2 vardagsturer

Snitt antal resenärer per avgång: 1,9

Årlig Besparing: 101 000 kr.

Linje 219 Lessebo-Skrub

2 vardagsturer

Snitt antal resenärer per avgång: 3,1

Årlig Besparing: 104 000 kr.

2. Växjö stadstrafik

- Nattrafik 0,45 mkr

Nattrafiken har minst antal resenärer per avgång. Likaså är den per kilometer den dyraste att bedriva.

Nuvarande (ungefärlig) tidsintervall mellan avgångarna fredagar.

Vintertidtabell

Linje	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	30	30	-	30	30	-	40	-	-

Sommartidtabell

Linje	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	30	60	-	60	30	-	60	-	-

Bruttokostnaden för hela stadstrafiken nattetid är idag 2 240 000kr.

Nattrafiken i Växjö stadstrafik skulle kunna halveras fr o m tidtabellsskiftet i juni. Besparingen skulle då för år 2019 uppgå till 450 000kr.

C. Omfördelning

Bland uteblivna satsningar i Växjö stadstrafik finns 2 punkter som hör ihop: Bredvik samt sammanslagningen av linje 7 och 9. Om dessa satsningar istället blir av, har det stora positiva fördelar, främst för den nya framväxande stadsdelen Bredvik samt för resor till/från handelsområdet på Markenterivägen. Detta skulle kunna finansieras genom en neddragning av den sena kvällstrafiken i Växjö. Turtätheten är idag ungefärligen som nedan:

Vintertidtabell

Tid\Linje	1	2	3	4	5	6	7	8	9
22-2259	30	30	30	30	20	-	20	-	-
23-2359	30	30	-	30	20	-	40	-	-

Sommartidtabell

Tid\Linje	1	2	3	4	5	6	7	8	9
22-2259	30	30	-	30	30	-	30	-	-
23-2359	30	30	-	30	30	-	60	-	-

En halvering av trafiken efter 22:30 skulle finansiera satsningen som möjliggör trafik till/från Bredvik och handelsområdet, samt sammanslagningen av linje 7 och 9.

Ekonomiska effekter/konsekvenser av förslaget

Föreslagna förändringar är framtagna för att klara av budgetramen för 2019. Föreslagna uteblivna satsningar samt besparingar uppgår till 9,817mkr.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att inför 2019 inte genomföra följande trafiksatsningar

Utökning av helgtrafiken på Öresundstågen.

Utökning av Krösatågen Växjö-Hässleholm.

Förstärkningsbuss i regionbusstrafiken.

Elbussar i Växjö stadstrafik.

Kvälls- och helgtrafik i Växjö stadstrafik.

att genomföra följande besparingar

Neddragning av 2 vardagsturer på linje 113 Alvesta-Moheda.

Neddragning av 2 vardagsturer på linje 219 Lessebo-Skruv.

Halvering av trafikutbudet i Växjö stadstrafik efter kl 24:00.

att finansiera satsningen på ny linje till/från Bredvik via Markenterivägen samt sammanslagningen av linje 7 och 9, genom att halvera trafikutbudet i Växjö stadstrafik mellan 22:30 och 24:00.

Utrekningsuppdrag drivmedel

12

18RGK1655

Trafiknämnden

Utredningsuppdrag drivmedel

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att uppdra åt trafikdirektören att genomföra utredning angående drivmedel inför upphandling av framtida busstrafik i Kronobergs län

Sammanfattning

Inför upphandling av busstrafik i länstrafiken, har trafiknämnden att ta ställning till vilket drivmedel som ska användas. För att kunna ta ställning till det krävs bra underlag.

Föreslås att trafiknämnden ger i uppdrag åt trafikdirektören att genomföra en utredning avseende drivmedel. Utredningen ska bl.a. ge svar på ekonomi, infrastrukturbehov och investeringsmöjligheter vid respektive alternativ, val av teknik vid eldrift, tillgång till biogas, biodiesel eller el, behov av förändringar i bussarnas körningar för att genomföra förslagen.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Utredningsuppdrag drivmedel

Utredningsuppdrag drivmedel

Ärende

Inför upphandling av busstrafik i länstrafiken, har vi att ta ställning till vilket drivmedel som ska användas. För att kunna ta ställning till det krävs bra underlag. Samarbete med Veab och Växjö kommun när det gäller stadstrafiken och andra kommuner när det gäller regionbusstrafiken, krävs för att få säkra underlag till möjliga investeringar och planering där det krävs nya detaljplaner och andra samarbeten.

Trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att utreda alternativen

- 1.Växjö stadstrafik drivs med 100% el
- 2.Växjö stadstrafik drivs med 60 % el och 40 % biogas
- 3.Växjö stadstrafik drivs med 30 % el och 70 % biogas
- 4.Växjö stadstrafik drivs med 100 % biogas
- 5.Regiontrafiken drivs med 100 % biogas
- 6.Regiontrafiken drivs med 60 % biogas och 40 % biodiesel
- 7.Regiontrafiken drivs med 30 % biogas och 70 % biodiesel
- 8.Regiontrafiken drivs med 100 % biodiesel

Utredningen ska bl.a. ge svar på ekonomi, infrastrukturbehov och investeringsmöjligheter vid respektive alternativ, val av teknik vid eldrift, tillgång till biogas, biodiesel eller el, behov av förändringar i bussarnas körningar för att genomföra förslagen.

Utredningen ska vara färdig före sommaren 2019 för att inriktningsbeslut ska kunna fattas.

Skrivelse - Avsaknaden av politisk hjälp

13

18RGK1598

Motion mot avsaknaden av politisk hjälp gentemot storbolag i Växjö

Vi är en liten facklig klubb på Bergkvarabuss och verkar inom Kommunal. Vi är i stor och akut behov av hjälp främst från er politiker då vi verkligen har försök att förändra saker och ting på vår arbetsplats främst fackligt men vi kammar noll då den privata arbetsgivaren totalt struntar i hur vi anställda har det även då de vet att det ligger på arbetsgivaransvaret att se över vår arbetsmiljö. De är inställsamma när de fackliga ombudsmännen är här på arbetsplatsen men så fort de lämna så är allting som vanligt. De bryter medvetet mot många av arbetsmiljölagarna och mer därtill samt att de hånar oss p.g.a. vi inte har förhandlingsrätt inom arbetsplatsen utan är beroende av ombudsmännen inom kommunal.

Våra arbetsgivare bryter ständigt mot lagarna och för vetenskapens skull så har [REDACTED] som han heter juridisk utbildning så han vet att han stjälar från oss anställda och chefen under honom heter [REDACTED] han verkar sakna utbildning totalt för han beter sig som om han vore i sitt hemland och behandlar de anställda med ständiga hot om uppsägning, trakasserier och tomma löften om anställningar. Obs de samtalar konstans med varandra och håller varandra om ryggen och på så sätt kan de behandla de anställda hur illa de vill. Hur stjälar de? Livsfarlig körning av bussar?

Vi ser hur företaget dagligen stjälar av våra minuter och det kan tycka vara lite tidsmässigt, men nu är det så att man vid varje rast tar minuter av chaufförernas tid del vid överlämning av buss till en annan kollega och vid övertagning. Överlämning sker innan rasten och övertag sker vid rastens slut. t.ex. Jag ska överlämna en buss kl; 10.00 samtidigt som min rast börjar 10.00 och bytet tar ett par minuter och ibland längre. När min rast slutar 10.15 ska jag redan vara inställd och redo att köra för nästa rutt börja 10.15 och ha gjort bytesprosidiuren. Nu kan det ju vara så att rasten i sig är obetald rast men minutförlusten för oss chauffören finns där i alla fall och vi får inte igen den tid vi förlorat varken som komp eller annan ersättning.

Som det ser ut idag läggs mer och mer ansvar på chaufförerna och att lämna in felrapporter på fordonen ska ske så snart som möjligt, i detta ligger det inget egentligt fel, det är vad som sker med inrapporteringen som är det stora problemet att man från företagets sida inte tar detta på allvar utan nöjer sig med att spara in på eventuella kostnader som vissa fordonsfel medför.

Detta medför att all ansvar läggs på chaufförerna och skulle en olika ske på grund av att företagen inte lagt ett inrapporterat fel på ett fordon så, ja då ska chaufförens körsätt kontrolleras men inte att företagen inte lagt fordonet och skulle nu en chaufför inte vilja köra ett fordon som inte lagats så kan man från företagets sida anklaga vederbörande för "arbetsvägran" och ge den sparken speciellt om chauffören bara arbetar på visstidsanställning och timanställning.

Yrkeschaufförer kan alltså inte framföra fordonet utan risk för sig själva, andra medtrafikanter, och absolut inte för medpassagerare i de fordon som framför människor i stadstrafik t.ex Bussar. Många av chaufförerna har blivit långtidssjukskrivna p.g.a. av det dåliga skicket bussarna är i. Problemet är inte som företagen ibland påstår att chaufförerna skulle ha en ovilja att skriva en felrapport på fordon som det har uppstått fel med, utan att inrapporteringen inte tas på allvar av de oseriösa företagen som medvetet fuskar med inrapporteringen för att slippa betala lagningen och på så sätt sparar de pengar..

Vi har inte ens toaletter vid alla slutstationer och den frågan äger numera företaget också då de enligt [REDACTED] själv köpt in de befintliga toaletterna från Länstrafiken Kronoberg det vill säga en på Kurortsvägen i Hovshaga, en på Löparvägen i Teleborg som snart ramlar isär av sig själv och en i Öjaby vilket de för övrigt menar att de renoverat...De har målat en av dem svart och bytt lite tvålkoppar samt pappers behållare i alla men de sköts inte.

Toaletter saknas dock ännu vid följande platser : Linje 9, Ages väg, Linje 3/8 Samarkand (De förväntar sig att vi ska springa in till Maxi) vi hinner inte springa in vid förseningar, Linje 5/8 i Sandsbro Furumo och Sandsbro Badplats, Linje 3, Universitetet Fredrik Bondes väg, Linje 4 Flygplatsen (De förväntar sig att vi ska springa in till Flygplatsen, de sena turerna är det stängt) och vid Högstorp Tärnvägen och Linje 7 Nebulosavägen. Detta är en av de största arbetsmiljöfrågorna som vi ständigt brottas mot Bergkvaras ledning med och de struntar totalt i om vi far illa eller inte och detta är tydligen ingen nyhet då bollen tydligen låg hos Länstrafiken Kronoberg och de struntade också i detta.

En Chaufför ställe sig bokstavligen och pissade ute vid Sandsbro denne blev anmäld och hela skulden lades på chauffören fastän vi påtalat problemet gång efter annan men inte ens Anna som politiker ville ta tag i detta och svarade: "Jag visste inte att kommunen var ansvarig för chaufförernas toaletter" men visst måste det väl ligga i kommunens intresse att ha bra service åt alla invånarna inte bara de som har nära till toaletter på sina arbetsplatser. Hela Växjö är chaufförernas arbetsplats och kommunen vill indirekt att samtliga chaufförer ska kunna ge bra service åt samtliga resenärer som är i Växjö, så varför ska det vara så svårt att fixa lite toaletter och varför måste det gå så långt att de blir negativa nyheter i pressen innan det sker någonting. Prova själva, t.ex. när ni är nödiga gå inte till närmaste toa utan ta en buss från Stortorget till tja löparvägen och sitt i bussen nödiga tills ni kommer dit.....Ä nä man mår inte riktigt bra då, men varför ska vi chaufförer tvingas ha det så??

Med stöd av ovanstående yrkar vi på att:

1. Trafiknämnden verkligen tar sig tid att granska trafiken inom stadstrafiken och kontrollerar hur det ser ut för kommunens chaufförer som ska representera Växjö kommun.
2. Trafiknämnden granskar Bergkvarabuss AB; s förehavande gällande toaletter och Länstrafiken i Kronoberg för tidigare var de ansvariga för att sköta dessa men ack så lite de brydde sig.
3. Trafiknämnden granskar möjligheten för att chaufförerna ska få toalett inne på nya Kommunhuset för som det ser ut nu är finns det inte med i planerna.
4. Trafiknämnden kontakter fackklubben på Bergkvarabuss AB, då de är väl insatta i problemet och lever med det dagligen.
5. Trafiknämnden begär en fullständig revision av Bergkvarabuss AB i Växjö och den ska inte förannonseras.

Fackklubben på Bergkvarabuss AB i Växjö

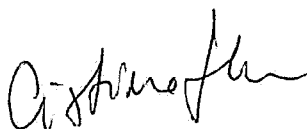
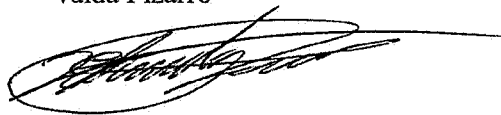
Med stöd av hela Styrelsen/

Ordförande:

Christina Stefan

Vice ordförande

Vaida Pizarro

Internkontrollplan för trafiknämnden 2018

14

17RK1252

Trafiknämnden

Uppföljning av internkontrollplan 2018

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att godkänna redovisning av genomförd internkontroll 2018 samt överlämna denna till regionstyrelsen

Sammanfattning

Alla i internkontrollplanen ingående moment har genomförts av kontrollansvariga inom respektive område.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Beslutsunderlag – Uppföljning av internkontrollplan Trafiknämnden 2018

Uppföljning internkontrollplan Trafiknämnden 2018

Ärende

Resultat av genomförd internkontroll.

Process/System/ Rutin/Aktivitet	Kontrollmoment (Utifrån risk/svarar på risk)	Riskbedömning	Kontrollmetod (omfattning och frekvens)	Kontrollansvarig	Resultat uppföljning (Är kontroll-momentet uppfyllt, Ja/Nej samt Datum.)	Avvikelse (Fylls i vid Nej i Resultat uppföljning)
Invånare						
Informationskanaler/funktioner	Kontrollera att system ut mot kund är korrekta och stabila.	9	Checklista 2 ggr/år	Marknadschef	Ja, 2018-09-25	
Verksamhetsutveckling						
Dokument- och ärendehantering inom trafiknämnden	Att kommunallagen och övriga gällande lagar och riktlinjer efterlevs, samt att trafiknämndens ärenden är tillräckligt beredda.	9	Stickprov 2 ggr/år och aktgranskning på trafiknämndens beslutsärenden	Kanslidirektör	Ja, stickprov på kallelse och protokoll 20/4 på ärende 18RGK362 och 22/5 på ärende 18RGK562.	Ingen avvikelse
Efterlevnad av delegationsordningar	Kontrollera att trafiknämndens delegationsordning efterlevs.	6	Stickprov 2 ggr/år på delegationsbeslut	Kanslidirektör	Ja. Sammanträde 2018-09-06 och 2018-05-22..	Anmälan av delegationsbeslut för färdtjänst och riksfärdtjänst följer inte rutinen för delegationsbeslut. I övrigt

						inga anmärkningar
Avtalstrohet under avtalsperioden	Avtalstrohet till gällande avtal med trafikentreprenörer.	6	Djupgranskning av avtal (2 av 45 st) och avstämning av att trafiken under året utförs och avropas enligt avtal	Länstrafikens upphandlingschef	Ja, 2018-09-20	
Trafikledning Serviceresor	Uppföljning av avvikelser.	9	Uppföljning månadsvis	Chef Serviceresor	2018-09-18 Ja, sker dagligen, veckovis samt månadsvis	
Trafikledning skola/linje	Uppföljning av avvikelser.	9	Uppföljning månadsvis	Trafikchef	2018-09-07 Ja	
Uppföljning levererad kvalitet tågtrafik	Uppföljning av avvikelser.	9	Uppföljning månadsvis	Länstrafikens upphandlingschef	Ja, 2018-09-20	
Backup-rutin IT-system	Säkerställa att backup-rutin ske enl plan (både löpande och arkiverad backup).	8	Kontroll 1 ggr/dag via backupverktyg Kontroll av utförd backup 1 ggr/månad	Avd chef IT-drift & Support	Ja 2018-09-19 Mikael Edvinsson	
Driftsäkerhet IT	Följa upp avvikelse/störningsrapport.	12	Årlig uppföljning störningsrapporter	Förvaltningsledare IT Område Trafik	Ja 2018-09-10 Mikael Söderberg	
Driftsäkerhet telefoni	Följa upp avvikelserregistrering.	9	Årlig uppföljning av avvikelser.	Avd chef ITIA	Ja, kontinuerligt men gjordes senast 2018-08-31	
Ekonomi						
Budget	Kontroll av budgetavvikelse i månadsrapport.	6	Uppföljning månadsvis	Trafikdirektör	2018-09-19 Ja	
Produktionssystem	Efterlevnad av budget, verifiera data.	9	Stickprov halvårsvis	Länstrafikens	2018-09-19 Ja	

Beslutsunderlag
Diarienumr: 17RK1252
Handläggare: Jessica Gunnarsson,
Datum: 2018-10-02



				ekonomichef		
Betalsystem	Kontrollera att system ut mot kund är korrekta och stabila.	9	Checklista 2 ggr/år	Länstrafikens ekonomichef	2018-09-25 Ja	

Genomförande

Internkontrollen involverar ett flertal medarbetare under verksamhetsåret som genomför kontrollrutiner enligt på förhand utformade riktlinjer.

Ekonomiska effekter/konsekvenser av förslaget

Inga

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att godkänna uppföljning av internkontroll 2018 samt att överlämna den till regionstyrelsen.