

Trafiknämnden

Datum: 2019-03-07

Tid: 09:00-14:00

Plats: Kosta Boda Art Hotel

Ledamöter

Carina Bengtsson (C), ordförande
Eva Johnsson (KD), vice ordförande
Peter Freij (S), 2:e vice ordförande
Catharina Winberg (M)
Rolf Andersson (L)
Marianne Nordin (S)
Stefan Jönsson (S)
Olja Pekusic (S)
Jeanette Schölin (SD)

Ersättare

Mikael Andersson (C)
Lars Nyberg (KD)
Tina Edberg (V)
Viktor Emilsson (M)
Tomas Thornell (S)

Övriga kallade

Patric Littorin, Sekreterare
Thomas Nilsson, Trafikdirektör
Julija Markensten, Bitr trafikdirektör
Ulf Pettersson, Ekonomichef

1 Justering av protokoll

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att utse Peter Freij att jämte ordförande justera protokollet.

Sammanfattning

Föreslås att utse Peter Freij att jämte ordförande justera protokollet.
Justering sker 18 mars.

2 Fastställande av dagordning

Sammanfattning

Föreslås att fastställa dagordning i enlighet med utsänd kallelse 2019-03-01.

3 Rapporter från externa uppdrag

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden noterar med godkännande informationen till protokollet.

Sammanfattning

Trafiknämndens ledamöter rapporterar från externa uppdrag.

4 Aktuella lägesrapporter

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Sammanfattning

Ansvariga tjänstepersoner lämnar aktuella lägesrapporter.

5 Verksamhetsberättelse med ekonomisk redovisning 2018 för trafiknämnden (18RGK753)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden godkänner verksamhetsberättelse med ekonomisk redovisning 2018 för trafiknämnden och överlämnar den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

10,4 miljoner resor genomfördes med linjetrafiken 2018 vilket ger en resandeökning på totalt + 2,4 %. Utfallet för Nöjd Kundindex (NKI) buss/tåg. blev 68% vilket är ett oförändrat resultat jämfört med 2017. NKI för Serviceresor ökade med fyra procentenheter till 80 %.och NKI för färdtjänsthandläggningen ökade med 2 procentenheter till 89 %. Resultatet jämfört med budget 2018 uppgick till 1,8 MKR. Den totala självfinansieringsgraden för 2018 uppgick till 53,4 %.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Verksamhetsberättelse med ekonomisk redovisning 2018 för trafiknämnden
- Verksamhetsberättelse med ekonomisk redovisning 2018 för trafiknämnden

6 Svar på skrivelse – angående bussavgifter för pensionärer (19RGK278)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar att godkänna svar på skrivelse.

Sammanfattning

Region Kronoberg har mottagit en skrivelse från SPF Seniorerna i Alvesta. Skrivelsen handlar om huruvida frågan om kostnadsfria bussresor för pensionärer kommer att behandlas av regionfullmäktige. Länstrafiken har sedan tidigare (Trafiknämndens protokoll av den 23 februari 2017, § 8) fått i uppdrag att utreda möjligheterna till särskild prissättning för pensionärer, ett arbete som kommer att ske inom ramen för länstrafiktaxa 2020. En motion om lägre biljettpriser i lågtrafik föreslås behandlas i Regionfullmäktige den 24 april.

Beslutsunderlag

- Förslag till svar på skrivelse
- Skrivelse till Trafiknämnden angående bussavgifter för pensionärer.

7 Svar på skrivelse angående kollektivtrafik i Ljungby kommun (18RGK1552)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden godkänner svar på skrivelse angående kollektivtrafik i Ljungby.

Föreslås att trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att i samråd med Ljungby kommun ta fram en överenskommelse om genomförande av utredning av utveckling av kollektivtrafik i Ljungby kommun genom extern utredare.

Sammanfattning

Trafiknämnden har mottagit skrivelse angående Kollektivtrafik i Ljungby kommun från kommunstyrelsen i Ljungby. Skrivelsen handlar om behovet av en utredning av utveckling av kollektivtrafiken i Ljungby stad.

Trafiknämnden delar kommunstyrelsens uppfattning att det finns behov av att utreda hur kollektivtrafiken inom Ljungby stad kan utvecklas vidare. En sådan utredning genomförs lämpligtvis av en extern utredare.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut svar på skrivelse Kollektivtrafik i Ljungby
- Förslag på svar på skrivelse om kollektivtrafik i Ljungby
- Beslut om kollektivtrafik i Ljungby kommun

8 Arbetsordning och reglemente för resenärsrådet (19RGK447)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden fastställer arbetsordning och reglemente för resenärsrådet samt inbjuder berörda organisationer att utse representanter i enlighet med arbetsordning och reglemente.

Sammanfattning

Trafiknämnden har i många år arbetat med ett resenärsråd med syfte att utveckla och främja information och samarbete mellan resenärer och Länstrafiken Kronoberg och då främst med inriktning på äldres och funktionshindrades resor.

Under arbetets gång har behov av att fastställa en ny arbetsordning framkommit. Trafiknämnden gav trafikdirektören i uppdrag (TN§16/2019) att ta fram förslag till reglemente vilket nu föreligger för beslut i trafiknämnden.

Resenärsrådet är inte ett beslutande organ.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Arbetsordning och reglemente för resenärsrådet
- Arbetsordning och reglemente för trafiknämndens resenärsråd

9 Planering för trafik på Markarydsbanan (18RGK448)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden föreslår regionstyrelsen att besluta att i budgetarbetet utgå från trafikstart på Markarydsbanan med ett mindre utbud 2021 och ett fullt utbyggt trafiksystem 2023.

Sammanfattning

Regionstyrelsen beslöt 2018-04-17 § 57 att ge trafiknämnden i uppdrag att tillsammans med Skånetrafiken och Hallandstrafiken utreda förutsättningarna för persontrafik Halmstad-Hässleholm, på kort och på

lång sikt. Utredningsarbetet är nu avslutat och utredningen har visat att trafikstart kan ske i december 2021 med varannan timmestrafik, under förutsättning att viss infrastruktur är på plats samt att stationer är färdiga och trafikstart med timmestrafik kan ske i december 2023.

Trafiken är tänkt som en förlängning av nuvarande Pågatågstrafik Hässleholm-Markaryd. Kronobergs andel av sträckan och därmed kostnaden är begränsad, vilket medför ett måttligt ekonomiskt åtagande för trafiken.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Planering för trafik på Markarydsbanan
- Planering för trafik på Markarydsbanan
- § 57 RS Utredningsuppdrag för trafikering på kort sikt på Markarydsbanan

10 Svar på motion – Lägre biljettpriser i lågtrafik (18RGK1343)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden rekommenderar regionstyrelsen rekommendera regionfullmäktige besluta att motionen därmed anses besvarad.

Sammanfattning

Roland Gustbée (M) och Mikael Johansson (M) har i en motion föreslagit att låta regionfullmäktige ge trafiknämnden i uppdrag att ta fram ett förslag till lågtrafiktaxa. I svaret beskrivs hur länstrafiktaxan för Kronobergs län verkar i nära samklang med Sydtaxan, ett samarbete mellan länstrafikbolagen i Sydsveriges samt hur denna inverkar på biljettintäkter och faktisk biljettanvändning för såväl tåg som buss. Delar av motionen gränsar innehållsligt till det tidigare beslutade uppdraget att utreda särskild prissättning för pensionärer. Ett möjligt tillvägagångssätt är att hantera en eventuell lågtrafiktaxa inför taxa 2021.

Beslutsunderlag

- Förslag till svar på motion - Lägre biljettpriser i lågtrafik
- Motion - Lägre biljettpriser i lågtrafik

11 Redovisning av delegationsbeslut

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden noterar delegationsbesluten till protokollet.

Sammanfattning

Anmälan av beslut om Färdtjänst och Riksfärdtjänst under perioden 2019-01-01 - 2019-02-28.

12 Övriga ärenden

Verksamhetsberättelse med
ekonomisk redovisning
2018 för trafiknämnden

5

18RGK753

Trafiknämnden

Verksamhetsberättelse med ekonomisk redovisning 2018 för trafiknämnden

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att godkänna verksamhetsberättelse med ekonomisk redovisning 2018 för trafiknämnden och överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

10,4 miljoner resor genomfördes med linjetrafiken 2018 vilket ger en resandeökning på totalt + 2,4 %. Utfallet för Nöjd Kundindex (NKI) buss/tåg blev 68% vilket är ett oförändrat resultat jämfört med 2017. NKI för Serviceresor ökade med fyra procentenheter till 80 % och NKI för färdtjänsthandläggningen ökade med 2 procentenheter till 89 %. Resultatet jämfört med budget 2018 uppgick till 1,8 MKR. Den totala självfinansieringsgraden för 2018 uppgick till 53,4 %.

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Verksamhetsberättelse med ekonomisk redovisning 2018 för trafiknämnden

**VERKSAMHETS-
BERÄTTELSE MED
EKONOMISK
REDOVISNING**

TRAFIKNÄMNDEN

2018



**REGION
KRONOBERG**

SAMMANFATTNING

TRAFIKNÄMNDEN

INVÅNARE

I de kundnöjdhetsundersökningar som genomförs redovisas de kunder som ger betyg fyra eller fem i mätningen som nöjda i resultatet. Kunder som ger betyg ett eller två redovisas som missnöjda och kunder som ger betyg tre anses varken vara nöjda eller missnöjda och tas inte med i resultatet. Andel nöjda i ovanstående resultat är alltså endast de som har gett betyg fyra eller fem.

2017 byttes mätmetod för NKI för buss/tåg vilket gör att 2017 får ses som nytt basår för detta styrtal, målvärdet för 2018 sattes utifrån den gamla mätmetoden vilket blir något missvisande.

Utfallet NKI buss/tåg 2018 är oförändrat mot 2017. Med tanke på de utmaningar som har varit under 2018 med flytten av Växjö Stadstrafik till Kronobergsgatan samt övriga trafikstörningar pga ombyggnationer i Växjö stad får ett oförändrat resultat ses som mycket positivt.

NKI för Serviceresor har ökat med fyra procentenheter och ligger två procentenheter över målvärdet för 2018. Detta visar tydligt att Serviceresor kvalitetsarbete med helhetskoncept för utveckling och kvalitetssäkring av kundbemötande, utbildningar av förare samt uppföljning av kvaliteten i utförande av resorna har gett önskat resultat.

NKI för färdtjänsthandläggningen har ökat med två procentenheter från ett redan högt resultat och ligger två procentenheter över målvärdet för 2018. Även här syns det tydligt att arbetet med helhetskoncept för utveckling och kvalitetssäkring av kundbemötande ger resultat. Ytterligare en faktor som har bidragit till det ökade resultatet är arbetet med förtydligande av information i material och blanketter som har utförts under året.

Nöjdhet med väntetid i telefon för Serviceresor har minskat något jämfört med helhetsresultatet för 2017. Drygt en femtedel (22 %) ger betyg tre och är varken nöjda eller missnöjda med väntetiden i telefon. Totalt är det 91 % som ger betyg tre-fem.

Andel samtal som besvarats inom tre minuter för Serviceresor har minskat under perioden till 65 % jämfört med 67 % för 2017. De främsta orsakerna till detta är dels en utdragen influensaperiod i början av året med en ökad sjukfrånvaro hos personalen i beställningscentralen som följd. Dels ett förändrat mönster när samtalen kommer in, några gånger i veckan är det väldigt många som ringer in under väldigt kort tid och då blir väntetiden tillfälligt längre. Under året har tre av fyra samtal besvarats inom 5 minuter.

Det har varit en fortsatt positiv utveckling vad det gäller resultatet för enkelhet att köpa biljetter och kort. En nyhet som infördes i början av 2018 och som har bidragit till detta är möjligheten att betala med swish.

MEDARBETARE

MMI (Motiverad medarbetarindex) mäts genom enkäter en gång per år, resultatet ligger i mätningen 2018 på 70 % vilket är i nivå med tidigare mätningar. En klar majoritet av medarbetarna är totalt sett nöjda med sin arbetssituation.

Medarbetarna är i högre grad än 2017 stolta över att arbeta på Länstrafiken Kronoberg och kan i högre grad tänka sig att rekommendera andra att börja arbeta på Länstrafiken Kronoberg och/eller den egna avdelningen.

När det gäller den personliga arbetssituationen så anser medarbetarna i högre grad att de trivs med sina arbetsuppgifter jämfört med 2017.

73 % av medarbetarna uppger att de har förtroende för sin närmaste chef. Samtliga frågor kopplat till Ledarskapet får högre betyg i år jämfört med förra året.

Arbetet med MMI är nu inne på tredje året och ska ses som en naturlig del i verksamhetsutvecklingen och hanteras av respektive avdelning på APT:n etc. Resultatet från mätningen redovisas på total- och avdelningsnivå. Respektive chef, har haft i uppdrag att efter varje genomförd mätning, gå igenom resultaten med sin avdelning och diskutera styrkor/svagheter samt ta fram en åtgärdsplan.

Under 2018 har två gemensamma inspirationsträffar för all personal inom länstrafikens verksamheter genomförts. Inspirationsträffarna är en viktig del för att tydliggöra länstrafikens uppdrag och övergripande mål så att alla medarbetare strävar åt samma håll. De är också mycket viktigt för att bygga en gemenskap och säkerställa en gemensam värdegrund inom alla länstrafikens verksamheter.

Sjukfrånvaron har ökat med 0,6 procentenheter jämfört med 2017. Ökningen beror i huvudsak på två olika orsaker:

1. Det har varit ett ökat antal långtidssjukskrivningar under hela perioden.
2. Den omfattande och utdragna influensaperioden under första kvartalet resulterade i en betydligt högre korttidssjukfrånvaro än normalt.

Ökningen beror inte på arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Ombyggnationer i centrala Växjö och byggnationer på in- och utfartsvägarna i Växjö har haft en stor påverkan på framkomligheten och har varit en stor utmaning under 2018. Med tanke på dessa förutsättningar så får ett bibehållet resultat vad det gäller punktligheten för både stads- och regionbusstrafiken ses som mycket positivt.

När det gäller punktlighet för tågtrafiken så har Öresundstågen påverkats negativt av flera olika banarbeten på södra stambanan. Krösatågen har påverkats negativt av fordonsproblem under året. I december bytte Krösatågen operatör till Svenska Tågkompaniet AB.

10,4 miljoner resor genomfördes med linjetrafiken 2018 vilket ger en resandeökning på totalt + 2,4 %. Ökningen beror delvis på de sommarlovskort som delades ut till länets skolungdomar.

Resultatet från länstrafikens kvalitetsmätningar i uppfyllandegrad av respektive avdelnings servicepolicy

visar även 2018 en fortsatt positiv utveckling och högre resultat för samtliga verksamheter. Samtliga avdelningar når även ett högre resultat än det uppsatta målvärdet för 2018. Det kan således konstateras att helhetskonceptet med servicepolicy, kontinuerlig coaching och uppföljning genom kvalitetsmätning ger önskvärt resultat. Värt att notera i detta sammanhang är att också kundernas totala nöjdhet NKI – Nöjd kund index har ökat för både Serviceresor och Färdtjänst under 2018.

EKONOMI

Periodens resultat är 1,8 MKR.

Den totala självfinansieringsgraden 2018 blev 53,4 % vilket är något högre än budgeterade 52,9 %.

Verksamhetens resultat

Belopp i MKR	Jan-Dec	
	2018	2017
Intäkter	901,7	885,8
Kostnader	899,9	869,8
Resultat	1,8	16,0

Thomas Nilsson

Trafikdirektör

VERKSAMHETSBERÄTTELSE

INVÅNARE

För invånarna i Kronobergs län ska länstrafiken, oavsett om det gäller allmän eller särskild kollektivtrafik, erbjuda en trygg och tydlig service som är betydelsefull för att regionen ska fungera. En utbredd kunskap om vilken trafik som den enskilde kan använda sig av i livets alla faser är viktig att säkerställa, samt att denna trafik är så tillgänglig som möjligt.

Mål

Länstrafiken ska verka för en ökad kundnöjdhet

Styrtal	Utfall	Utfall	Utfall	Målvärde
	2018	2017	2016	2018
Nöjd kund index (NKI) buss/tåg enligt Kollektivtrafikbarometern	68 %	68 %	72 %	73 %
Nöjd kund index (NKI) Serviceresor	80 %	76 %	77 %	78 %
Nöjd kund index (NKI) Färdtjänsthandläggning	89 %	87 %	87 %	87 %

De kunder som ger betyg fyra eller fem i mätningen redovisas som nöjda i resultatet. Kunder som ger betyg ett eller två redovisas som missnöjda och kunder som ger betyg tre anses varken vara nöjda eller missnöjda och tas inte med i resultatet. Andel nöjda i ovanstående resultat är alltså endast de som har gett betyg fyra eller fem.

2017 byttes mätmetod för NKI för buss/tåg vilket gör att 2017 får ses som nytt basår för detta styrtal, målvärdet för 2018 sattes utifrån den gamla mätmetoden vilket blir något missvisande.

Utfallet NKI buss/tåg 2018 är oförändrat mot 2017. Med tanke på de utmaningar som har varit under 2018 med flytten av Växjö Stadstrafik till Kronobergsgatan samt övriga trafikstörningar pga ombyggnationer i Växjö stad får ett oförändrat resultat ses som mycket positivt.

NKI för Serviceresor har ökat med fyra procentenheter och ligger två procentenheter över målvärdet för 2018. Detta visar tydligt att Serviceresors kvalitetsarbete med helhetskoncept för utveckling och kvalitetssäkring av kundbemötande, utbildningar av förare samt uppföljning av kvaliteten i utförande av resorna har gett önskat resultat.

NKI för färdtjänsthandläggningen har ökat med två procentenheter från ett redan högt resultat och ligger två procentenheter över målvärdet för 2018. Även här syns det tydligt att arbetet med helhetskoncept för utveckling och kvalitetssäkring av kundbemötande ger resultat. Ytterligare en faktor som har bidragit till det ökade resultatet är arbetet med förtydligande av information i material och blanketter som har utförts under året.

Målgruppsanpassad marknadsbearbetning

Under året har marknadsbearbetningen löpt på enligt plan med en rad insatser i olika kanaler och till olika målgrupper. Stort fokus har från årets början varit på förändringarna i Växjö stadstrafik och flytten av Länstrafiken Kronobergs Kundcenter som genomfördes för att ge plats åt det nya Växjö stations- och kommunhus. För att uppmärksamma invånarna på förändringarna har en stor informationskampanj genomförts i kombination med event ute på stationsområdet samt en invigning av länstrafikens tillfälliga kundcentrer.

Vidare har en rad riktade informationskampanjer genomförts i samband med tidtabellsskiften och andra viktiga nyheter. En av kampanjerna handlade om skolungdomars möjlighet till avgiftsfria resor under sommarlovet. Under året har även nya närtrafiken i Alvesta lanserats samt de nya busslinjerna 242 och 318. Informationskampanjer har även genomförts för möjligheten att betala med Swish i den mobila appen och för fritt Wi-Fi i busstrafiken. Slutet av året genomfördes en stor varumärkeskampanj: Tillsammans. Till en hållbar framtid. Syftet med kampanjen var främst att lyfta fördelarna med att resa kollektivt utifrån ett hållbarhetsperspektiv.

Länstrafiken Kronoberg har även deltagit på ett antal mässor och event för att direkt möta viktiga målgrupper. Några av de större mässorna är Karl-Oskardagarna, Seniormässan samt Ljungbydagarna. En stor invigning av det upprustade Öresundståget har också genomförts i samband med att tåget togs i drift i mars. Vid olika tillfällen har överraskande aktiviteter genomförts till exempel uppmärksammades resenärer på bussen som genomförde resa nummer 4 000 000.

Vidare har arbetet med företagsförsäljningen fortsatt dels genom en riktad företagskampanj och dels genom företags- och kommunbesök.

Under året har länstrafiken också deltagit i regionens projekt Hållbar mobilitet och bland annat genomfört en testresenärskampanj bland de deltagande kommunerna. Syftet med kampanjen var att få anställda på kommunerna att välja kollektivtrafiken för så väl arbetspendling som tjänsteresor.

Mål

Länstrafiken erbjuder en service med god tillgänglighet

Styrtal	Utfall 2018	Utfall 2017	Utfall 2016	Målvärde 2018
Serviceresor, Nöjdhet väntetid för telefonsvar (Anbarö)	69 %	74 %	65 %	82 %
Serviceresor, Andel samtal besvarade inom 3 minuter	65 %	67 %	-	59 %
Enkelhet att åka med länstrafiken	78 %	77 %	75 %	79 %
Enkelt att köpa biljetter och kort	83 %	81 %	73 %	75 %

Anbarö står för Barometer för anropsstyrd trafik och är precis som Kollektivtrafikbarometern en nationell kundnöjdhetsundersökning som samordnas av branschorganisationen Svens Kollektivtrafik. De kunder som ger betyg fyra eller fem i mätningen redovisas som nöjda i resultatet. Kunder som ger betyg ett eller två redovisas som missnöjda och kunder som ger betyg tre anses varken vara nöjda eller missnöjda och tas inte med i resultatet. Andel nöjda i ovanstående resultat är alltså endast de som har gett betyg fyra eller fem.

Nöjdhet med väntetid i telefon har minskat något jämfört med helhetsresultatet för 2017. Drygt en femtedel (22 %) ger betyg tre och är varken nöjda eller missnöjda med väntetiden i telefon. Totalt är det 91 % som ger betyg tre-fem.

Andel samtal som besvarats inom tre minuter har minskat under perioden till 65 % jämfört med 67 % för 2017. De främsta orsakerna till detta är dels en utdragen influensaperiod i början av året med en ökad sjukfrånvaro hos personalen i beställningscentralen som följd. Dels ett förändrat mönster när samtalen kommer in, några gånger i veckan är det väldigt många som ringer in under väldigt kort tid och då blir väntetiden tillfälligt längre. Under året har tre av fyra samtal besvarats inom 5 minuter.

Under året har det även inträffat ett par större driftsavbrott i telefonin, detta är ytterligare en faktor som kan ha haft en negativ påverkan på nöjdheten med tillgängligheten.

Historiskt kan man se att när nöjdheten med väntetid i telefon drastiskt sjönk i samband med systembytet under 2016 så har utmaningen att få den att stiga varit stor. Frågan som kan funderas över är vad som kan anses som en god levererad produkt i förhållande till förväntad. Även om andel samtal som besvarats inom 3 minuter har minskat under 2018 så är resultatet sex procentenheter över uppsatt målvärde. Samtidigt kan konstateras att resultatet för kundernas nöjdhet med väntetiden ligger tolv procentenheter under målvärdet. Slutsatsen blir att kundernas förväntningar på god servicenivå är högre ställda än uppsatt målvärde för faktisk servicenivå. Arbetet har störst fokus på kvalitet, men ställs alltid i realitet till kvantitet.

Det har varit en fortsatt positiv utveckling vad det gäller resultatet för enkelhet att köpa biljetter och kort (resultat enligt Kollektivtrafikbarometern). En nyhet som infördes i början av 2018 och som har bidragit till detta är möjligheten att betala med swish.

Uppföljning månadsvis ANBARO

Utmaningen att fullt ut möta och förutse samtals-topparna har visat sig vara svårt då det inte finns något mönster i när det händer. Åtgärder som vidtagits under 2018 är arbete med tydligare rutiner och aktiv resursfördelning i beställningscentralen. Schemat följer den samtalsstatistik som tas fram och analyseras månadsvis. De flesta medarbetare har dubbelkompetens vilket möjliggör en omfördelning av personal utefter behov. En TV-skärm har under senare delen av 2018 installerats mitt i centralen där telefonkö, andel samtal med mera visas i siffror och staplar. Detta för en ökad tydlighet och medvetenhet kring våra levererade tjänster, samt som ett levande verktyg för att snabbt kunna sätta in åtgärder efter behov.

Säkerställa en hög servicenivå i samband med ombyggnad av Växjö stationsområde

Under 2018 gjordes flera stora förändringar såväl för stadstrafiken som för regiontrafiken.

Stadsbussarnas hållplatser flyttades till Stortorget som under några år framöver kommer att fungera som huvudterminal. Under slutet av året kunde vi dock anordna en ny hållplats vid Resecentrum vilket gör att de stadsbussar som passerar åter kan göra uppehåll där, en stor och mycket välkommen förbättring främst för de resenärer vilka ankommer eller skall resa vidare med tåg.

Flytten av stadsbussarna medförde också att flera av linjerna i regiontrafiken har fått byta hållplatser, vissa linjer har fått flyttas flera gånger under året.

På våren påbörjades byggnationen av ett nytt kommunhus och då revs dåvarande Resecentrum. En tillfällig stations byggdes upp i västra delen av terminalen, vid Västerbron, där länstrafiken och Pressbyråen fått nya och fräscha lokaler. Dessutom inreddes här ett personalrum vilket används av bussförare och tågpersonal. Byggnaden kommer att användas till årsskiftet 2020/2021 då det nya kommunhuset skall stå klart.

Även om de stora ändringarna nu är genomförda är det av stor vikt att vi fortsätter vårt arbete med aktuell information till våra kunder och medarbetare via media och tydlig skyltning av gångvägar och nya lägen.

Vidareutveckling av mötes- och kontaktytor

Arbete med att utveckla kontaktvägarna till länstrafiken pågår löpande så att det är enkelt för resenärer att skaffa sig information före, under och efter resan.

Under året har ca 50 nya realtidsskärmar installerats på hållplatser i Växjö. Förhoppningen är att informationen om avgångar ska bli bättre, säkrare och mer tillgänglig för resenärerna.

På Länstrafiken Kronbergs hemsida har ett nytt kundforum, Kundo, lanserats. Forumet fungerar som en ”digital kundtjänst” och ger kunderna svar på deras vanligaste frågor. Kundo kommer förhoppningsvis också att avlasta Kundcenter, då kunderna får svar på en hel del frågor dygnet runt. Förhoppningen är att kunderna kommer uppleva en högre tillgänglighet och öppenhet.

Systemet Meltwater Engage har införts och kommer ge en bättre överblick av länstrafikens kommunikation på sociala medier samt ett bättre verktyg för statistik, uppföljning och informationsdelning. Ett förbättringsarbete av hemsidan har startats upp och syftet är att göra informationen tydligare och enklare.

Vidare har ett arbete med att se över informationen på länstrafikens hållplatser och stationer påbörjats. Syftet är att få en bättre bild av hur länstrafikens information ser ut på platser där möte med resenärerna sker. Denna översyn kommer sedan om det behövs, leda till en åtgärdsplan för det förbättringsarbete som eventuellt behöver genomföras. På flygplatsen har länstrafikens informationsytor upprustats så att det blir enklare och mer tillgängligt att ta del av informationen.

MEDARBETARE

Högt engagemang från medarbetarna ger i förlängningen en bättre servicenivå gentemot invånarna, vilket gynnar verksamheten både på kort och på lång sikt. God trivsel skapar en bra plattform med goda förutsättningar till att utveckla och förbättra verksamheten. Genom regelbundna enkäter och mellanliggande uppföljning kan områden med förbättringspotential identifieras och insatser sättas in.

Mål

Länstrafiken ska verka för ökad motivation hos medarbetarna

Indikator	Utfall	Utfall	Utfall	Målvärde
	2018	2017	2016	2018
Motiverad medarbetarindex (MMI)	70 %	70 %	71 %	69 %

MMI (Motiverad medarbetarindex) mäts genom enkäter en gång per år, resultatet ligger i mätningen 2018 på 70 % vilket är i nivå med tidigare mätningar. En klar majoritet av medarbetarna är totalt sett nöjda med sin arbetssituation.

Medarbetarna är i högre grad än 2017 stolta över att arbeta på Länstrafiken Kronoberg och kan i högre grad tänka sig att rekommendera andra att börja arbeta på Länstrafiken Kronoberg och/eller den egna avdelningen.

När det gäller den personliga arbetssituationen så anser medarbetarna i högre grad att de trivs med sina arbetsuppgifter jämfört med 2017.

73 % av medarbetarna uppger att de har förtroende för sin närmaste chef. Samtliga frågor kopplat till Ledarskapet får högre betyg i år jämfört med förra året.

Under 2018 har två gemensamma inspirationsträffar för all personal inom länstrafikens verksamheter genomförts.

Vid det första tillfället fortsatte arbetet från 2017 med att ta fram ett gemensamt synsätt för vad gott medarbetarskap innebär. Detta arbete resulterade i "Medarbetarskapets grundbultar" som innehåller våra gemensamt framtagna värdeord för gott medarbetarskap och vad dessa värdeord innebär. Under året har det sedan arbetats vidare med "Medarbetarskapets grundbultar" vid avdelningsvisa APT.

Det andra tillfället hade fokus på länstrafikens uppdrag och vad som styr verksamheten. Trafikförsörjningsprogram, strategi, verksamhetsplaner och budgetprocess gicks igenom. Detta var mycket uppskattat av medarbetarna och många upplevde att de hade fått en mycket bättre insikt i de olika delarna och en större förståelse för helheten.

Inspirationsträffarna är en viktig del för att tydliggöra länstrafikens uppdrag och övergripande mål så att alla medarbetare strävar åt samma håll. De är också mycket viktiga för att bygga en gemenskap och säkerställa en gemensam värdegrund inom alla länstrafikens verksamheter.

Genomförande och uppföljning av MMI-resultatet på respektive avdelning

Arbetet med MMI är nu inne på tredje året och ska ses som en naturlig del i verksamhetsutvecklingen och hanteras av respektive avdelning på APT:n etcetra.

Resultatet från mätningen redovisas på total- och avdelningsnivå. Respektive chef har haft i uppdrag att, efter varje genomförd mätning, gå igenom resultaten med sin avdelning och diskutera styrkor/svagheter samt ta fram en åtgärdsplan.

Både resultatet från MMI, ”Ledarskapets grundbultar” och ”Medarbetarskapets grundbultar”, används vid gemensamma träffar (APT) och enskilda möten (medarbetarsamtalen) samt vid introduktion av nyanställda.

Detta arbetssätt har bidragit till att upprätthålla ett högt MMI-resultat.

Sjukfrånvaro Trafiknämnden (i procent av ordinarie arbetstid)

Centrum	JAN – DEC 2018			JAN - DEC 2017		
	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män
Sjukfrånvaro	6,2	9,2	2,3	5,6	8,3	1,9

Sjukfrånvaron har ökat med 0,6 procentenheter jämfört med 2017. Ökningen beror i huvudsak på två olika orsaker:

1. Det har varit ett ökat antal långtidssjukskrivningar under hela perioden.
2. Den omfattande och utdragna influensaperioden under första kvartalet resulterade i en betydligt högre korttidssjukfrånvaro än normalt.

Ökningen beror inte på arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro.

Uppföljning av orsak och verkan vid sjukfrånvaro som kan bero på arbetsmiljön

Redan första kvartalet 2018 kunde en ökad sjukfrånvaro konstateras. Även om det inte gick att se någon ökning vad det gäller arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro vidtogs åtgärder i två steg:

1. HR fick i uppdrag att undersöka möjligheten att få fram sjukfrånvaro för respektive avdelning på länstrafiken. Det konstaterades vara möjligt och tas nu fram avdelningsvis varje månad.
2. Respektive chef fick i uppdrag utifrån den statistik som tagits fram, ge en bedömning samt beskriva eventuella åtgärder för att om möjligt minska sjukfrånvaron som inte bedöms vara av ”normal” karaktär.

Den avdelningsvisa statistiken av sjukfrånvaron visar att det ser olika ut med sjukfrånvaron inom länstrafikens olika avdelningar, två avdelningar har även haft en minskad sjukfrånvaro under 2018. Det kan således konstateras att sjukfrånvaron bör fortsätta följas upp månadsvis per avdelning för att snabbt kunna identifiera behov av åtgärder.

VERKSAMHETSUTVECKLING

För att fortsätta arbetet med att nå de uppsatta målen arbetar vi inom ramen för vår verksamhet med att genomföra beslutade aktiviteter enligt uppsatta handlingsplaner. Det överliggande syftet med verksamhetsutvecklingen är ett ökat resande i en kollektivtrafik med högre kvalitet och en ekonomi i balans.

Mål

Länstrafikens verksamhet ska utföras med hög kvalitet, punktlighet och säkerhet.

<i>Styrtal</i>	Utfall 2018	Utfall 2017	Utfall 2016	Målvärde 2018
Punktlighet stadstrafik RT +5	93 %	93 %	95 %	96 %
Punktlighet regiontrafik RT +10	97 %	97 %	97 %	99 %
Punktlighet Öresundståg RT +5	87 %	90 %	-	91 %
Punktlighet Krösatåg Nord RT +5	91 %	92 %	-	93 %
Punktlighet Krösatåg Syd RT +5	91 %	93 %	-	93 %
Punktlighet Pågatåg RT +5	97 %	96 %		96,5 %
Resultat ombordmätning busstrafik region	8,5	8,7	8,4	8,5
Resultat ombordmätning busstrafik stad	8,4	8,3	7,4	8,0
Telecoaching Kundcenter*	84 %	78 %	-	82 %
Telecoaching Beställningscentral*	70 %	66 %	-	68 %
Telecoaching Färdtjänsthandläggning*	89 %	80 %	-	81 %

*Kvalitetsmätning i uppfyllandegrad av servicepolicy, kvalitetsmätningen infördes 2017.

Ombyggnationer i centrala Växjö och byggnationer på in- och utfartsvägarna i Växjö har haft en stor påverkan på framkomligheten och har varit en stor utmaning under 2018. Med tanke på dessa förutsättningar så får ett bibehållet resultat vad det gäller punktligheten för både stads- och regionbusstrafiken ses som mycket positivt.

När det gäller punktlighet för tågtrafiken så har Öresundstågen påverkats negativt av flera olika banarbeten på södra stambanan. Krösatågen har påverkats negativt av fordonsproblem under året. I december bytte Krösatågen operatör till Svenska Tågkompaniet AB.

Resultatet från länstrafikens kvalitetsmätningar i uppfyllandegrad av respektive avdelnings servicepolicy visar även 2018 en fortsatt positiv utveckling och högre resultat för samtliga verksamheter. Samtliga avdelningar når även ett högre resultat än det uppsatta målvärdet för 2018. Det kan således konstateras att helhetskonceptet med servicepolicy, kontinuerlig coaching och uppföljning genom kvalitetsmätning ger önskvärt resultat. Värt att notera i detta sammanhang är också att kundernas totala nöjdhet NKI – Nöjd kund index har ökat för både Serviceresor och Färdtjänst under 2018.

Genomförande Telecoaching enligt årshjul: Beställningscentral, Färdtjänsthandläggning och Kundcenter.

Länstrafiken har fortsatt och vidarutvecklat sitt arbete med ett helhetskoncept för utveckling och kvalitetssäkring av kundbemötande. Grundstenarna i helhetskonceptet är fortfarande servicepolicy, kontinuerlig coaching och uppföljning genom kvalitetsmätning.

Genomgång av servicepolicy är en del av introduktionen för nya medarbetare och alla medarbetare inom avdelningarna Beställningscentral, Färdtjänsthandläggning och Kundcenter får kontinuerlig coaching av länstrafikens interna coacher.

I maj genomfördes en årligen återkommande teoretisk utbildningsdag för nya medarbetare, syftet med denna dag är att ge en djupare insikt i vilka beteenden som bidrar till att uppnå önskvärda resultat.

Under hösten utbildades två nya interna coacher för att kunna öka kontinuiteten avseende coachinginsatser ytterligare och för att minska sårbarheten. Därefter upprättades en ny årsplanering som sträcker sig till september 2019 och helhetskonceptet kunde utökas med flera nya aktiviteter.

Servicepolicy i skriftlig kommunikation som togs fram 2015 reviderades under hösten och en halvdags utbildning för alla medarbetare inom länstrafikens samtliga avdelningar genomfördes i samband med detta. För de medarbetare inom Serviceresor och Kundcenter som har fysiska kundmöten vid disk infördes coaching i fysiska kundmöten som ny aktivitet. Inom Serviceresor infördes även coaching i förarsamtal som en ny aktivitet för trafikplanerare. Båda dessa aktiviteter är planerade att genomföras löpande.

För att säkerställa kvaliteten på de interna coachernas arbetssätt genomförs en individuell uppföljning och utvärdering en gång per år. Detta arbete utförs av en oberoende konsult och genomfördes under hösten.

Kvalitetsmätning i uppfyllandegrad av framtagna servicepolicy genomfördes en gång per avdelning för avdelningarnas samtliga medarbetare under 2018. Beslut fattades under året om att kvalitetsmätning ska genomföras en gång per år istället för som tidigare två gånger per år. Anledningen till detta är att kvalitetsmätningarna är tidskrävande att genomföra. Bedömningen är att det bidrar till mer utveckling och bättre resultat att omfördela den tid som skulle ha lagts på den andra mätningen till mer coaching.

Resultatet från länstrafikens kvalitetsmätningar i uppfyllandegrad av respektive avdelnings servicepolicy visar tydligt att helhetskonceptet med servicepolicy, kontinuerlig coaching och uppföljning genom kvalitetsmätning ger önskvärt resultat. Värt att notera i detta sammanhang är att även kundernas totala nöjdhet NKI – Nöjd kund index har ökat för både Serviceresor och Färdtjänst under 2018.

Länstrafikens arbetssätt med ett helhetskoncept för utveckling och kvalitetssäkring av kundbemötande uppmärksammades under hösten på nationell nivå. Länstrafiken genomförde en välbesökt

seminarieföreläsning i ämnet vid Persontrafikdagarna (kollektivtrafikbranschens stora mötesplats) i Stockholm i oktober. Myndigheten för delaktighet uppmärksammade då länstrafikens arbetssätt och valde att lyfta fram det som ett gott exempel i sin rapport "Kvalitet i färdtjänsten – redovisning av ett regeringsuppdrag" (2018:9). Efter att rapporten publicerades har flera kollektivtrafikhuvudmän i landet hört av sig till länstrafiken och vill lära sig mer om arbetssättet.

Länstrafiken har under året även varit delaktigt i att starta upp ett nationellt nätverk för interna coacher inom Svensk Kollektivtrafik. Syftet med detta är erfarenhetsutbyten och att kunna samverka kring utbildningsinsatser med andra kollektivtrafikhuvudmän och regioner.

Kvalitetsarbete och uppföljning för linjetrafiken

De löpande mätningarna och uppföljningarna har gjorts enligt plan. Extra stort fokus har lagts vid trafiken i centrala Växjö då det under perioden gjorts många ändringar och varit en ansträngd situation inför bygge av nytt kommun- och stationshus. Kontakter med bussföretagens ledning samt personal har genomförts enligt plan

Kvalitetsuppföljning för skoltrafiken

Ny avtalsstart genomfördes 20 augusti. Kontroller av avtalsuppföljning gick enligt plan. Förberedelser gjordes inför nästa avtal som blir längre och påbörjades januari 2019.

Mål

Länstrafiken arbetar för en kollektivtrafik som underlättar arbets- och studiependling samt fritidsresor

<i>Styrtal</i>	Utfall 2018	Utfall 2017	Utfall 2016	Målvärde 2018
Resandeutveckling i procent	2,4 %	3,8 %	6,1 %	3,0 %
Antal resor linjetrafik (miljoner resor)	10,4	10,1	9,8	10,3
Marknadsandel	15,0 %	14,0 %	10,0 %	11,9 %

Resandeökningen under 2018 blev totalt + 2,4 %. Ökningen beror delvis på de sommarlovskort som delades ut till länets skolungdomar.

Marknadsandelen ökade med +1% 2018. En ny mätmetod för marknadsandelen infördes 1 januari 2017 vilket gör att 2017 får ses som basår för resultatutvecklingen. Målvärdet (som är beslutat i trafikförsörjningsprogrammet) är satt utifrån resultatet av den gamla mätmetoden som bas.

Handlingsplan för arbete med trafikutövare

Länstrafikens förare är de som i första hand och som dagligen möter resenärer. För att mötet mellan förare och resenär ska bli så bra och positivt som möjligt har en ny förarutbildning ”Tillsammans för fler och nöjdare kunder” genomförts med ca 400 förare. En utbildning där mjuka värden så som varumärket, bemötande och service varit i fokus. Under våren har denna utbildning avslutats och arbetet med att ta fram nästa förarutbildning som ska genomföras under våren 2019 har påbörjats.

Förarråd med representanter från de olika bussbolagen hölls i mitten av mars, början av september samt i början av december. Det senaste mötet hölls i Alvesta och avslutades med ett besök på länstrafikens trafikledning.

Under september hölls en VD-träff där cheferna från bussbolagen mötte representanter från länstrafiken.

I december hölls tre informationsträffar där samtliga entreprenörer inom linjetrafik, Serviceresor och tågbolagen var inbjudna. Träffarna avslutades med julbord och samlade totalt över 450 deltagare.

Trafikutveckling

Närtrafik startades i Alvesta kommun och förbereddes för Uppvidinge, Lessebo och Växjö kommuner som startas under första kvartalet 2019.

Framtidens fordon fortsätter att utredas och ett studiebesök på Europas största elbussflotta i Amsterdam har genomförts tillsammans med Växjö kommun.

I Regiontrafiken gjordes en större förändring i december för trafiken mellan Ljungby och Växjö. Älmhults stadstrafik ändrades så att vi nu trafikerar tätorten med linje 1, 2 och 3. I Växjö stadstrafik gjordes stora förändringar vid Växjö resecentrum. Linje 3 fick en annan körväg och tätare trafik vilket starkt bidrog till den positiva resandeutvecklingen 2018.

Utveckling av Framtidens resesystem

Projektet Framtidens resesystem är ett samverkansprojekt mellan Länstrafiken Kronoberg, Hallandstrafiken, Jönköpings Länstrafik samt Kalmar Länstrafik. Projektet Framtidens resesystem utgörs av tre delar; 1. Framtidens biljettsystem, 2. Framtidens CRM-system, 3. Framtidens lojalitetsprogram. De tre delprojekten löper på samtidigt och följer riktlinjerna och åtgärderna i den beslutade försäljningskanalsstrategin.

Delprojektet Framtidens biljettsystem innefattar inköp och utveckling av länstrafikens samtliga försäljningskanaler. Projektet dras med en försening på grund av att upphandlingen av den mobila appen blev överklagad. Detta har resulterat i att lanseringen av denna kanal är framflyttad sex månader. En lyckad upphandling av nya biljettautomater genomfördes under våren 2018. Leveransen av dessa är planerad till kvartal tre 2019. Sista upphandlingen för att utveckla övriga försäljningskanaler som innefattar ombordförsäljning och försäljning via försäljningsombud är överklagad och besked inväntas från förvaltningsrätten.

Delprojektet Framtidens CRM-system dras med en viss försening på grund av att kopplingen till delprojektet Framtidens biljettsystem är mer komplext än beräknat. Nu pågår arbetet med implementationsprojektet där fokus kommer vara att implementera lösningar som stödjer en lansering av den nya mobilappen.

Delprojektet Framtidens lojalitetsprogram löper på enligt plan. Utvärdering pågår för den modell som länstrafiken beslutat att gå vidare med.

Mål

Länstrafiken främjar ökad användning av förnyelsebara drivmedel

<i>Styrtal</i>	Utfall 2018	Utfall 2017	Utfall 2016	Målvärde 2018
Andel förnyelsebara drivmedel inom Länstrafikens samtliga fordon (buss, bil och minibuss) ¹	91 %	87 %	87 %	87 %

Arbete med drivmedelsefterlevnad i samtliga upphandlade fordon

Andelen förnyelsebara drivmedel ökade med fyra procentenheter jämfört 2017 och överstiger målvärdet för 2018. Siffror för drivmedelsefterlevnad rapporteras och följs upp halvårsvis och avser tre olika typer av trafik:

1. Linjetrafik
2. Skoltrafik
3. Serviceresor

I linjetrafiken är andelen förnyelsebara drivmedel 100 % och har så varit sedan ingången av nuvarande avtal i juli 2013. Skoltrafiken och Serviceresor står således för hela ökningen av andelen förnyelsebara drivmedel. I juli 2018 skulle en ny ordinarie avtalsperiod för skoltrafiken och Serviceresor ha startat. På grund av en långdragen överklagningsprocess av upphandlingen av avtalet fick starten av avtalet flyttas fram till januari 2019. Detta resulterade i att för perioden juli-december 2018 fick istället ett tillfälligt avtal på sex månader direktupphandlas. De krav som det fick göras avkall på under perioden för det tillfälliga avtalet var kopplade till fordon och bränsle, detta då alla nya fordon som skulle levereras till den ordinarie avtalsstarten inte vara leveransklara. En del av trafiken har istället fått utföras av äldre fordon från den tidigare avtalsperioden. Effekten av villkoren i det nya avtalet har således inte fått fullt genomslag än och resultatet för 2018 får därför ses som synnerligen positivt.

¹ Exklusive tåg.

EKONOMI

För att fortsatta satsningar skall vara möjliga krävs att kollektivtrafiken kan bedrivas inom befintlig ekonomisk ram och att uppsatta mål om självfinansieringsgraden uppfylls.

Mål

Den genomsnittliga självfinansieringsgraden för linjetrafiken får inte understiga 50 %

<i>Styrtal</i>	Utfall 2018	Utfall 2017	Utfall 2016	Målvärde 2018
Självfinansieringsgraden för all linjetrafik skall vara minst 50 %	53,4 %	53,9 %	55,8 %	52,9 %
Självfinansieringsgrad, Öresundståg	99,6 %	101,8 %	100,5 %	95,9 %
Självfinansieringsgrad, Regiontrafik buss	44,1 %	42,8 %	45,1 %	42,1 %
Självfinansieringsgrad, Växjö stadstrafik	38,8 %	39,9%	41,5 %	38,0 %
Självfinansieringsgrad, Älmhults stadstrafik	57,0 %	57,8%	61,1 %	55,6 %
Självfinansieringsgrad, Krösatåg Nord	42,4 %	44,5 %	45,4 %	43,3 %
Självfinansieringsgrad, Krösatåg Syd	24,3 %	27,5 %	27,6 %	29,7 %
Självfinansieringsgrad, Pågatåg	33,2 %	22,2 %	28,5 %	25,0 %

Självfinansieringsgrad linjetrafik

Trafikslag	Intäkter tkr januari- december 2018	Kostnader tkr januari- december 2018	% januari- december 2018	Jämförelse % Bokslut 2017	Jämförelse % Budget 2018
Öresundståg	118 240	118 732	99,6%	101,8%	95,9%
Älmhults stadstrafik	1 485	2 605	57,0%	57,8%	55,6%
Regiontrafik buss	97 400	221 078	44,1%	42,8%	42,1%
Växjö stadstrafik	46 803	120 521	38,8%	39,9%	38,0%
Krösatåg Nord	12 798	30 149	42,4%	44,5%	43,3%
Pågatåg	793	2 386	33,2%	22,2%	25,0%
Krösatåg Syd	10 837	44 687	24,3%	27,5%	29,7%
SUMMA	288 356	540 158	53,4%	53,9%	52,9%

Självfinansieringsgraden för 2018 blev 53,4 % vilket är lägre än 2017 (53,9 %) men högre än budget 2018 (52,9 %).

Resultatuppföljning per kostnadsställe			
Månad: Januari – December 2018			
Resultaträkning (tkr)	Utfall	Budget	Differens
Länstrafikens Kansli	-30 983	-32 100	1 117
Teknik och omkostnader	-22 810	-26 084	3 275
Marknadsföring	-7 152	-7 300	148
Utredningsuppdrag	-882	-1 000	118
Regiontrafik	-123 678	-125 200	1 522
Växjö stadstrafik	-73 718	-68 600	-5 118
Älmhults stadstrafik	-1 120	-1 200	80
Krösatåg Nord	-17 351	-17 000	-351
Krösatåg Syd	-33 851	-28 350	-5 501
Öresundståg	-492	-5 000	4 508
Pågatåg	-1 593	-1 800	207
Vidarefakturerering tågtrafik	0	0	0
Anropsstyrd trafik	-3 736	-5 500	1 764
Serviceresor	-676	-676	0
Sjukrese-administration	0	0	0
Färdtjänst-avdelning	-104	-104	0
Abonnerad skolskjuts	0	0	0
Totalsumma	-318 147	-319 915	1 768

Årets resultat innebär ett överskott på totalt 1,8 MKR jämfört med budget.

Störst positiv avvikelse fick Teknik och omkostnader med 3,3 MKR samt Öresundståg med 4,5 MKR.

Avvikelsen för Teknik och omkostnader beror i första hand på att installationen av WiFi i fordonen blev något försenad. Avvikelsen för Öresundståg beror på återbetalning av hyreskostnader från vagnbolaget AB Transitio med 5,3 MKR.

Störst negativ avvikelse fick Växjö stadstrafik med – 5,1 MKR samt Krösatåg Syd med – 5,5 MKR.

Avvikelsen för Växjö stadstrafik beror på ökade indexkostnader samt ökade trafikkostnader på grund av utbyggd trafik. Avvikelsen för Krösatåg Syd beror på fordonsproblem och infrastrukturstörningar som även ledde till lägre intäkter.

Intäktssäkring trafikintäkter

Beslut om Taxa 2019 har fattats av regionfullmäktige i juni.

Intäkter för sommarlovskorten uppgick under året till 7,3 MKR och nettoeffekten har beräknats till ca + 5,4 MKR.

De totala intäkterna i linjetrafiken översteg budget med 10,9 MKR vilket i första hand beror på intäkterna för sommarlovskorten.

Kostnadsuppföljning trafikkostnader

Den totala självfinansieringsgraden 2018 blev 53,4 % vilket är något högre än budgeterade 52,9 %.

Öresundståg fick ett resultat 2018 som var 4,5 MKR bättre än budget vilket beror på återbetalning av hyreskostnader från vagnbolaget AB Transitio.

Krösatåg Syd fick ett resultat 2018 som var – 5,5 MKR jämfört med budget vilket beror på fordonsproblem och infrastrukturstörningar som ledde till att även intäkterna minskat.

Resultatet för Växjö stadstrafik blev – 5,1 MKR vilket beror på ökad trafik samt ökade indexkostnader.

Svar på skrivelse –
angående bussavgifter för
pensionärer

6

19RGK278

SPF Seniorerna Alvesta
/gm Lars-Erik Gustafsson

Svar på skrivelse – angående bussavgifter för pensionärer

Inledning

Region Kronoberg har mottagit en skrivelse från SPF Seniorerna i Alvesta. Skrivelsen handlar om huruvida frågan om kostnadsfria bussresor för pensionärer kommer att behandlas av Regionfullmäktige.

Region Kronobergs uppdrag inom området

Länstrafiken har sedan tidigare (Trafiknämndens protokoll av den 23 februari 2017, § 8) fått i uppdrag att utreda möjligheterna till särskild prissättning för pensionärer, ett arbete som kommer att ske inom ramen för länstrafiktaxa 2020.

Region Kronobergs synpunkter

En motion om lägre biljettpriiser i lågtrafik föreslås behandlas i Regionfullmäktige den 24 april.

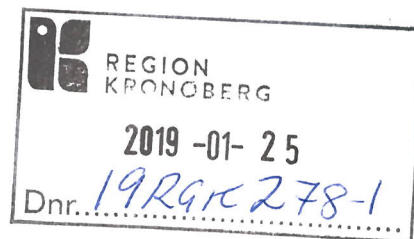
Med vänlig hälsning

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör



SPF Seniorerna Alvesta



2019-01-23

Trafiknämnden i Region Kronoberg

SPF Seniorerna Alvesta inlämnade i november 2016 en skrivelse till Trafiknämnden i Region Kronoberg angående bussavgifter för pensionärer. I skrivelsen redovisades argument för införande av gratis alternativt avgiftsreducerade bussresor för denna grupp. Föreningen överlämnade till Länstrafiken Kronoberg att utreda ett lämpligt alternativ för pensionärerna i vårt län.

Trafiknämnden behandlade vår skrivelse 2017-02-23 och beslöt att godkänna ett av trafiknämndens ordförande och trafikdirektören framtaget förslag till svarsskrivelse. Enligt den godkända svars-skrivelsen fick trafikdirektören i uppdrag att låta belysa möjligheterna till särskild prissättning för pensionärer som en del i länstrafikens arbete med framtids taxor och resevillkor.

Det har nu gått drygt två år sedan vi lämnade in skrivelsen, och vi har ännu inte fått den besvarad. Under den tid som gått har vi noterat att flera andra har framställt liknande förslag. Den 9 januari kunde vi i Smålandsposten läsa om ett äldre par i Sandsbro som vill se gratis bussresor för seniorer. Enligt artikeln kommer ett förslag i frågan att diskuteras på regionfullmäktige i slutet av januari månad. Vi hoppas på ett positivt beslut och att det inte stannar vid en diskussion.

För SPF Seniorerna Alvesta

Lars-Erik Gustafsson
Ordförande

Svar på skrivelse angående
kollektivtrafik i Ljungby
kommun

7

18RGK1552

Trafiknämnden

Svar på skrivelse angående kollektivtrafik i Ljungby kommun

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden godkänner svar på skrivelse angående kollektivtrafik i Ljungby.

Föreslås att trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att i samråd med Ljungby kommun ta fram en överenskommelse om genomförande av utredning av utveckling av kollektivtrafik i Ljungby kommun genom extern utredare.

Sammanfattning

Trafiknämnden har mottagit skrivelse angående Kollektivtrafik i Ljungby kommun från kommunstyrelsen i Ljungby. Skrivelsen handlar om behovet av en utredning av utveckling av kollektivtrafiken i Ljungby stad.

Trafiknämnden delar kommunstyrelsens uppfattning att det finns behov av att utreda hur kollektivtrafiken inom Ljungby stad kan utvecklas vidare. En sådan utredning genomförs lämpligtvis av en extern utredare.

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Förslag på svar på skrivelse angående kollektivtrafik i Ljungby
KS§ 171 Kollektivtrafik i Ljungby kommun

Kommunstyrelsen
Ljungby kommun

Svar på skrivelse – Kollektivtrafik i Ljungby kommun

Inledning

Trafiknämnden har mottagit skrivelse angående Kollektivtrafik i Ljungby kommun från kommunstyrelsen i Ljungby. Skrivelsen handlar om behovet av en utredning av utveckling av kollektivtrafiken i Ljungby stad.

Region Kronobergs uppdrag inom området

Trafiknämnden bedriver idag trafik i Ljungby stad dels genom förlängning av vissa regionbusslinjer, dels genom Närtrafik.

Region Kronobergs synpunkter

Trafiknämnden delar kommunstyrelsens uppfattning att det finns behov av att utreda hur kollektivtrafiken inom Ljungby stad kan utvecklas vidare. En sådan utredning genomförs lämpligtvis av en extern utredare. Trafiknämnden har också sedan tidigare (2016-10-20) beslut om ”Att anropsstyrd stadstrafik i Ljungby ska ersätta den trafik som genom Närtrafik Ljungby idag utförs inom Ljungby stad.” Exakt vad som menas med ”anropsstyrd stadstrafik” har aldrig definierats – om det är samma utbud som idag eller om det är på något annat sätt, behöver utredas. Detta bör, enligt trafiknämnden, göras i arbetet med revidering av gällande Trafikförsörjningsprogram, varför detta svar även delges till Regionstyrelsen.

Trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att i samråd med Ljungby kommun ta fram en överenskommelse om genomförande av utredning av utveckling av kollektivtrafik i Ljungby kommun genom extern utredare.

Med vänlig hälsning

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Kommunstyrelsen

Ks § 171

KS 2018/0296

014

Kollektivtrafik i Ljungby kommun**Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att anhålla hos trafiknämnden i Region Kronoberg att nämnden tillsammans med Ljungby kommun utreder hur kollektivtrafiken i kommunen kan vidareutvecklas. En sådan utredning skulle sedan kunna utgöra underlag för beslut om hur trafiken kan vidareutvecklas framöver. Ljungby kommun ser positivt på att ny teknik testas, t.ex. elbussar och/eller förarlösa fordon och att möjligheter till extern projektfinansiering (exempelvis internationella medel) tas tillvara.

Sammanfattning av ärendet

En av de största utmaningarna för miljöarbetet är att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser. För att få ned utsläppen krävs bland annat ett minskat användande av bil för persontransporter. I Ljungby kommun såsom i resten av länet har bilen en ganska dominerande ställning som färdmedel. Att byta från bil till mer hållbara alternativ kan vara lättare i en större tätort som Ljungby. Ett arbete pågår att utveckla cykelvägarna för att göra cykeln till ett än mer attraktivt alternativ.

Närtrafik Ljungby utgör idag den viktigaste delen av kollektivtrafikslösningen inom staden. Med den kan man resa från sitt hem till sex hållplatser i Ljungby stad. Vidare finns tre busslinjer (61, 68 och 69). Under pendlingstid knyter en linje ihop delar av södra staden med recentrum där linjer går mot två av industriområdena.

Ett försök med fler busslinjer har genomförts i Ljungby, men det visade sig dock svårt att få tillräcklig beläggning och trafiken lades ned 2013. Sedan dess har staden vuxit med bland annat nya bostadsområden och har nu runt 16 000 invånare. Vidare har marknadsområdet Ljungbystopp de senaste åren utvecklats kraftigt med flera nya butiker.

En fortsatt utveckling av kollektivtrafiken är en förutsättning för att staden ska fortsätta att växa i enlighet med kommunens vision. Kollektivtrafiken inom Ljungby stad består i dag av både närtrafiken och några busslinjer. Samtidigt håller nya alternativ till konventionell busstrafik på att utvecklas, t.ex. förarlösa fordon och elbussar. Det finns därför behov av att utreda hur kollektivtrafiken inom Ljungby stad kan utvecklas vidare. Kommunledningsförvaltningen föreslår att en skrivelse överlämnas till trafiknämnden i Region Kronoberg med en anhållan om att tillsammans med Ljungby kommun genomföra en sådan utredning.



Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens arbetsutskott behandlade ärendet den 23 oktober 2018, § 135, och föreslår att Kommunstyrelsens beslutar att anhålla hos trafiknämnden i Region Kronoberg att nämnden tillsammans med Ljungby kommun utreder hur kollektivtrafiken inom Ljungby stad kan vidareutvecklas. En sådan utredning skulle sedan kunna utgöra underlag för beslut om hur trafiken kan vidareutvecklas framöver. Ljungby kommun ser positivt på att ny teknik testas, t.ex. elbussar och/eller förarlösa fordon.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens arbetsutskott § 135/2018
Tjänsteskrivelse av kommunstrategen, 2018-10-08

Skickas till

Trafiknämnden

Arbetsordning och reglemente för resenärsrådet

8

19RGK447

Trafiknämnden

Arbetsordning och reglemente för resenärsrådet

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden fastställer arbetsordning och reglemente för resenärsrådet samt inbjuder berörda organisationer att utse representanter i enlighet med arbetsordning och reglemente.

Sammanfattning

Trafiknämnden har i många år arbetat med ett resenärsråd med syfte att utveckla och främja information och samarbete mellan resenärer och Länstrafiken Kronoberg och då främst med inriktning på äldres och funktionshindrades resor.

Under arbetets gång har behov av att fastställa en ny arbetsordning framkommit. Trafiknämnden gav trafikdirektören i uppdrag (TN§16/2019) att ta fram förslag till reglemente vilket nu föreligger för beslut i trafiknämnden.

Resenärsrådet är inte ett beslutande organ.

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Arbetsordning och reglemente för resenärsrådet

Arbetsordning och reglemente för trafiknämndens resenärsråd

Syfte

Trafiknämndens resenärsråds syfte är att utveckla och främja information och samarbete mellan resenärer och Länstrafiken Kronoberg och då främst med inriktning på äldres och funktionshindrades resor. Resenärsrådet är inte ett beslutande organ.

Deltagare

Resenärsrådet består av representanter från pensionärsorganisationer och intresseorganisationer för människor med funktionsvariationer enligt följande lista:

Idé och Kunskapscentrum

Funkibator

FUB (För barn, unga och vuxna med utvecklingsstörning)

SPRF (Svenska pensionärers riksförbund)

PRO (Pensionärernas riksorganisation)

DHR (Personer med nedsatt rörelseförmåga)

SRF (Synskadades riksförbund)

SPF (Sveriges pensionärsförbund)

Varje organisation representeras av en ordinarie ledamot och en ersättare. Valda representanter från respektive organisation anmäls till trafiknämnden.

Trafiknämnden utser två ledamöter inom sig till resenärsrådet. Dessa är ordförande och vice ordförande i resenärsrådet.

Deltagare från resursgruppen utvecklingsstrategi för hälso- och sjukvården är adjungerade.

Sammanträden

Resenärsrådet har fyra möten per år.

Ordförande får ändra tidpunkt för sammanträde, ställa in sammanträde eller utlysa extra sammanträde.

Ersättare deltar om ordinarie ledamot har förhinder.

Vid deltagande utgår reseersättning.

Vid varje möte förs protokoll som diarieförs.

Deltagande organisationer har rätt att senast 14 dagar innan sammanträde lämna förslag till punkter till dagordningen.

Kallelse med preliminär dagordning tillsänds resenärsrådets deltagare senast sju dagar innan möte.

Planering för trafik på Markarydsbanan

9

18RGK448

Trafiknämnden

Planering för trafik på Markarydsbanan

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden föreslår regionstyrelsen att besluta att i budgetarbetet utgå från trafikstart på Markarydsbanan med ett mindre utbud 2021 och ett fullt utbyggt trafiksystem 2023.

Sammanfattning

Regionstyrelsen beslöt 2018-04-17 § 57 att ge trafiknämnden i uppdrag att tillsammans med Skånetrafiken och Hallandstrafiken utreda förutsättningarna för persontrafik Halmstad-Hässleholm, på kort och på lång sikt. Utredningsarbetet är nu avslutat och utredningen har visat att trafikstart kan ske i december 2021 med varannan timmestrafik, under förutsättning att viss infrastruktur är på plats samt att stationer är färdiga och trafikstart med timmestrafik kan ske i december 2023.

Trafiken är tänkt som en förlängning av nuvarande Pågatågstrafik Hässleholm-Markaryd. Kronobergs andel av sträckan och därmed kostnaden är begränsad, vilket medför ett måttligt ekonomiskt åtagande för trafiken.

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Beslutsunderlag – Planering för trafik på Markarydsbanan

Planering för trafik på Markarydsbanan

Ärende

Regionstyrelsen beslöt 2018-04-17 § 57 att ge trafiknämnden i uppdrag att tillsammans med Skånetrafiken och Hallandstrafiken utreda förutsättningarna för persontrafik Halmstad-Hässleholm, på kort och på lång sikt.

Trafiken är tänkt som en förlängning av nuvarande Pågatågstrafik Hässleholm-Markaryd. Kronobergs andel av sträckan och därmed kostnaden är begränsad, vilket medför ett måttligt ekonomiskt åtagande för trafiken.

Arbetet med att få till persontrafik Hässleholm-Halmstad har pågått i ungefär 15 år. Trafiken fyller en viktig funktion att binda samman Västkusten med centrala Skåne och västra Blekinge och inte bara en pendeltågstrafik Markaryd-Halmstad och Markaryd-Hässleholm.

Utredningsarbetet är nu avslutat och utredningen har visat att trafikstart kan ske i december 2021 med varannan timmestrafik, under förutsättning att viss infrastruktur är på plats samt att stationer är färdiga och trafikstart med timmestrafik kan ske i december 2023.

I det pågående budgetarbetet för perioden 2020—2022 planerar trafiknämnden att budgetera för trafikstart 2021 enligt ovan. De redovisade kostnaderna indexerats sedan med 3% per år för att få en korrekt kostnadsnivå till 2021 och 2023.

Trafikering och kostnadstäckningsgrad beräknas enligt Trafikverket i åtgärdsvalsstudien till följande:

Trafikering som idag – 35%

Varannan timmes-trafik – 37%

Timmestrafik – 53%

Timmestrafik med konkurrens - 47%

	Kostnadstäckningsgrad per delsträcka			
	0/12 dt	6/12 dt	12/12 dt	
Region Skåne	45%	44%	65%	49%
Region Skåne	34%	32%	57%	41%
Region Skåne/Region Kronoberg	23%	24%	49%	32%
Region Halland/Region Kronoberg		38%	45%	28%
Region Halland		45%	57%	37%
Region Halland		38%	53%	37%
Skattetillskott	0/12 dt	6/12 dt	12/12 dt	12_konk
Region Skåne	-7	-10	-7	-9
Region Kronoberg	-2	-5	-5	-6
Region Halland	0	-8	-11	-16
	[MSEK]	[MSEK]	[MSEK]	[MSEK]

Hur arbetet med stationsbyggande och övrig infrastruktur framskrider är för närvarande svårt att bedöma men det förutsätts att planerade åtgärder avslutas enligt tidplan.

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden föreslår regionstyrelsen att besluta att i budgetarbetet utgå från trafikstart på Markarydsbanan med ett mindre utbud 2021 och ett fullt utbyggt trafiksystem 2023.

§57 **Utredningsuppdrag för trafikering på kort sikt på Markarydsbanan (18RGK448)**

Beslut

Regionstyrelsen beslutar

att uppdra åt trafiknämnden att i samråd med Hallandstrafiken och Skånetrafiken utreda förutsättningarna för trafikering på kort sikt på Markarydsbanan, med stopp i Laholms kommun.

Sammanfattning

Trafikverket presenterade sin åtgärdsvalsstudie (ÅVS) över Markarydsbanan den 13 mars 2018. I denna klargörs förutsättningarna för persontrafik på sträckan Markaryd-Halmstad, inklusive nödvändiga investerings- och infrastrukturåtgärder. Tidplanen för åtgärderna är ännu inte beslutad, eftersom den nationella infrastrukturplanen inte är fastställd.

Region Halland har, parallellt med trafikverkets arbete, beslutat att utreda förutsättningarna för trafikstart på sträckan innan alla infrastrukturåtgärder genomförs. Utredningen ska genomföras av trafikorganisatörerna i de tre berörda regionerna, som är Länstrafiken Kronoberg, Skånetrafiken och Hallandstrafiken.

I utredningen ska ingå vilken trafik som är praktiskt möjlig samt en beskrivning av konsekvenser och kostnader av trafikeringen.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen besluta

att uppdra åt trafiknämnden att i samråd med Hallandstrafiken och Skånetrafiken utreda förutsättningarna för trafikering på kort sikt på Markarydsbanan, med stopp i Laholms kommun.

Expedieras till

Trafiknämnden

Region Halland

Region Skåne

Beslutsunderlag

- §88 RSAU Utredningsuppdrag för trafikering på kort sikt på Markarydsbanan

- Förslag till beslut - Beslut om utredning av trafikering och finansiering på kort sikt på Markarydsbanan
- Mötesanteckningar Markarydsbanan. 2018-03-13

Svar på motion – Lägre biljettpriser i lågtrafik

10

18RGK1343

Trafiknämnden

Svar på motion – Lägre biljettpriser i lågtrafik

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden rekommenderar regionstyrelsen rekommendera regionfullmäktige besluta

att motionen därmed anses besvarad.

Sammanfattning

Roland Gustbée (M) och Mikael Johansson (M) har i en motion föreslagit att låta regionfullmäktige ge trafiknämnden i uppdrag att ta fram ett förslag till lågtrafiktaxa. I svaret beskrivs hur länstrafiktaxan för Kronobergs län verkar i nära samklang med Sydtaxan, ett samarbete mellan länstrafikbolagen i Sydsveriges samt hur denna inverkar på biljettintäkter och faktisk biljettanvändning för såväl tåg som buss. Delar av motionen gränsar innehållsligt till det tidigare beslutade uppdraget att utreda särskild prissättning för pensionärer. Ett möjligt tillvägagångssätt är att hantera en eventuell lågtrafiktaxa inför taxa 2021.

Svar på motion

Den linjelagda trafiken i Kronobergs län omfattar förutom Stadstrafik i Växjö och Älmhult samt Regiontrafik med buss även regional tågtrafik med Krösatåg och Öresundståg som genomkorsar länet. Länstrafiken Kronobergs taxa är en integrerad del av Sydtaxan, ett samarbete mellan länstrafikbolagen i Sydsverige. Detta samarbete har nyligen förnyats i form av Sydtaxa 2.0 som kommer att träda i kraft när nästa generations biljett- och betalsystem börjar användas.

Det finns inget sätt att skilja på buss- och tågtaxa för enkelbiljetter. En lågtrafiktaxa skulle således omfatta även tågtrafik. Det är dessutom så att det inte finns något sätt att prismässigt skilja ut en lågtrafikgrundande resa som börjar i Älmhult och slutar i Lessebo från en som börjar i Malmö och slutar i Kalmar. Lågtrafiktaxa i Kronoberg skulle således även komma långväga sällanresenärer till del – även resenärer som inte ens stannar i länet.

I dagens taxa finns en biljettgiltighet på 2 timmar för den första zonen. I praktiken blir effekten att resenärer i Växjö Stadstrafik på samma biljett kan genomföra en bussresa när som helst under dagen för att uträtta ett ärende under ca två timmar inklusive fram- och återresa. I Sydtaxa 2.0 försvinner riktningsbestämningen av enkelbiljetter vilket innebär att samma typ av resenärsbeteende kan utsträckas till större områden i länet, så att det blir möjligt även för exempelvis boende i Alvesta, Gemla eller Hovmantorp att uträtta kortare ärenden till Växjö och använda samma

biljett för sin återresa. Detta eftersom att biljettgiltighetstiden utökas med varje tillkommande zon för resan. I praktiken innebär detta en rabattering på 50 % av biljettpriset och man är inte hänvisad till att förhålla sig till andra tider än giltigheten på biljetten.

Där det går mycket linjelagd trafik är resandet överlag också gott. Det ena föder det andra. Tätt trafik inom områden där många människor vistas leder också till att fler reser även utanför morgon- och kvällstimmarna. Dygnsvariationer finns, men väl utbyggd trafik (exempelvis i Växjö Stadstrafik) visar att kraftiga toppar jämnas ut. Den del av befolkningen som har möjlighet till flexibla arbetstider bidrar också till att resandemönstret förändras över tid.

I motionens första stycke nämns att man vill ge alla likvärdiga förutsättningar och i andra stycket refererar man till "pensionärer och andra daglediga". Med ledning av detta skulle man kunna hävda att användningen av den nuvarande tvåtimmars-giltigheten för den första zonen är ett prisreducerande erbjudande som omfattar alla resenärer. Länstrafiken har sedan tidigare (TN § 8, 2017-02-23) fått i uppdrag att utreda möjligheterna till särskild prissättning för pensionärer, ett arbete som kommer att ske inom ramen för Taxa 2020. Den särskilda prissättningen för pensionärer som eventuellt kan komma att föreslås inom ramen för Taxa 2020 är också förenad med en kostnad, som ännu ej är beräknad.

Lågtrafiktaxa är inte så vanligt förekommande i Sverige, skälen för detta kan man spekulera om – men till nackdelarna hör att det med denna regel blir svårare för resenären att ta reda på exakt vilket pris som gäller för en aktuell resa eftersom denna varierar med tidpunkt, att det är ett något trubbigt styrmedel eftersom att det (som nämndes inledningsvis) kan komma att innefatta andra resenärer än de man verkligen vill nå, samt att det på grund av biljettgiltighetstid kan ge effekterna att en biljett köps under lågtrafiktid men sedan används under högtrafik. Särskilt när det gäller tågbiljetter (som kan köpas i reseapp, i biljettautomat eller på kundcenter/försäljningsställe) som ofta köps för en längre resa – och inte sällan utanför länet – skapar den längre biljettgiltighetstiden denna oavsiktliga bieffekt.

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Motion - Lägre biljettpriser i lågtrafik

Växjö 2018-08-15

Motion angående lägre biljettpriser i lågtrafik

I dagarna har vi kunnat läsa om den framgångsrika sommaren för kollektivtrafiken där vi ser en stor ökning i resandet. Det är glädjande att så många väljer kollektivtrafik som färdmedel, däremot behöver vi ändra villkoren så att alla får likvärdiga förutsättningar att välja buss istället för egen bil i vardagen.

Många busslinjer har hög beläggning på morgon och kväll, men har ett ganska dåligt utnyttjande mitt på dagen. Samtidigt finns många pensionärer och andra daglediga som har ett behov av att resa på dagen men tycker att det är för dyrt.

Moderaterna arbetar konsekvent för att främja god tillgänglighet och minska vår gemensamma miljö- och klimatpåverkan. Därför är det viktigt att möjliggöra så att fler vill och kan välja kollektiva färdmedel istället för privata fordon.

En lågtrafiktaxa skulle möjliggöra att alla får möjlighet att uträtta mindre ärenden på ett miljövänligare sätt än att ta bilen. En sådan taxa ska vara lika för alla. På alla busslinjer och samma tider alla vardagar.

Regionfullmäktige föreslås därför ge trafiknämnden i uppdrag:

Att ta fram ett förslag till lågtrafiktaxa

Att redovisa förväntade konsekvenser för resande och regionens ekonomi

Roland Gustbée

Mikael Johansson