

Trafiknämnden

Datum: 2019-10-04

Tid: 09:00-17:00

Plats: Hotel Statt, Frykholmsgatan 3, Hässleholm

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)
Tomas Thornell (S)
Ann-Charlotte Wiesel (M)

Övriga kallade

Thomas Nilsson, Trafikdirektör
Ulf Pettersson, Ekonomichef

1 Justering av protokoll

Sammanfattning

Föreslås att utse Peter Freij att jämte ordförande justera protokollet. Justering sker 9 oktober.

2 Fastställande av dagordning

Sammanfattning

Föreslås att trafiknämnden fastställer dagordning i enlighet med utsänd kallelse 2019-09-27.

3 Förslag till beslut – Delårsrapport augusti 2019 Trafiknämnden (19RGK51)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden godkänner delårsrapport augusti 2019 för trafiknämnd och överlämnar den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Delårsrapporten är i huvudsak balanserad avseende ekonomi och mål. Nöjd kund index NKI för buss/tåg har haft en positiv utveckling, detta trots att det under sommaren har varit ett flertal störningar i tågtrafiken, både planerade och oplanerade. Nöjd Kund Index NKI för serviceresor ligger på en stabilt hög nivå. Sammantaget visar detta på ett totalt sätt högt förtroende för länstrafikens verksamheter. Under 2019 har länstrafiken lagt mycket personella resurser på två stora projekt: Utveckling av framtidens resesystem och upphandling linjetrafik 2023. Dessa projekt kommer även framledes att kräva stora resurser från länstrafikens verksamheter.

Utöver dessa projekt har länstrafiken även varit en av två pilotverksamheter i införandet av Stratsys (det nya systemstödet för planering och uppföljning av verksamhetsplaner). Även detta projekt har krävt en hel del resurser från länstrafikens verksamheter. Det har haft den positiva effekten att fler medarbetare har blivit delaktiga i det

löpande arbetet med uppföljning av verksamhetsplanerna.

Ekonomi buss: Regiontrafiken har en högre kostnadsnivå på 3,8 miljoner jämfört med budget. Dock är även intäkterna 2,6 miljoner högre, så nettot blir - 1,2 miljoner. För stadstrafiken är kostnaderna 1,3 miljoner högre, med högre intäkt i förhållande till budget, blir nettot -0,8 miljoner. En uppföljning av detta pågår men det är tydligt att det är en trend över året både avseende kostnader och intäkter.

Ekonomi tåg: Krösatågen som 2019 är sammanslaget till ett system mot tidigare två, har ett positivt utfall på 3,3 miljoner på kostnadssidan. Intäkterna är 0,5 miljoner lägre, så nettot är + 2,8 miljoner. Utfallet på kostnadssidan beror på slutreglering av det trafikavtal som upphörde i december 2018. Öresundståg har högre kostnader motsvarande 0,8 miljoner samt 1,4 miljoner i lägre intäkter, netto - 2,2 miljoner. En stor anledning till de minskade intäkterna samt ökade kostnaderna är att det har varit många planerade banarbeten och dessutom en hel del akuta tekniska störningar, typ signal/växel/transformatorfel.

Ekonomi totalt: Bedömningen är att helårsresultatet kommer att landa på budget.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Delårsrapport augusti 2019 Trafiknämnd
- Delårsrapport augusti 2019 Trafiknämnd

4 Svar på medborgarförslag – angående busslinje 310/311 (19RGK922)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden besvarar medborgarförslaget i enlighet med redovisat yttrande.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag är inlämnat till Region Kronoberg angående bytet mellan linje 310 och 311 vid resor mellan Växjö och Norrhult.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Svar på medborgarförslag angående busslinje 310/311
- Förslag på svar på medborgarförslag angående busslinje 310/311
- Medborgarförslag-Till Trafiknämnden i Region Kronoberg

5 Svar på motion – Inför Sommarlovskort för unga i hela Kronoberg (19RGK1182)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden rekommenderar att regionfullmäktige avslår motionen.

Sammanfattning

Peter Freij (S) och Henrietta Serrate (S) har i en motion föreslagit att Region Kronoberg permanent inför ett reducerat eller fritt sommarlovskort för unga i hela Kronoberg och som första steg föreslår man en utredning. Regionfullmäktige har beslutat om en likvärdig produkt för införande i Länstrafiktaxa 2020. Föreslås att trafiknämnden rekommenderar att regionfullmäktige avslår motionen.

Beslutsunderlag

- Förslag på svar på motion - Inför sommarlovskort för unga i hela Kronoberg
- Motion från Socialdemokraterna - Inför sommarlovskort för unga i hela Kronoberg

6 Svar på motion – Inför pensionärsrabatt i kollektivtrafiken (19RGK1460)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden rekommenderar att regionfullmäktige avslår motionen.

Sammanfattning

Henrietta Serrate (S) och Robert Olesen (S) har i en motion föreslagit att den som fyllt 65 år ska få möjlighet att resa kollektivt i Kronoberg, till ett reducerat pris. Med tanke på det ekonomiska läget i Region Kronoberg så föreslås dock att motionen avslås.

Beslutsunderlag

- Svar på motion - inför pensionärsrabatt i kollektivtrafiken

- Motion-Inför pensionärsrabatt i kollektivtrafiken

7 Svar på skrivelse Angående bussturer med lågt resandesnitt (19RGK1429)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden godkänner svaret på skrivelsen.

Sammanfattning

Region Kronoberg har mottagit en skrivelse från Henrietta Serrate (S) angående bussturer med lågt resandesnitt.

Skrivelsen handlar om busstrafik med lågt resande och avslutas med tre frågor som önskas skriftligt svar på. I skrivelsen nämns flera gånger om ett beslut att det ska finnas ca 7 resenärer per tur för att en busstur ska vara aktuell. När Länstrafiken var en egen organisation (fram till 2007) fanns riktlinjer i styrande dokument om att det bör finnas 7 resenärer per tur eller 15 per dubbeltur. Dessa siffror finns numera inte i några styrande dokument för Länstrafiken, varken som beslut eller riktlinjer. Det har heller inte fattats något beslut om några andra siffror för resande per tur som riktlinjer. Däremot diskuteras fortfarande dessa siffror internt både bland politiker och tjänstemän.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Svar på skrivelse Bussturer med lågt resandesnitt
- Förslag till svar på skrivelse om Bussturer med lågt resandesnitt
- Skrivelse till Trafiknämnden - Angående bussturer med lågt resandesnitt

8 Fordonsanskaffning Krösatåg (17RK2318)

Ärendet kompletteras med beslutsunderlag inför trafiknämndens sammanträde.

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden rekommenderar att regionfullmäktige beslutar att:

Meddela AB Transitio att Region Kronoberg önskar inköpa fem fordon för Krösatågstrafiken.

Medel för ändamålet anslås Trafiknämndens budget år 20xx-20xx

Sammanfattning

Regionstyrelsen beslöt § 10/18 att godkänna överenskommelse inför upphandling av tågfordon för Krösatåg och Kustpilen samt uppdra åt trafiknämnden att återkomma med en redovisning av fordonsbehovet för Kronobergs del inför senare ställningstagande i regionstyrelsen.

Fordonen köps och ägs av AB Transitio. Region Kronoberg hyr dem sedan genom ett hyresavtal som även omfattar fordonsförvaltning och tungt underhåll.

Region Kronoberg upphandlar det antal fordon som är dimensionerande för dagens trafik (5) inklusive fordonsreserv. Det finns en betydande volym fordon som option och som kan avropas senare vid behov.

Fordonen skall levereras för att klara ERTMS (ERTMS är en ett nytt signal- och säkerhetssystem som ersätter dagens säkerhetssystem ATC) när detta införs på Södra stambanan 2023, enligt nuvarande plan.

Medel för ändamålet anslås ur Trafiknämndens budget 20xx-20xx.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Fordonsanskaffning Krösatåg
- §10 RS Fordonsanskaffning Krösatågen och Kustpilen
- Överenskommelse inför beslut om anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen

9 Fordonsförvaltning Öresundståg AB (19RGK667)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar att

1. Ställa sig bakom att Öresundståg AB utarbetar ett förslag på nytt arbetssätt och styrning av förvaltningen av de svenska fordonen i Öresundstågstrafiken med utgångspunkt i det uppdrag som Öresundståg AB har enligt punkt 3.3.6 i Ägardirektiv "Bolaget får i uppdrag att samordna fordonsförvaltningen och bereda ärenden". Uppdraget

genomförs i samråd mellan ägarna och Öresundståg AB.

2. Ställa sig bakom att ett nytt avtal fr. o m 2020-01-01 om fordonsförvaltning mellan fordonsägarna anpassas utifrån ovanstående.

Sammanfattning

Styrelsen för Öresundståg AB har diskuterat hur fordonsförvaltningen kan förbättras och rekommenderar ägarna att fatta föreslaget beslut.

Under 2018 antogs ett nytt ägardirektiv för Öresundståg AB där man stärker bolagets operativa och strategiska ansvar för Öresundstågstrafiken, däribland att samordna fordonsförvaltningen. Parallellt finns ett avtal mellan fordonsägarna om förvaltning av fordonen. Detta avtal avslutas 2019-12-31.

Både utifrån det operativa och strategiska perspektivet behövs en ökad styrning mellan trafik, underhåll och fordon.

Öresundståg AB bedriver sin verksamhet i nära samarbete med sina ägare och genom att ge bolaget ett ansvar även kring fordonsförvaltningen, på motsvarande sätt som med trafik och underhåll, skapar man en ökad styrning, tydlighet, effektivitet och även en förankring i styrelsen innan formella beslut fattas hos respektive ägare.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Fordonsförvaltning Öresundståg AB
- PM till ägarna angående fordonsförvaltning

10 Sammanträdesplan för trafiknämnden 2020 (19RGK204)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Sammanfattning

Regionfullmäktige har fastställt sammanträdesplan för Region Kronobergs politiska organisation (RF § 107/2019).

Enligt reglemente får ordförande ändra tidpunkt för sammanträde, ställa in sammanträde eller utlysa extra sammanträde, därför föreslår trafiknämndens presidium att trafiknämnden sammanträder på följande

datum istället för tidigare fastslagna:

29 januari, 4 mars, 29 april, 3 juni, 31 augusti, 30 september, 18 november och 16 december.

Trafiknämndens presidium har fastställt följande datum för presidiummötet inför ovanstående sammanträden:

15 januari, 25 februari, 22 april, 25 maj, 20 augusti, 23 september, 4 november, 9 december.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Sammanträdesplan för trafiknämnden 2020
- Antagen sammanträdesplan Region Kronoberg 2020

11 Översyn av regelverk för Närtrafiken (16RK119)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att genomföra en översyn av regelverk för Närtrafiken.

Sammanfattning

Trafiknämnden vill genom Närtrafiken erbjuda resmöjligheter för regionens alla invånare. Flertalet invånare har tillgång till tåg eller linjelagd busstrafik. De som inte har direkt närhet till detta erbjuds en anropsstyrd trafik kallad Närtrafik.

Närtrafiken har införts succesivt i länets kommuner och nu föreligger behov att genomföra en översyn av regelverket för att ytterligare förbättra förutsättningarna för trafikslaget.

Föreslås att trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att genomföra en översyn av Närtrafikens regelverk. Utredningen återskärter till trafiknämndens presidium, som agerar styrgrupp. Trafiknämnden fattar beslut om nytt regelverk vid nämndens sammanträde i december 2019.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Översyn av regelverk för Närtrafiken

12 Rapporter från externa uppdrag

Sammanfattning

Trafiknämndens ledamöter rapporterar från externa uppdrag.

13 Aktuella lägesrapporter

Sammanfattning

Ansvariga tjänstepersoner redogör för aktuella lägesrapporter.

14 Redovisning av delegeringsbeslut

Sammanfattning

Anmälan av beslut om Färdtjänst och Riksfärdtjänst under perioden 2019-08-01 - 2019-09-30.

15 Övriga ärenden

Förslag till beslut –
Delårsrapport augusti 2019
Trafiknämnden

3

19RGK51

Trafiknämnd

Förslag till beslut – Delårsrapport augusti 2019 Trafiknämnden

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden godkänner delårsrapport augusti 2019 för trafiknämnd och överlämnar den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Delårsrapporten är i huvudsak balanserad avseende ekonomi och mål. Nöjd kund index NKI för buss/tåg har haft en positiv utveckling, detta trots att det under sommaren har varit ett flertal störningar i tågtrafiken, både planerade och oplanerade. Nöjd Kund Index NKI för serviceresor ligger på en stabilt hög nivå. Sammantaget visar detta på ett totalt sätt högt förtroende för länstrafikens verksamheter. Under 2019 har länstrafiken lagt mycket personella resurser på två stora projekt: Utveckling av framtidens resesystem och upphandling linjetrafik 2023. Dessa projekt kommer även framledes att kräva stora resurser från länstrafikens verksamheter.

Utöver dessa projekt har länstrafiken även varit en av två pilotverksamheter i införandet av Stratsys (det nya systemstödet för planering och uppföljning av verksamhetsplaner). Även detta projekt har krävt en hel del resurser från länstrafikens verksamheter. Det har haft den positiva effekten att fler medarbetare har blivit delaktiga i det löpande arbetet med uppföljning av verksamhetsplanerna.

Ekonomi buss: Regiontrafiken har en högre kostnadsnivå på 3,8 miljoner jämfört med budget. Dock är även intäkterna 2,6 miljoner högre, så nettot blir - 1,2 miljoner. För stadstrafiken är kostnaderna 1,3 miljoner högre, med högre intäkt i förhållande till budget, blir nettot -0,8 miljoner. En uppföljning av detta pågår men det är tydligt att det är en trend över året både avseende kostnader och intäkter.

Ekonomi tåg: Krösatågen som 2019 är sammanslaget till ett system mot tidigare två, har ett positivt utfall på 3,3 miljoner på kostnadssidan. Intäkterna är 0,5 miljoner lägre, så nettot är + 2,8 miljoner. Utfallet på kostnadssidan beror på slutreglering av det trafikavtal som upphörde i december 2018. Öresundståg har högre kostnader motsvarande 0,8 miljoner samt 1,4 miljoner i lägre intäkter, netto - 2,2 miljoner. En stor anledning till de minskade intäkterna samt ökade kostnaderna är att det har varit många planerade banarbeten och dessutom en hel del akuta tekniska störningar, typ signal/växel/transformatorfel.

Ekonomi totalt: Bedömningen är att helårsresultatet kommer att landa på budget.

Förslag till beslut
Diarienumr: 19RGK51
Handläggare: Jessica Gunnarsson,
Datum: 2019-09-24



Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Beslutsunderlag: Delårsrapport augusti 2019 Trafiknämnd

Delårsrapport
Aug 2019

Trafiknämnd



REGION
KRONOBERG

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Invånare	5
Förtroendet för verksamheten ska vara högt.....	5
Tillgängligheten till verksamheterna ska vara god.....	6
Kvaliteten i verksamheten ska vara god.....	7
Länstrafikens bemötande av kunden ska hålla en hög kvalitet	9
Medarbetare	11
Region Kronoberg ska vara en attraktiv arbetsgivare	11
Verksamhetsutveckling	13
Effektiv och kvalitativ uppföljning av avvikelser och avtalsuppfyllelse.....	13
Länstrafiken arbetar för en kollektivtrafik som underlättar resandet.....	14
Länstrafiken främjar ökad användning av förnyelsebara drivmedel	14
Ekonomi	16
En hållbar ekonomi i balans	16
Antal sjukresor som utförs i den allmänna kollektivtrafiken ska öka.....	17
Resultatuppföljning	17
<i>Självfinansieringsgrad per trafikslag.....</i>	<i>17</i>
<i>Resultatuppföljning per kostnadsställe</i>	<i>18</i>
Övrig information	19
Uppdrag	20

Sammanfattning

Delårsrapporten är i huvudsak balanserad avseende ekonomi och mål. Nöjd kund index NKI för buss/tåg har haft en positiv utveckling, detta trots att det under sommaren har varit ett flertal störningar i tågtrafiken, både planerade och oplanerade. Nöjd Kund Index NKI för serviceresor ligger på en stabilt hög nivå. Sammantaget visar detta på ett totalt sätt högt förtroende för länstrafikens verksamheter. Under 2019 har länstrafiken lagt mycket personella resurser på två stora projekt: Utveckling av framtidens resesystem och upphandling linjetrafik 2023. Dessa projekt kommer även framledes att kräva stora resurser från länstrafikens verksamheter.

Utöver dessa projekt har länstrafiken även varit en av två pilotverksamheter i införandet av Stratsys (det nya systemstödet för planering och uppföljning av verksamhetsplaner). Även detta projekt har krävt en hel del resurser från länstrafikens verksamheter. Det har haft den positiva effekten att fler medarbetare har blivit delaktiga i det löpande arbetet med uppföljning av verksamhetsplanerna.

Ekonomi buss: Regiontrafiken har en högre kostnadsnivå på 3,8 miljoner jämfört med budget. Dock är även intäkterna 2,6 miljoner högre, så nettot blir - 1,2 miljoner. För stadstrafiken är kostnaderna 1,3 miljoner högre, med högre intäkt i förhållande till budget, blir nettot -0,8 miljoner. En uppföljning av detta pågår men det är tydligt att det är en trend över året både avseende kostnader och intäkter.

Ekonomi tåg: Krösatågen som 2019 är sammanslaget till ett system mot tidigare två, har ett positivt utfall på 3,3 miljoner på kostnadssidan. Intäkterna är 0,5 miljoner lägre, så nettot är + 2,8 miljoner. Utfallet på kostnadssidan beror på slutreglering av det trafikavtal som upphörde i december 2018. Öresundståg har högre kostnader motsvarande 0,8 miljoner samt 1,4 miljoner i lägre intäkter, netto - 2,2 miljoner. En stor anledning till de minskade intäkterna samt ökade kostnaderna är att det har varit många planerade banarbeten och dessutom en hel del akuta tekniska störningar, typ signal/växel/transformatorfel.

Ekonomi totalt: Bedömning är att helårsresultatet kommer att landa på budget.

Invånare

För invånarna i Kronobergs län ska länstrafiken, oavsett om det gäller allmän eller särskild kollektivtrafik (dvs linjelagd trafik eller uppdragstrafik i form av sjukresor, färdtjänst och skolskjuts), erbjuda en trygg, tydlig och väl fungerande kollektivtrafik.

För att länsinvånarna ska kunna använda den trafik som erbjuds är det viktigt att det är lätt att komma i kontakt med länstrafiken och få de uppgifter man önskar. Det är viktigt att den information som lämnas är lättillgänglig och enkel att ta till sig. Likaså erbjuds flera sätt att betala för sin resa, vilket underlättar resenärernas val i vardagen.

Det överliggande syftet med länstrafikens planer för 2019 inom detta perspektiv är att säkerställa ett ökat kollektivt resande i en trafik som utförs med högre kvalitet. Arbete med coaching utifrån servicepolicy medför ett säkrare bokningsförfarande samt ett mer professionellt bemötande med respekt för människan.

Förtroendet för verksamheten ska vara högt

Lokalt anpassat mål

Länstrafiken ska verka för en ökad kundnöjdhet

Helheten för 2019 ser bra ut, samtliga utfall för mätetalen ligger i nivå med målen. Det långsiktiga kvalitetsarbetet med interna och externa utbildningsinsatser har givit resultat.

Mätetal		Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
Nöjd kund index (NKI) buss/tåg enligt Kollektivtrafikbarometern		72 %	64 %	72 %	68 %	Utfallet visar en positiv utveckling och ligger klart över målvärdet för 2019. En bidragande orsak kan vara att situationen vid ombyggnationen av Växjö stationsområde har förbättrats under perioden. Andra bidragande orsaker är utökat och förändrat trafikutbud.
Nöjdhet med senaste resan buss/tåg enligt Kollektivtrafikbarometern		83 %	85 %	84 %	85 %	Nöjdhetsvärdet för senaste resa håller sig relativt stabilt och har så gjort under lång tid, men något under målvärdet. Under sommaren har det varit ett flertal störningar i tågtrafiken, både planerade och oplanerade. Detta har haft en negativ inverkan på nöjdheten.
Nöjd kund index (NKI) Serviceresor enligt Barometern för anropsstyrd trafik		80 %	78 %	73 %	79 %	NKI för serviceresor planar nu ut på en hög nivå som ligger runt den målsättning som finns för hela året. Det nya trafikavtalet har varit igång i cirka ett år och alla inblandade (förare, entreprenörer och serviceresor) vet vad som ska göras.
Nöjdhet med senaste resan Serviceresor		91 %	91 %	90 %	90 %	Nöjdheten med senaste resan med serviceresor ligger på en fortsatt

Mätetal		Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
enligt Barometern för anropsstyrd trafik	→					hög och stabil nivå.
Nöjd kund index NKI Färdtjänsthandläggning enligt Barometern för handläggning	— —				87 %	Uppstarten av denna nationella undersökning skedde i juli, relevanta siffror kommer att kunna rapporteras först till årsrapporten.

Handlingsplaner	Uppföljning
▶ Riktad marknadsbearbetning och kommunikation	Arbetet med kampanjer har löpt på enligt plan. Länstrafiken har genomfört inplanerade kampanjer/marknadsinsatser och bland annat lanserat närtrafiken i Växjö, Lessebo och Uppvidinge och en helt ny busslinje, linje 9 i Växjö stadstrafik. Även marknadsinsatser för årets sommarlovskort har genomförts. Deltagande på mässor och event har också genomförts enligt plan. Våren har varit en intensiv mässperiod och under hösten har länstrafiken deltagit i följande event: Karl-Oskardagarna 16-17 augusti, Ljungbydagarna 17 augusti samt tidtabellskifte och invigning av linje 9 på stortorget 19 augusti. Företagsbearbetningen har i huvudsak genomförts tillsammans med regionens projekt hållbar mobilitet. Arbete med aktiv företagsbearbetning har dock inte varit prioriterat då fokus och resurser i första hand har fått läggas på arbetet med Framtidens resesystem.

Tillgängligheten till verksamheterna ska vara god

Lokalt anpassat mål

Länstrafiken erbjuder en service med god tillgänglighet

Nöjdheten med tillgänglighet är fortsatt god och vid en nationell jämförelse ligger resultaten i det övre skiktet.

Mätetal		Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
Nöjdhet med enkelhet att åka med länstrafiken enligt Kollektivtrafikbarometern	● →	79 %	77 %	77 %	78 %	Nöjdhetsvärdet för hur enkelt det är att åka med länstrafiken har förbättrats något och ligger över målvärdet.
Nöjdhet med enkelhet att köpa biljetter och kort enligt Kollektivtrafikbarometern	● →	81 %	81 %	77 %	75 %	Nöjdhetsvärdet för hur enkelt det är att köpa länstrafikens biljetter och kort ligger på en fortsatt hög nivå.

Handlingsplaner	Uppföljning
▶ Utveckling och implementering av framtidens	I projektet Framtidens resesystem ingår flera olika delprojekt där var och ett nu löper på enligt de

Handlingsplaner	Uppföljning
resesystem.	tidigare reviderade tidplanerna. Lansering av ny mobilapp är planerad till slutet av 2019. Den största risken i införandet av mobilappen är om försäljning av biljetter för länsöverskridande resor mellan Skåne och Kronoberg inte fungerar. Under perioden har förberedelser inför tester av mobilapp genomförts samt har installationer i bussarna nästintill slutförts. Även planering av intern och extern kommunikation har påbörjats. Tester av den nya biljettautomaten har genomförts och biljettautomaterna är nu godkända och ska under oktober testas ut mot kund. Projektet i sin helhet är väldigt omfattande och viktigt, det är marknadsavdelningens fortsatta högsta prioritet under hösten, vilket gör att det läggs mycket resurser och kraft på projektet.
 Samverkan med externa intressenter för att säkerställa en god tillgänglighet i samband med byggnation av nytt Resecentrum.	Kontinuerliga möten med Jernhusen pågår för diskussioner om en ny lokal för kundcenter i nya kommun- och stationshuset.

Kvaliteten i verksamheten ska vara god

Lokalt anpassat mål

Länstrafikens verksamhet ska utföras med hög punktlighet

När det gäller punktlighet för stadsbuss- och regionbusstrafiken saknas historisk data då punktlighet tidigare har mätts för +5 respektive +10 minuter. Någon ny data har inte kunnat tas ut på grund av tekniska problem med databasen. Data för +5 minuter och +10 minuter har kunnat tas fram och här ligger resultatet i nivå med tidigare år.

Tillgängligheten för Serviceresor har haft en positiv utveckling och det uppsatta målet per helår bedöms kunna nås.

Mätetal		Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
Punktlighet stadsbusstrafik +3 min		92 %			96 %	Utfallet avser mars 2019. Någon ny data har inte kunnat tas ut på grund av tekniska problem med databasen.
Punktlighet regionbusstrafik +3 min		82 %			92 %	Utfallet avser mars 2019. Någon ny data har inte kunnat tas ut på grund av tekniska problem med databasen.
Punktlighet Öresundståg RT +5		88 %	86 %	89 %	88 %	Utfallet avser perioden januari-augusti 2019 och ligger i nivå med målvärdet för 2019.
Kundnöjdhet Serviceresor gällande väntetid i telefon			70 %	68 %	82 %	Detta mätetal är inte längre aktuellt då mätmetoden i den nationella kundnöjdhetsundersökningen har förändrats. Mätetalet har ersatts av

Mätetal		Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
						nedanstående mätetal.
Kundnöjdhet Serviceresor gällande om väntetid i telefon är rimlig (OBS! Ersätter ovanstående mätetal)		94 %				Detta mätetal ersätter ovanstående mätetal. Frågan som nu ställs i den nationella kundnöjdhetsundersökningen är: "Var väntetiden innan du fick svar och kunde göra din beställning rimlig?" Svarsalternativ är Ja/Nej/Vet ej och utfall avser % som svarat ja på denna fråga. Mål för 2019 saknas då mätetalet ännu inte har genomgått politisk beredning. Trafiknämnden föreslås lämna förslag på mål efter genomgång av delårsrapport augusti 2019.
Serviceresor, Andel samtal besvarade inom 3 minuter		72 %	63 %		67 %	Under sommaren har andelen besvarade samtal inom tre minuter varit på en väldigt hög nivå och det drar upp siffran till över 70%. Rekrytering av bra sommarvikarier är en av framgångsfaktorerna. En annan anledning är att det tenderar att vara något färre samtal i och med att antalet sjukresor minskar. Det kapar en del av topparna och gör att fler samtal kan besvaras inom tre minuter.

Handlingsplaner	Uppföljning
 Kvalitetsarbete och uppföljning för linjetrafiken	Fortsatt höga kvalitetssiffror i utförandet av trafikutövaren. Separat uppföljning görs för de företag där resultatet inte är lika högt. Ombordmätningarna för det gångna året (juli18-juni19) genererade höga betyg och extra incitamentsersättning till två trafikföretag.
 Kvalitetsuppföljning för skoltrafiken	Kvaliteten i skolskjutsen har stabiliserats efter starten av den nya trafikavtalsperioden i januari 2019. Den första elbussen i Länstrafiken har tagits i drift, körandes skolskjuts och omsorgsresor inom Växjö stad. Inga konkreta förslag på kvalitetsmått inom skolskjutsen är ännu framtagna.
 Resursfördelning för Serviceresor	Åtgärderna som genomförts under september innebär en omfördelning av arbetsuppgifter och justering av bemanning. En kombination av följande två faktorer har bidragit till att effekten ut förbättrats och bemanningen därigenom kunnat minskas. * Av att verksamheten (bemanning) anpassats till behovet (antal samtal). * Att verksamhetsstödet Alfa utvecklats . Uppföljning kommer ske under hösten.
 Kvalitetsuppföljning trafikavtal Serviceresor	Åtgärderna genomförs enligt plan. Kvalitetskontrollant har framförallt via de flygande kontrollerna, hittat brister i klädsel detta har

Handlingsplaner	Uppföljning
	åtgärdats via avvikelser/viten med tillhörande uppföljning. Det månadsvis utskickade informationsbrevet till alla entreprenörer har fungerat väl med uppmaningar och påminnelser för till exempel dessa avvikelser.

Länstrafikens bemötande av kunden ska hålla en hög kvalitet

Det kontinuerliga arbetet med coaching och kvalitetssäkring av kundbemötande internt löper på enligt årsplanering. Resultatet av kvalitetsmätningarna visar att det har givit god effekt.

Även arbetet på förarutbildningar löper på enligt plan och avspeglar sig i ett ökat nöjd kundindex får både den allmänna kollektivtrafiken och serviceresor.

Mätetal		Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
Kvalitetsmätning uppfyllandegrad av servicepolicy Kundcenter			76 %	79 %	80 %	Mätning utförs en gång per år, nästa mätning är planerad till december.
Kvalitetsmätning uppfyllandegrad av servicepolicy Beställningscentral		73 %	70 %	64 %	70 %	Mätning utförs en gång per år. Resultatet från mätningen som genomfördes i augusti visar en fortsatt positiv utveckling som överträffar målet, vilket visar att det kontinuerliga arbetet ger resultat.
Kvalitetsmätning uppfyllandegrad av servicepolicy Färdtjänsthandläggning		91 %	89 %	78 %	85 %	Mätning utförs en gång per år. Resultatet från mätningen som genomfördes i augusti visar en fortsatt positiv utveckling som överträffar målet, vilket visar att det kontinuerliga arbetet ger resultat.

Handlingsplaner	Uppföljning
 Planering och genomförande av utbildning och kvalitetssäkring i kundbemötande internt	Kontinuerlig coaching av medarbetarna inom serviceresor, färdtjänst och kundcenter har utförts enligt plan. Uppföljning av länstrafikens interna coacher genomfördes 15-16 maj och en teordag för nya medarbetare genomfördes 22 maj. Under sommaren har kvalitetsmätning för serviceresors beställningscentral och färdtjänst genomförts. I september kommer länstrafiken Kronoberg att vara värd för en nationell nätverksträff för coacher i kundbemötande. Kvalitetsmätning för kundcenter planeras att genomföras i november och december.
 Planering och genomförande av förarutbildningar	Marknad och försäljning Nytt koncept för förarcertifieringen är framtaget och implementerat och förarcertifieringen fortgår enligt plan utifrån det nya konceptet. Även utbildningen "Fler och nöjdare kunder" löper på och genomförs vid behov. Planering för utbildningar i Framtidens resesystem

Handlingsplaner	Uppföljning
	är påbörjad och planen är att dessa ska börja genomföras under hösten. Uppdragsverksamhet trafik Ett utbildningstillfälle har erbjudits samtliga trafikföretag. 30 förare har gjort provet, 18 förare har certifierats. Fyra har gjort provet maximala tre gånger. De är avstängda från att köra serviceresor till dess att de genomgått trafikföretagets egen handlingsplan för förarna. Därefter är de välkomna att boka tid för prov igen.

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.

Region Kronoberg ska vara en attraktiv arbetsgivare

Lokalt anpassat mål

Länstrafiken ska verka för ökad motivation hos medarbetarna

Länstrafiken jobbar löpande utifrån medarbetarskapets grundbultar:

*Gemenskap

*Ansvar

*Samarbete

*Glädje

Grundbultarna har arbetats fram av länstrafikens medarbetare.

Under 2019 har länstrafiken lagt mycket personella resurser på två stora projekt: Utveckling av Framtidens resesystem och upphandling linjetrafik 2023. Dessa projekt kommer även framledes att kräva stora resurser från länstrafikens verksamheter och innebär en extra hög arbetsbelastning för flertalet av medarbetarna inom länstrafiken.

Den totala sjukfrånvaron har minskat i jämförelse med samma period föregående år, ingen arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro har förekommit under perioden.

Den årliga MMI-mätningen (Motiverad medarbetarindex) kommer att genomföras i oktober/november.

Mätetal		Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
Sjukfrånvaron		5,5 %	6,6 %	5,2 %	5,2 %	Sjukfrånvaron har minskat jämfört med samma period föregående år.
Motiverad Medarbetarindex (MMI)	 		70 %	70 %	70 %	Mätning utförs en gång per år och är planerad till oktober/november.
Personalomsättning	 	-			5,2 %	Rapporteras och följs upp årsvis.
Andel heltidsarbetande	 	-			83 %	Rapporteras och följs upp årsvis.
Andel medarbetare som nyttjar friskvårdsbidraget	 	-			50 %	Rapporteras och följs upp årsvis.

Handlingsplaner	Uppföljning
 Uppföljning av orsak och verkan vid sjukfrånvaro som kan bero på arbetsmiljön på respektive avdelning.	En enhet har två långtidssjukskrivningar som påverkar utfallet för den totala sjukfrånvaron, ingen av dessa är arbetsmiljörelaterade sjukskrivningar. Någon övrig arbetsmiljörelaterad frånvaro har inte heller förekommit under perioden.
 Uppföljning, utvärdering och eventuell åtgärd av MMI-resultatet på respektive avdelning.	Inget nytt att rapportera

Verksamhetsutveckling

Kronobergs län har, sett till folkmängd, en mycket hög inpendling. För alla resenärer i Kronoberg med omnejd är det därför av största vikt att driva utveckling av såväl befintlig som ny trafik på ett sätt som både underlättar och ökar det kollektiva resandet så att det blir det naturliga sättet att resa i ett hållbart samhälle.

Länstrafiken Kronoberg ska bedriva en effektiv verksamhet med hög kvalitet. En mycket viktig del i att säkerställa detta är effektiva och kvalitativa processer för uppföljning av avvikelser och avtalsuppfyllelse.

Den omfattande verksamheten inom Region Kronoberg innebär på flera sätt en stor miljöpåverkan. För länstrafikens del handlar detta främst om utsläpp från fordonstrafik.

Effektiv och kvalitativ uppföljning av avvikelser och avtalsuppfyllelse

Arbete med avvikelser och kontroll av fordon löper på enligt plan. Arbetet med färdbeviskontroller har blivit försenat men är nu påbörjat.

Mätetal		Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
Serviceresor: Andel avvikelser som besvarats inom 30 dgr		98 %			100 %	Innan och under början av sommaren kom avvikelser för liggande transporter och hur bärarna användes vid hämtning och lämning på CLV. Det tog tid att undersöka orsak och förstå vilka åtgärder som kan sättas in. Dessa avvikelser besvarades "i klump" och då kunde en del ärenden inte avslutas förrän efter 30 dagar.
Andel kontrollerade fordon (allmän och särskild kollektivtrafik) enligt avtal		-			100 %	Rapporteras och följs upp årsvis.
Allmänna kollektivtrafiken: Antal genomförda färdbeviskontroller per år		-			30 000	Rapporteras och följs upp årsvis.

Handlingsplaner	Uppföljning
 Genomförande av uppföljning av avvikelser enligt rutin.	Uppföljningen fungerar enligt plan och anledningen till att den ligger kvar som en åtgärd är för att det är en så viktig del av serviceresors verksamhet och fortsatta kvalitetsutveckling. Under aktuell period har serviceresor bland annat aktivt jobbat för att kvalitetssäkra den utbildning som ges till förare som sker i ambulansens regi.
 Planering och genomförande av färdbeviskontroller.	Upphandlat bevakningsbolag har ej fullföljt sitt åtagande enligt avtal. Diskussion med bevakningsbolaget har förts och planen är att

Handlingsplaner	Uppföljning
	kontrollverksamheten ska komma igång vecka 36. Eventuellt kommer viten att utkrävas av bevakningsbolaget på grund av brister i åtagandet.

Länstrafiken arbetar för en kollektivtrafik som underlättar resandet

Marknadsandelen ligger i nivå med målet, antal resor och resandeutvecklings kan endast följas upp helårsvis.

Mätetal		Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
Marknadsandel		12 %	12,3 %	12,3 %	12,5 %	Marknadsandelen för det kollektiva resandet håller sig relativt stabil.
Antal resor (miljoner resor)	 	-			10,4	Statistiken för antal resor kan endast lämnas årsvis beroende på tågtrafikens mätmetoder. Eftersom utfallet för 2018 blev 10,4 miljoner resor så är bedömningen att årets mål ska kunna nås
Resandeutveckling i procent	 	-			3 %	Resandeutvecklingen i % kan endast anges helårsvis. Resandeökningen under 2018 blev 2,4 % varför det är osäkert om årets mål ska kunna nås. Resandet under januari - augusti 2019 ökade med 6,2 % i Växjö stadstrafik och marginellt i regiontrafiken med 0,1 % jämfört med samma period 2018.

Handlingsplaner	Uppföljning
 Samverkan med trafikutövare.	Återkommande besök hos trafikutövarna har genomförts under året. Två förarråd har genomförts och ett är planerat under hösten.
 Trafikutveckling.	Ordinarie tidtabell för stadstrafiken är påbörjad och en första uppföljning visar på positiv respons från förare och kunder. Två linjer har slagits samman (7 och 9) och en ny linje 9 har startats. Arbetet inför tidtabellsskiftet i regiontrafiken i december är påbörjat.

Länstrafiken främjar ökad användning av förnyelsebara drivmedel

2 januari 2019 startade ett nytt trafikavtal för den särskilda kollektivtrafiken (skoltrafik och serviceresor) där andel förnyelsebara drivmedel är högre än i tidigare avtal. Rapportering och uppföljning görs halvårsvis och de första utfallen för den nya avtalsperioden är nu klara.

Andelen förnyelsebara drivmedel för länstrafikens samtliga fordon har ökat med sex procentenheter jämfört med samma period föregående år och ligger hela nio procentenheter över målvärdet för helår 2019. När det gäller skoltrafiken har andel förnyelsebara drivmedel mer än fördubblats jämfört med föregående avtal och ligger i nivå med målvärdet för det nya

avtalet. Även för serviceresors fordon har andel förnyelsebara drivmedel mer än fördubblats jämfört med föregående avtal enligt de inrapporterade siffrorna. Siffran avviker dock så mycket från uppsatt målvärde för det nya avtalet att den inte kan anses vara rimlig. Detaljerad analys och felsökning av de inrapporterade siffrorna har påbörjats.

Mätetal		Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
Andel förnyelsebara drivmedel inom länstrafikens samtliga fordon (buss, bil och minibuss)		96 %	90 %	87 %	87 %	Utfallet avser perioden januari-juni och ligger klart över målvärdet för 2019.
Andel förnyelsebara drivmedel inom den allmänna kollektivtrafiken		99,5 %			99,8 %	Utfallet avser perioden januari-juni och ligger i nivå med målvärdet för 2019.
Andel förnyelsebara drivmedel inom skoltrafikens fordon		98 %	46,5 %	38,6 %	98,1 %	Utfallet avser perioden januari-juni och ligger i nivå med målvärdet för 2019.
Andel förnyelsebara drivmedel inom Serviceresors fordon.		67,4 %	31,5 %	26,5 %	92,4 %	Utfallet avser perioden januari-juni och ligger 25 procentenheter under målvärdet för 2019. Denna avvikelse är så stor att siffran inte bedöms vara rimlig.

Handlingsplaner	Uppföljning
 Uppföljning av användande av avtalat drivmedel i samtliga upphandlade fordon.	Utfallet för andel förnybara bränslen i länstrafikens fordon (exklusive tåg) följs upp halv- och helårsvis. Samtliga trafikutövare har rapporterat in siffror för samtliga fordon för perioden januari-juni 2019 och utfallet har sammanställts. När det gäller utfallet för serviceresor så är avvikelserna från uppsatt målvärde så stora att siffran inte kan anses vara rimlig. Åtgärd i form av analys och felsökning av inrapporterade siffror är påbörjad. Första steget är att kontrollera de inrapporterade siffrorna för varje enskilt fordon, möjliga felkällor är typ av bränsle och angiven volym. Rapporterad typ av bränsle kommer att stämmas av mot avtalad och en rimlighetsbedömning av rapporterad volym i förhållande till producerade kilometer kommer att utföras. Vid en första övergripande genomgång har flera felaktigheter upptäckts och dessa kommer att utredas vidare på detaljerad nivå. En utbildningsinsats för samtliga berörda trafikutövare kring hur man rapporterar på ett korrekt sätt kommer att genomföras inför nästa rapporteringstillfälle.

Ekonomi

För att fortsatta satsningar ska vara möjliga krävs att kollektivtrafiken kan bedrivas inom ekonomisk ram och att uppsatta ekonomiska mål om självfinansieringsgrad uppfylls.

En hållbar ekonomi i balans

Lokalt anpassat mål

Den genomsnittliga självfinansieringsgraden för den allmänna kollektivtrafiken får inte understiga 50 %

Årsprognosen är ett totalt resultat i enlighet med budget.

Mätetal		Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
Självfinansieringsgrad, Länstrafikens linjetrafik totalt.		51,9 %	52,9 %	53,8 %	52 %	Självfinansieringsgraden t.o.m. augusti ligger något under budget. Även årsprognosen ligger marginellt under budget (prognos 53,1 % jämfört med budget 53,2 %).
Självfinansieringsgrad Öresundståg		89 %	99,3 %	104 %	91,5 %	Självfinansieringsgraden t.o.m. augusti når inte budget. Årsprognosen är också lägre än budget vilket huvudsakligen beror på lägre intäkter i samband med trafikstörningar.
Självfinansieringsgrad Regiontrafik buss		42,3 %	42,5 %	41,8 %	41,6 %	Självfinansieringsgraden t.o.m. augusti är något högre än budget. Årsprognosen innebär en självfinansieringsgrad i enlighet med budget.
Självfinansieringsgrad Växjö stadstrafik		37,7 %	38,9 %	38,4 %	37,8 %	Självfinansieringsgraden t.o.m. augusti följer budgeten väl. Årsprognosen är marginellt lägre än budget (prognos 39,0 % jämfört med budget 39,2 %).
Självfinansieringsgrad Älmhults stadstrafik		56,2 %	55,8 %	60,1 %	55,6 %	Självfinansieringsgraden t.o.m. augusti är något högre än budget. Årsprognosen är i enlighet med budget.
Självfinansieringsgrad Krösatåg		36,7 %	31,2 %	34,1 %	35 %	Självfinansieringsgraden t.o.m. augusti är högre än budget. Även årsprognosen är högre än budget vilket huvudsakligen beror på minskade kostnader i samband med slutregleringen av det tidigare trafikeringsavtalet som upphörde i december 2018.
Självfinansieringsgrad Pågatåg		32,6 %	33,2 %	22,1 %	32 %	Självfinansieringsgraden t.o.m. augusti följer budgeten väl. Årsprognosen är ett resultat i enlighet med budget.
Uppföljning		189 09	187 86	181 00	187 94	Linjetrafikintäkterna t.o.m. augusti

Mätetal	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
linjetrafikintäkter - jämförelse budget	6	5	4	7	är 1,1 miljoner kr högre än budget. Årsprognosen är också något högre än budget.
Uppföljning av linjetrafikintäkter - jämförelse utfall 2018	189 096	187 865	181 004	187 865	Linjetrafikintäkterna t.o.m. augusti är 1,2 miljoner kr högre än motsvarande period 2018 trots att sommarlovskortsintäkterna var betydligt lägre 2019. Även årsprognosen är högre än utfallet 2018.

Handlingsplaner	Uppföljning
▶ Intäktssäkring trafikintäkter.	Redovisning av självfinansieringsgraden har gjorts vid respektive trafikinämnd. Trafikinämnden har upprättat förslag till Länstrafiktaxa 2020 med utgångspunkt i fastställd budget.
▶ Kostnadsuppföljning trafikkostnader.	Redovisning har gjorts till trafikinämnden över turer med lågt resande. Vissa förändringar görs därför i samband med tidtabellsskiftet i december 2019.

Antal sjukresor som utförs i den allmänna kollektivtrafiken ska öka

Åtgärder för att öka antalet sjukresor i den allmänna kollektivtrafiken har genomförts enligt plan. Planering av åtgärder sker i samarbete med hälso- och sjukvården som är uppdragsgivare för utförande av sjukresor.

Mätetal	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2019	Kommentar
Antal utförda sjukresor inom den allmänna kollektivtrafiken	—				Målet följs upp årsvis.

Handlingsplaner	Uppföljning
▶ Öka antalet sjukresor i den allmänna kollektivtrafiken.	Fortsatt arbete med att serviceresor följer regelverket för sjukresor samt ett utökat samarbete med kontaktpersoner via Hälso- och sjukvården för att skapa goda förutsättningar för att få andelen sjukresor att öka i den allmänna kollektivtrafiken.

Resultatuppföljning

Självfinansieringsgrad per trafikslag

Trafikslag	Intäkter tkr jan-aug 2019	Kostnader tkr jan-aug 2019	% jan-aug 2019	Jämförelse % Bokslut 2018	Jämförelse % Budget 2019	% Prognos 2019
------------	---------------------------	----------------------------	----------------	---------------------------	--------------------------	----------------

Öresundståg	78 158	87 834	89,0%	99,6%	92,0%	90,8%
Älmhults stadstrafik	974	1 733	56,2%	57,0%	55,6%	55,6%
Regiontrafik buss	63 147	149 164	42,3%	44,1%	43,9%	43,9%
Växjö stadstrafik	30 348	80 397	37,7%	38,8%	39,2%	39,0%
Pågatåg	538	1 648	32,6%	33,2%	32,0%	32,0%
Krösatåg	15 931	43 467	36,7%	31,6%	35,6%	37,1%
SUMMA	189 096	364 243	51,9%	53,4%	53,2%	53,1%

Den totala självfinansieringsgraden för januari - augusti 2019 är 51,9 % vilket är lägre än Bokslut 2018 (53,4 %) och Budget 2019 (53,2 %).

Årets prognos är 53,1 %

Självfinansieringsgraden för motsvarande period 2018 var 52,9 %.

Resultatuppföljning per kostnadsställe

Resultaträkning (tkr)	Månad: Januari – augusti 2019			Rullande 12 mån	Årsbudget 2019	Prognos 2019
	Utfall ack	Budget ack	Differens			
Länstrafikens Kansli	-21 330	-21 858	528	-32 088	-33 650	300
Teknik och omkostnader	-15 752	-15 505	-247	-25 256	-23 257	-400
Marknadsföring	-2 795	-4 317	1 522	-5 694	-7 400	500
Utredningsuppdrag	-817	-667	-151	-1 062	-1 000	-100
Regiontrafik	-86 017	-84 793	-1 224	-125 812	-123 500	-2 400
Växjö stadstrafik	-50 048	-49 217	-832	-76 658	-75 300	-1 600
Älmhults stadstrafik	-759	-800	41	-1 109	-1 200	0
Krösatåg	-27 537	-30 400	2 863	-44 652	-45 200	3 600
Öresundståg	-9 677	-7 400	-2 277	-9 616	-10 500	-1 600
Pågatåg	-1 110	-1 133	23	-1 641	-1 700	0
Vidarefakturerin g tågtrafik	0	0	0	0	0	0
Anropsstyrd trafik	-2 430	-3 667	1 237	-3 649	-5 500	1 700
Serviceresor	-1 163	-234	-930	-1 369	-679	0
Sjukrese-administration	0	0	0	0	0	0
Färdtjänst-avdelning	-17	-17	0	-50	-111	0
Abonnerad	0	0	0	0	0	0

skolskjuts						
Totalsumma	-219 451	-220 006	555	-328 656	-328 997	0

Resultatet för perioden är 555 tkr högre än budget.

Störst negativ avvikelse har öresundståg med - 2 277 tkr, vilket huvudsakligen beror på lägre intäkter än budgeterat. Detta beror huvudsakligen på de planerade och oplanerade störningar i trafiken som varit under perioden.

Störst positiv avvikelse är krösatåg med + 2 863 tkr. Vilket huvudsakligen beror på lägre kostnader än budget. Detta beror på minskade kostnader på grund av slutreglering av det trafikeringsavtal som upphörde i december 2018.

Årsprognosen är ett totalt resultat i enlighet med budget.

Övrig information

Ekonomisk prognos 2020

Den fastställda rambudgeten för trafiknämnden 2020 innebar att trafikutbudet behövde ses över.

Vissa förändringar i trafikutbudet görs därför vid tidtabellskiftet i december 2019.

Prognosen för 2020 är en budget i balans.

Uppdrag

Perspektiv	Uppdrag	Prognos helår	Uppföljning
 Invånare	Upphandling - Linjetrafik 2023 (19RGK387)		Arbetet med upphandlingen är påbörjat: *Övergripande tidplan och projektorganisation är upprättade. *Förhandsannons i enlighet med EU:s-kollektivtrafikförordning publicerades i 2019-06-12. *Arbetsgrupp med representanter från Växjö kommun, Vöfab och Veab startades upp innan sommaren. *Depåutredning är påbörjad och stäms av löpande med politisk styrgrupp. *Internt uppstartsmöte för samtliga projektdeltagare är planerat till september. *Samråd inför upphandling med trafikföretag är planerat till oktober.
 Verksamhetsutveckling	Genomföra förhandlingar med grannlänerna i syfte att helt avskaffa länsgränsens påverkan på biljettpriset		Detta arbete har pågått och diskuterats under lång tid. I samband med att den nya sydtaxan införs under 2020, kommer priserna att sänkas vid resor över länsgräns. Dock inte så att det blir helt neutralt. För att detta ska vara möjligt måste alla inblandade län besluta om samma taxa/zonnivå.
	I samarbete med grannlänerna stärka kollektivtrafiken över länsgränsen i syfte att underlätta arbetspendling		Detta är ett ständigt pågående arbete, då Länstrafikens huvuduppdrag sedan start är att erbjuda arbetes och studiependling.
	Projektleda Trafik- och infrastrukturprojektet i projektorganisationen för nytt akutsjukhus i Växjö samt ingå i projektets ledningsgrupp.		Ett nytt akutsjukhus planeras att byggas i Råppe strax väster om Växjö stad. Under hösten 2019 sätts projektorganisationen för hela projektet. Ett underprojekt handlar om att hålla ihop trafik- och infrastrukturfrågorna som kopplas till det nya sjukhuset. Dialog har påbörjats med Växjö kommun och Trafikverket kring hur arbetet ska läggas upp. Under hösten kommer två workshops att äga rum. Den ena kommer att handla om hur det nya sjukhuset påverkar Växjö kommuns fysiska planering och hur området runt sjukhuset ska utformas på bästa sätt. Den andra kommer att handla om trafik- och infrastrukturfrågorna och tanken är att denna ska belysa behovet av ytterligare utredningar och analyser. Det handlar om alltifrån parkeringsbehov och cykelvägar till byggnation av ny tågstation och ny busstrafik. En arbetsgrupp kommer att formuleras inom Region Kronoberg som

Perspektiv	Uppdrag	Prognos helår	Uppföljning
			arbetar med dessa frågor. Det finns i det kommande arbetet tydliga kopplingar till arbetet med ny Länstransportplan för Kronoberg. Genom länstransportplanen har Region Kronoberg möjlighet att prioritera Trafikverkets budget för hur länets vägar ska utvecklas och förbättras. Det finns även kopplingar till det pågående arbetet med att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram, inte minst när det handlar om vilken tågtrafik som ska finnas på Kust-till-kustbanan, som passerar det nya sjukhuset.

Svar på medborgarförslag – angående busslinje 310/311

4

19RGK922

Trafiknämnden

Svar på medborgarförslag – angående busslinje 310/311

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden besvarar medborgarförslaget i enlighet med redovisat yttrande.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag är inlämnat till Region Kronoberg angående bytet mellan linje 310 och 311 vid resor mellan Växjö och Norrhult.

Bakgrund

Förslagställaren beskriver att det flera gånger hänt att buss 311 inte inväntat buss 310 vid byte i Nottebäck.

Region Kronobergs ställningstagande till medborgarförslaget

Länstrafiken arbetar med denna fråga med aktuella trafikentreprenörer för att trafiken ska fungera på det sätt som uppdraget och beställningen ser ut. Länstrafikens trafikledning har ett uppdrag att noga övervaka denna trafik så att inte problemen återkommer eller fortsätter.

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Beslutsunderlag Medborgarförslag angående busslinje 310/311
Förslag till svar på medborgarförslag angående busslinje 310/311

Helena Lagstrand
lagstrand@gmail.com

Svar på medborgarförslag – Angående busslinje 310/311

Tack för ditt medborgarförslag om busslinje 310/311. Region Kronoberg är tacksam för att få återkoppling och att få förslag på förbättringsområden.

I ditt medborgarförslag påtalar du bristen på synkronisering mellan avgångar på linjerna 310 och 311. Länstrafiken arbetar med denna fråga med aktuella trafikentreprenörer för att trafiken ska fungera på det sätt som uppdraget och beställningen ser ut. Länstrafikens trafikledning har ett uppdrag att noga övervaka denna trafik så att inte problemen återkommer eller fortsätter. Vår förhoppning är att problemet blir löst i och med detta.

Vi hoppas att du med detta fått ditt förslag besvarat.

Med vänlig hälsning

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Från: region@kronoberg.se
Till: [Region Kronoberg Officiell brevlåda](#)
Ärende: Medborgarförslag från webben
Datum: den 2 maj 2019 08:21:49

namn: Helena Lagstrand
adress: Norrhultsvägen 28
Mailadress: lagstrand@gmail.com
telefon: 0707999377
förslag: Till Trafiknämnden i Region Kronoberg

Jag flyttade till Norrhult för snart ett år sedan och åker dagligen med kollektivtrafiken mellan Norrhult Åspevägen och Växjö Nygatan ToR. Det händer allt för ofta när jag ska åka hem att buss 311 inte väntar in buss 310 i Nottebäck om buss 310 är några minuter för sen. Buss 311 är en anslutningsbuss och ska invänta buss 310. Jag har ringt kundtjänst flera ggr som säger att de ska vidarebefordra informationen. Tyvärr har det inte blivit bättre. Jag har pratat med sju andra som också åker samma sträcka. Några ringer och meddelar kundtjänst, några har gjort det tidigare men gett upp eftersom det varit dåligt flera år. Vad kommer ni att göra för att vi som resenärer ska känna oss trygga med att resa kollektivt? På landet är det lång tid mellan bussarna kvällstid. Kolla gärna tidtabell 311 och fundera på om ni själv skulle vilja vänta en timme på nästa buss för att komma hem. Många av de nya busschaufförerna vet inte att de ska vänta in 310. Hoppas ni tar krafttag mot bussbolagen så att deras chaufförer vet vad som gäller i framtiden. Ni borde göra en undersökning av vilka tider 310 från Växjö varit framme i Nottebäck och vilka tider 311 kört från Nottebäck till Norrhult/Klavreström så ser ni hur ofta vi som åker sträckan har drabbats av att anslutningsbussen inte ansluter.

Mvh Helena Lagstrand

Svar på motion – Inför
Sommarlovskort för unga i
hela Kronoberg

5

19RGK1182

Trafiknämnden

Svar på motion – Inför Sommarlovskort för unga i hela Kronoberg

Ordförandes förslag till beslut

Förslås att trafiknämnden rekommenderar att regionfullmäktige avslår motionen.

Sammanfattning

Peter Freij (S) och Henrietta Serrate (S) har i en motion föreslagit att Region Kronoberg permanent inför ett reducerat eller fritt sommarlovskort för unga i hela Kronoberg och som första steg föreslår man en utredning. Regionfullmäktige har beslutat om en likvärdig produkt för införande i Länstrafiktaxa 2020. Förslås att trafiknämnden rekommenderar att regionfullmäktige avslår motionen.

Svar på motion

I den av regionfullmäktige beslutade Länstrafiktaxa 2020 finns framtaget en fritidsbiljett som kan köpas under hela året. Målgruppen för denna biljett är ungdomar t.o.m. 19 år och har giltighet måndag – fredag 14.00 - 04.00, samt lördag – söndag 00.00 -24.00. Lovdagar och studiedagar under terminen är giltigheten som för vardag. Helgdagar samt under sammanhängande lov är giltigheten som för lördag/söndag. Fritidsbiljetten gäller för resor med såväl buss som tåg i hela länet och är prissatt till 200 kr per 30 dagarsperiod.

Ekonomiska konsekvenser av motionens förslag

Den nya fritidsbiljetten ersätter de tidigare terminsvisa fritidskortet samt sommarlovskortet med fast giltighet under två sommarmånader. Bedömningen är att försäljningen av den nya fritidsbiljetten kommer att vara i paritet med dessa två produkter och därför inte innebära någon negativ ekonomisk påverkan på länstrafikens biljettintäkter.

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Motion - Inför sommarlovskort för unga i hela Kronoberg



Socialdemokraterna

FRAMTIDSPARTIET I KRONOBERG

Motion från Socialdemokraterna i Region Kronoberg

Inför sommarlovskort för unga i hela Kronoberg

Den socialdemokratiskt ledda regeringen inrättade 2018 ett statligt stöd för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Det statliga stödet innebar att fler ungdomar hade möjlighet att ta sig till sommarjobb och fritidsaktiviteter. I Kronoberg fördubblades antalet ungdomsresor 2018 jämfört med föregående år!

I samband med att Moderaternas och Kristdemokraternas budget för 2019 röstades igenom i riksdagen försvann tyvärr det statliga stödet till sommarlovskort för unga, vilket resulterade i att endast ett fåtal kommuner i länet kunde erbjuda sommarlovskort 2019.

Alla barn och unga ska ha goda möjligheter till en aktiv fritid och om fler i framtiden ska välja kollektivtrafik framför egen bil är sommarlovskort en viktig satsning - vanor sätts tidigt. Vi socialdemokrater vill att Region Kronoberg permanent inför ett reducerat eller fritt sommarlovskort för unga i hela Kronoberg och som första steg föreslår vi en utredning.

Med anledning av ovanstående yrkas:

att möjligheten till fritt eller reducerat sommarlovskort för unga i Kronoberg utreds.

Peter Freij (S)

Henrietta Serrate (S)

Svar på motion – Inför
pensionärsrabatt i
kollektivtrafiken

6

19RGK1460

Trafiknämnden

Svar på motion – Inför pensionärsrabatt i kollektivtrafiken

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden rekommenderar att regionfullmäktige avslår motionen.

Sammanfattning

Henrietta Serrate (S) och Robert Olesen (S) har i en motion föreslagit att den som fyllt 65 år ska få möjlighet att resa kollektivt i Kronoberg, till ett reducerat pris. Med tanke på det ekonomiska läget i Region Kronoberg så föreslås dock att motionen avslås.

Svar på motion

Trafiknämnden förslår regionfullmäktige avslå motionen med anledning av det ekonomiska läget i Region Kronoberg.

Ekonomiska konsekvenser av motionens förslag

De beräknade ekonomiska konsekvenserna av förslaget i motionen kostnadsberäknas mellan ca 2,8-5,8 Mkr (beroende på det förslagna erbjudandets utformning).

Ärendets beredning

Länstrafiken har under året tagit fram flera olika förslag på prisreducerat resande för seniorer. Gemensamt för alla dessa förslag är att de påvisar intäktstapp.

Carina Bengtsson (C)
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Beslutsunderlag: Motion: Inför pensionärsrabatt i kollektivtrafiken
Förslag på svar på motion

Inför pensionärsrabatt i kollektivtrafiken

Redan idag väljer många Kronobergare att ta sig kollektivt till arbete och på fritiden - men det behöver bli fler. Genom att nå nya resenärer samt att de som redan reser kollektivt gör det oftare ökar Länstrafikens intäkter. Om vi ska lyckas med detta krävs att vi vågar tänka nått och se över bland annat priser och rabatter.

Av olika skäl kan det vara viktigt med rabatt i kollektivtrafiken för vissa resenärsgupper. Skälen kan exempelvis vara att sätta resvanor tidigt eller att vissa resenärsgupper är särskilt utsatta ekonomiskt. Sedan tidigare har studenter, barn och unga särskild rabatt i kollektivtrafiken i Kronoberg. 2019 motsvarar gällande rabatt 25 % på ordinarie pris för månadskort respektive 40 % på enkelbiljett.

Socialdemokraterna anser att även den som fyllt 65 år, har Pensionsmyndighetens "Pensionärsintyg" eller "Intyg för förmånstagare" från Försäkringskassan ska ha rätt till den särskilda rabatten. Formuleringen innebär att den som har sjukersättning, aktivitetsersättning eller handikappersättning också omfattas av förslaget. Liknande rabatter finns redan på många ställen i landet.

Med anledning av ovanstående yrkas:

att de som fyllt 65 år, har Pensionsmyndighetens "Pensionärsintyg" eller "Intyg för förmånstagare" från Försäkringskassan ska ha rätt till samma särskilda rabatt i kollektivtrafiken i Kronoberg som barn, unga och studenter har.

Henrietta Serrate (S)

Robert Olesen (S)

Svar på skrivelse Angående
bussturer med lågt
resandesnitt

7

19RGK1429

Trafiknämnden

Svar på skrivelse Angående bussturer med lågt resandesnitt

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden godkänner svaret på skrivelsen.

Sammanfattning

Region Kronoberg har mottagit en skrivelse från Henrietta Serrate (S) angående bussturer med lågt resandesnitt.

Skrivelsen handlar om busstrafik med lågt resande och avslutas med tre frågor som önskas skriftligt svar på. I skrivelsen nämns flera gånger om ett beslut att det ska finnas ca 7 resenärer per tur för att en busstur ska vara aktuell. När Länstrafiken var en egen organisation (fram till 2007) fanns riktlinjer i styrande dokument om att det bör finnas 7 resenärer per tur eller 15 per dubbeltur. Dessa siffror finns numera inte i några styrande dokument för Länstrafiken, varken som beslut eller riktlinjer. Det har heller inte fattats något beslut om några andra siffror för resande per tur som riktlinjer. Däremot diskuteras fortfarande dessa siffror internt både bland politiker och tjänstemän.

Region Kronobergs ställningstagande till skrivelsen

Skrivelsen önskar svar på följande frågor:

1. Informerar Länstrafiken allmänheten om antalet resande per busstur och det resandesnitt på ca 7 resenärer/tur som ska till för att en busstur ska vara aktuell?
2. Hur arbetar Länstrafiken med att öka möjligheten att resa kollektivt utanför tätorterna och på landsbygden.
3. Finns det anledning att se över det sedan tidigare beslutade resesnittet på ca 7 resenärer/tur för att en busstur ska vara aktuell?

Svar på fråga 1 blir därför att Länstrafiken inte informerar om detta, eftersom det inte finns beslut om något sådant resandesnitt. Generellt gäller emellertid att ju färre som reser, desto större är risken att trafiken inte kommer uppehållas. Länstrafiken ägnar sig dock inte aktivt åt att informera allmänheten om detta.

Svar på fråga 2 är att Länstrafiken arbetar aktivt med att öka resandemöjligheterna i hela länet. Gällande Trafikförsörjningsprogram innehåller skarpa mål om ökat resande i hela länet innehållande bland annat ett stort resandeutbud med regionbusstrafiken kompletterat med Närtrafik där Regionbusstrafik inte finns.

Svar på fråga 3 är att det inte finns något sådant gällande beslut. Om trafik körs eller inte, är mer komplext än endast antal resenärer per tur. Det är också ett mått som inte är helt jämförbart, en tur kan t ex gå endast sträckan Växjö-Alvesta,

medan en annan tur gå Växjö-Alvesta-Ljungby-Halmstad, varför Trafiknämnden inte har för avsikt att införa ett sådant mått.

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Beslutsunderlag: Skrivelse till trafiknämnden - Angående bussturer med lågt
resandesnitt
Förslag på svar på skrivelse

Henrietta Serrate
2e vice ordförande i regionstyrelsen

Svar på skrivelse – Angående bussturer med lågt resandesnitt

Inledning

Region Kronoberg har mottagit skrivelse ”Angående bussturer med lågt resandesnitt” från Henrietta Serrate 2019-08-12. Skrivelsen handlar om busstrafik med lågt resande och avslutas med tre frågor som önskas skriftligt svar på.

Region Kronobergs synpunkter

I skrivelsen nämns flera gånger ett beslut om att det ska finnas ca 7 resenärer per tur för att en busstur ska vara aktuell. När Länstrafiken var en egen organisation (fram till 2007) fanns riktlinjer i styrande dokument om att det bör finnas 7 resenärer per tur eller 15 per dubbeltur. Dessa siffror finns numera inte i några styrande dokument för Länstrafiken, varken som beslut eller riktlinjer. Det har heller inte fattats något beslut om några andra siffror för resande per tur som riktlinjer. Däremot diskuteras fortfarande dessa siffror internt både bland politiker och tjänstemän.

Svar på fråga 1 blir därför att Länstrafiken inte informerar om detta, eftersom det inte finns beslut om något sådant resandesnitt. Generellt gäller emellertid att ju färre som reser, desto större är risken att trafiken inte kommer uppehållas.

Svar på fråga 2 är att Länstrafiken arbetar aktivt med att öka resandemöjligheterna i hela länet. Gällande Trafikförsörjningsprogram innehåller skarpa mål om ökat resande i hela länet innehållande bland annat ett stort resandeutbud med regionbusstrafiken kompletterat med Närtrafik där Regionbusstrafik inte finns.

Svar på fråga 3 är att om trafik körs eller inte, är mer komplext än endast antal resenärer per tur. I samband med översyn av linjetrafiken är antalet passagerare en av flera parametrar som vi tar hänsyn till.

Med vänlig hälsning

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Skrivelse till trafiknämnden

Angående bussturer med lågt resandesnitt

I Kronoberg har resandet med kollektivtrafik fördubblats sedan år 2006. Den största resandeökningen har skett i stadstrafiken. Socialdemokraterna tycker att det är viktigt att fortsätta satsa på att öka kollektivresandet i regionen ytterligare. För att alla kronobergare verkligen ska kunna välja att åka kollektivt behöver Region Kronoberg göra särskilda satsningar på kollektivtrafiken utanför stadstrafiken i Växjö.

Sedan tidigare finns beslut om ett resandesnitt på ca 7 resenärer per tur som riktlinje för när en busstur ska vara aktuell. Flera av bussturerna i Kronoberg når idag inte upp till detta resandesnitt, särskilt gäller det flera turer utanför tätorterna och på landsbygden. Exempel på linjer med låg resandefrekvens är Lenhovda – Kosta (0,2 i resandesnitt) och sena turer mellan Ljungby och Älmhult (2,5 respektive 3,6 i resandesnitt).

Vi socialdemokrater tror att vi med en annorlunda hantering av bussturer med lågt resandesnitt kan få fler att aktivt välja att åka kollektivtrafik i Kronoberg. Vi behöver bli bättre på att ge folk möjlighet att ändra sina resvanor genom att visa att möjligheten finns, informera om hur resandeunderlaget ser ut idag och vilket resandeunderlag som krävs för att det ska vara möjligt att upprätthålla bussturer. Ett ökat resande leder till ökade intäkter och därmed större möjligheter att ha kvar fler bussturer – **i hela länet**.

Med anledning av ovanstående önskar vi skriftligt svar på:

1. Informerar Länstrafiken allmänheten om antalet resande per busstur och det resandesnitt på ca 7 resenärer/tur som ska till för att en busstur ska vara aktuell?
2. Hur arbetar Länstrafiken med att öka möjligheten att resa kollektivt utanför tätorterna och på landsbygden?
3. Finns det anledning att se över det sedan tidigare beslutade resesnittet på ca 7 resenärer/tur för att en busstur ska vara aktuell?

Henrietta Serrate (S)

2.e vice ordförande i regionstyrelsen

Fordonsanskaffning

Krösatåg

8

17RK2318

Trafiknämnden

Fordonsanskaffning Krösatåg

Ordförandes förslag till beslut

Regionfullmäktige beslutar att:

1. Meddela AB Transitio att Region Kronoberg önskar inköpa fem fordon för Krösatågstrafiken.
2. Medel för ändamålet anslås Trafiknämndens budget år 20xx-20xx?

Sammanfattning

Regionstyrelsen beslöt § 10/18 att godkänna överenskommelse inför upphandling av tågfordon för Krösatåg och Kustpilen samt uppdra åt trafiknämnden att återkomma med en redovisning av fordonsbehovet för Kronobergs del inför senare ställningstagande i regionstyrelsen.

Fordonen köps och ägs av AB Transitio. Region Kronoberg hyr dem sedan genom ett hyresavtal som även omfattar fordonsförvaltning och tungt underhåll.

Region Kronoberg upphandlar det antal fordon som är dimensionerande för dagens trafik (5) inklusive fordonsreserv. Det finns en betydande volym fordon som option och som kan avropas senare vid behov.

Fordonen skall levereras för att klara ERTMS (ERTMS är en ett nytt signal- och säkerhetssystem som ersätter dagens säkerhetssystem ATC) när detta införs på Södra stambanan 2023, enligt nuvarande plan.

Medel för ändamålet anslås ur Trafiknämndens budget 20xx-20xx.

Carina Bengtsson (C)
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse Fordonsanskaffning Krösatåg
§ 10 RS 2018
Överenskommelse inför beslut om anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen

§10 **Fordonsanskaffning Krösatågen och Kustpilen (17RK2318)**

Beslut

Regionstyrelsen beslutar

att godkänna överenskommelse inför upphandling av tågfordon för Krösatåg och Kustpilen samt

att uppdra åt trafiknämnden att återkomma med en redovisning av fordonsbehovet för Kronobergs del inför senare ställningstagande i regionstyrelsen.

Sammanfattning

När Krösatågstrafiken utvecklades till att även omfatta Växjö-Hässleholm med flera sträckor och att ombyggda X-11 (gamla Pågatåg) skulle användas, innebar det en respit på ca tio år innan nya tåg skulle införskaffas. Ungefär samtidigt påbörjades processen på nationell nivå med att byta ut dagens ATC system (signalsystem) mot ett nytt som heter ERTMS. Att utrusta gamla tåg med en ny teknik för signalsystem är inte ekonomiskt försvarbart. Utbytet av fordonen styrs av införandet av ERTMS och det stämmer väl överens om med livslängden för de befintliga fordonen.

Parternas bedömningen är att det är mest fördelaktigt att genomföra en fordonsupphandling i ett större sammanhang tillsammans med berörda grannlän. Det förberedande arbetet har pågått under hela 2017 med en serie workshops med berörda län.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen besluta

att godkänna överenskommelse inför upphandling av tågfordon för Krösatåg och Kustpilen samt

att uppdra åt trafiknämnden att återkomma med en redovisning av fordonsbehovet för Kronobergs del inför senare ställningstagande i regionstyrelsen.

Expedieras till

Trafiknämnden

Trafikdirektör

Region Blekinge

Region Halland

Region Jönköpings län

Landstinget Kalmar Län

Beslutsunderlag

- §17 RSAU Fordonsanskaffning Krösatågen och Kustpilen
- §104 TN Fordonsanskaffning Krösatågen och Kustpilen
- Förslag till beslut - Fordonsanskaffning Krösatågen och Kustpilen
- Upplägg för fordonsanskaffning Krösatåg och Kustpilen
- Överenskommelse inför upphandling av tågfordon, tjänsteskrivelse



1(3)

2018-03-01

Mellan Region Blekinge (org. nr. 222000-1321), Region Halland (org. nr. 232100-0115), Region Jönköpings läns (org. nr. 232100-0057), Landstinget Kalmar Län (org. nr. 232100-0073) och Region Kronoberg (org. nr. 232100-0065) nedan var för sig benämnd Part och gemensamt benämnda Parterna, träffas följande

Överenskommelse inför beslut om anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen

Ingående Parter träffar denna principöverenskommelse inför respektive Parts ställningstagande till anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen.

Överenskommelse har hösten 2016 träffats om gemensam trafikupphandlingen av Krösatågssystemet. Under avtalsperioden finns behov av att byta ut befintliga tågfordon. Förutsättningarna för hur trafiken ska regleras, beskrivs i samverkansavtalet.

Krösatågen- och Kustpilensystemen binder bland annat samman länen med varandra och möjliggör frekventa vardagsresor till och från arbete, utbildning och fritidsaktiviteter men ansluter också till fjärrtrafiken vid de stora knutpunkterna. Tågsystemen utgör en viktig förutsättning för tillväxten av funktionella arbetsmarknadsregioner inom och mellan respektive län och i Sydsverige.

Parterna kommer att samarbeta i en kommande upphandling av nya tågfordon som ersättning för befintlig fordonsflotta och tillika för att kunna utöka flottan i den utsträckning och i den takt som krävs för att ersätta gamla fordon och nå målen i de regionala trafikförsörjningsprogrammen.

Inom mindre än 10 år har 70 % av fordonen i dagens fordonflotta uppnått sin tekniska livslängd. Regionerna har därutöver som mål att kollektivtrafiken ska vara fossilfri till 2020-2025. Från år 2023 måste fordon som ska trafikera delar av sträckan Tranås-Nässjö-Alvesta-Hässleholm eller Linköping C vara utrustade för det nya signalsystemet ERTMS.

ERTMS är en ett nytt signal- och säkerhetssystem som ersätter dagens säkerhetssystem ATC. Installation av ERTMS-utrustning är en omfattande investering, vilket innebär att det är direkt olämpligt att göra för den befintliga fordonsflottan. De begagnade elektriska tågfordonen (X11, X14) anskaffades 2013 med en beräknad återstående livslängd på cirka 10 år. Tidpunkten sammanfaller tämligen väl med det planerade införandet av ERTMS.

Dagens fordonsflotta inom Kustpilen- och Krösatågstrafiken består av 47 st fordon. Enligt länens planerade strategier för trafikutveckling över åren kommer fordonsbehovet vid fullt utbyggt trafiksystem att uppgå till ca 80 st fordon. Respektive Part avgör sitt behov av trafik och fordon i förhållande till de lokala förutsättningar och ambitioner som finns. Parterna kan sedan sinsemellan besluta om hur

2018-03-01

fordonsanskaffandet skall organiseras. Det är inte nödvändigt att samtliga Parter i denna överenskommelse i slutändan är fordonsägare/avtalspart. Trafiken inom Krösatågssystemet och Kustpilensystemet finansieras genom den fördelningsprincip som gäller för trafiken idag, där Part är ekonomiskt och trafikalt ansvarig för trafiken i sitt län. Parterna ska samverka i denna fråga.

Merparten av fordonen kommer att ha eldrift men fordonen på de icke-elektrifierade banorna kommer att drivas med fossilfria drivmedel alternativt en kombination av el/biodrivmedel i ett och samma fordon.

Samtidigt med arbetet att anskaffa nya fordon måste depåkapacitet för framtida fordonsunderhåll säkerställas. Underhållsdepåerna i Nässjö och i Kalmar måste utredas och anpassas för att klara underhållet av de nya fordonen och/eller det nya utökade behovet av fordon.

Parterna avser att anlita Transitio AB som projektledare och använda sig av Transitios ramavtal för att upphandla nya tågfordon med eventuellt tillhörande underhåll för Krösatågs- och Kustpilensystemen. Avtalsparter i förhållande till Transitio avser att finansiera fordonen via Transitio AB. Parterna ska utse representanter som ska ingå i projektgruppen tillsammans med Transitio AB.

Fordonsanskaffningsprojektet, inklusive leveransprojekt kommer att påbörjas under Q1 2018 och pågår till dess att samtliga fordon är levererade och övertagna av respektive avtalspart.

		2018				2019	2020	2021	2022				2023			
		Q1	Q2	Q3	Q4				Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
		Avrop				Konstruktion & Tillverkning			Leverans tåg 1-15				Passagerartrafik			

Bilaga: Rapport ”Upplägg för fordonsanskaffning Krösatåg och Kustpilen”

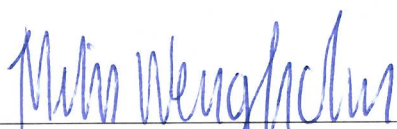
2018-03-01



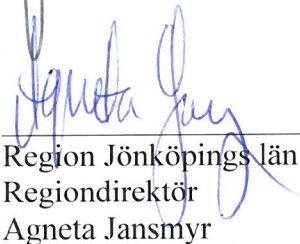
Region Halland
Regionstyrelsens ordförande
Mats Eriksson



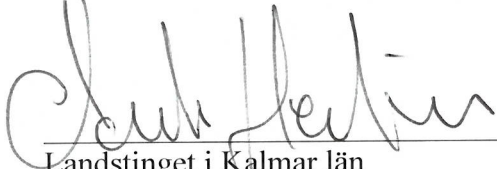
Region Halland
Regiondirektör



Region Jönköpings län
Regionstyrelsens ordförande
Malin Wengholm



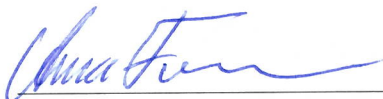
Region Jönköpings län
Regiondirektör
Agneta Jansmyr



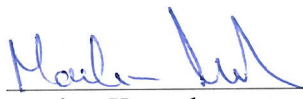
Landstinget i Kalmar län
Landstingsstyrelsens ordförande
Anders Henriksson



Landstinget i Kalmar län
Landstingsdirektör
Ingeborg Eriksson



Region Kronoberg
Regionstyrelsens ordförande
Anna Fransson



Region Kronoberg
Regiondirektör
Martin Myrskog



Region Blekinge
Regionstyrelsens ordförande
Christina Mattisson



Region Blekinge
Regiondirektör
Anna-Lena Cederström

Fordonsförvaltning
Öresundståg AB

9

19RGK667

Trafiknämnden

Fordonsförvaltning Öresundståg AB

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar att

1. Ställa sig bakom att Öresundståg AB utarbetar ett förslag på nytt arbetssätt och styrning av förvaltningen av de svenska fordonen i Öresundstågstrafiken med utgångspunkt i det uppdrag som Öresundståg AB har enligt punkt 3.3.6 i Ägardirektiv "Bolaget får i uppdrag att samordna fordonsförvaltningen och bereda ärenden". Uppdraget genomförs i samråd mellan ägarna och Öresundståg AB.
2. Ställa sig bakom att ett nytt avtal fr. o m 2020-01-01 om fordonsförvaltning mellan fordonsägarna anpassas utifrån ovanstående.

Sammanfattning

Styrelsen för Öresundståg AB har diskuterat hur fordonsförvaltningen kan förbättras och rekommenderar ägarna att fatta föreslaget beslut.

Under 2018 antogs ett nytt ägardirektiv för Öresundståg AB där man stärker bolagets operativa och strategiska ansvar för Öresundstågstrafiken, däribland att samordna fordonsförvaltningen. Parallellt finns ett avtal mellan fordonsägarna om förvaltning av fordonen. Detta avtal avslutas 2019-12-31.

Både utifrån det operativa och strategiska perspektivet behövs en ökad styrning mellan trafik, underhåll och fordon.

Öresundståg AB bedriver sin verksamhet i nära samarbete med sina ägare och genom att ge bolaget ett ansvar även kring fordonsförvaltningen, på motsvarande sätt som med trafik och underhåll, skapar man en ökad styrning, tydlighet, effektivitet och även en förankring i styrelsen innan formella beslut fattas hos respektive ägare.

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Beslutsunderlag: PM till ägarna angående fordonsförvaltning

2019-04-04

Till ägarna av Öresundståg AB

Fordonsförvaltning inom Öresundstågssamarbetet

Sammanfattning

Under 2018 antogs ett nytt ägardirektiv för Öresundståg AB där man stärker Bolagets operativa och strategiska ansvar för Öresundstågstrafiken, däribland att samordna fordonsförvaltningen. Parallellt finns ett avtal mellan fordonsägarna om förvaltning av fordonen. Detta avtal avslutas 191231.

Styrelsen för Öresundståg AB rekommenderar därför ägarna att:

- ge VD på Öresundståg AB i uppdrag att utarbeta ett förslag på nytt arbetssätt och styrning av förvaltningen av de svenska fordonen i Öresundstågstrafiken med utgångspunkt i det uppdrag som Öresundståg AB har enligt punkt 3.3.6 i Ägardirektiv "Bolaget får i uppdrag att samordna fordonsförvaltningen och bereda ärenden". Uppdraget genomförs i samråd med Trafikdirektörer/VD hos ägarna.
- ett nytt avtal fr o m 2020-01-01 om fordonsförvaltning mellan fordonsägarna anpassas utifrån ovanstående.

Samverkan Öresundstågstrafiken och uppdraget till Öresundståg AB

Öresundstågstrafiken är ett gemensamt regionaltågssystem i södra Sverige och via Öresundsbron vidare in i Danmark. Parterna i samarbetet är Region Blekinge, Region Halland, Region Kronoberg, Region Kalmar län, Region Skåne och Västtrafik AB. För att hantera den svenska delen av systemet har ägarna bildat ett gemensamt bolag, Öresundståg AB.

20180621 antogs ett nytt ägardirektiv för bolaget. Utöver ägardirektivet finns två avtal som reglerar samarbetet om Öresundstågstrafiken – aktieägaravtalet och samverkansavtalet.

Utifrån ägardirektivet delas Bolagets uppdrag i två delar:

Operativ drift för Öresundstågstrafiken

- Kund-, marknads- och försäljningsfrågor
- Dagliga trafikfrågor
- Löpande fordonsunderhåll
- Löpande kontakter med Trafikverket och andra svenska myndigheter
- Verkstadsdepå i Hässleholm
- Administrativa och ekonomiska uppgifter
- Planering operativ drift
- Utvärdering och uppföljning

Strategiska frågor och frågor av långsiktig karaktär

- Långsiktig utveckling av den gemensamma trafiken
- Vision, varumärke och affärsidé
- Fordonsförvaltning
- Linjesträckning, uppehållsbild och turtäthet
- Strategisk övergripande långsiktig tågplanering
- Långsiktig ekonomisk plan

Fordonsförvaltning

Öresundstågssystemet trafikeras med 111 fordon, varav 77 ägs av de svenska länstrafikbolagen/regionerna och 34 av DSB. Fordonsägarna har avtalat om en gemensam förvaltningsfunktion för Öresundstågen. Deltagande fordonsägare är Skånetrafiken, DSB, AB Transitio, Hallandstrafiken och Blekingetrafiken. Länstrafiken Kronoberg och Kalmar har lagt ägandet av sina fordon i Transitio. Västtrafiken AB tillhandahåller fordon till trafiken genom Hallandstrafiken. Gällande Förvaltningsavtal tecknades 2008, tilläggsavtal har tillkommit i specifika frågor. Avtalet gäller t o m 2019-12-31. Uppgifterna innebär i stort att:

- Hålla ett långsiktigt tekniskt och ekonomiskt förvaltningsperspektiv
- Upphandla och driva tekniska projekt
- Bereda ekonomiska frågor för beslut hos berörda fordonsägare, t ex reinvesteringsärenden

Utmaningar kring Öresundstågstrafiken

Öresundstågens styrka är att erbjuda snabba resor mellan större orter samt att sudda ut länsgränserna och binda samman Sverige med Danmark.

Öresundstågens utmaningar är flera, där den mest framträdande handlar om fordonen; att varje dag till varje tur få ut rätt antal fordon i trafik, att fordonen är hela och rena, att dörrar, toaletter, klimatanläggning mm fungerar och att

fordonen är uppdaterade med ny teknik och nya funktioner som exempelvis wi-fi. Många parter är involverade:

- Fordonsförvaltningen är fordonsägarnas gemensamma förvaltning av fordonsflotta.
- Trafikverket äger infrastrukturen som skapar de grundläggande förutsättningarna för att planera och utföra trafiken.
- Öresundståg AB gör tåglägesansökan och är avtalspart med Trafikverket när det gäller Öresundstågstrafiken på svensk sida.
- Transdev ansvarar för omloppsplaneringen av trafiken i Sverige, dvs ombordbemanning, driftledning, tvätt och städ av fordonen. Öresundståg AB förvaltar avtalet med Transdev.
- DSB ansvarar på motsvarande sätt för trafiken i Danmark.
- Operatörssamarbetsavtal mellan de båda operatörerna Transdev och DSB är tecknat för att trafiken ska gå som ett sammanhållet system.
- Trafikköpareavtal mellan dansk och svensk trafikbeställare. Avtalet är mellan Region Skåne/Skånetrafiken och danska staten (Transport-, Bygnings- och Boligministeriet).
- DSB Vedligehold utför reparationer och löpande underhåll på fordonen. Öresundståg AB tillsammans med DSB SOV förvaltar och följer upp leveransen.
- Därutöver finns "Samarbetsavtal avseende förvaltning och uppföljning av underhållsavtal avseende Öresundstågsflottan" som är tecknat mellan Ägarna/Trafikhuvudmännen och DSB SOV. Det är Öresundståg AB som hanterar arbetsuppgifterna tillsammans med Skånetrafiken som också har en representant i Styrgruppen.
- Under år 2020 startar ett nytt trafikavtal (med både trafik och underhåll) och en ny depå i Hässleholm. Öresundståg AB är hyresgäst i depån och kommer att förvalta avtalet.

För att dagligen kunna leverera hela och rena fordon samt rätt antal fordon i trafik krävs koordinering och en samlad styrning, vilket brister idag.

Öresundstågs samordningsansvar

Bolaget har i uppdrag att hantera den operativa driften.

Öresundståg AB ansvarar för den dagliga leveransen till kund. Bolaget planerar, utvecklar och följer upp trafiken och underhållet. Däremot har Bolaget inte full rådighet över tillgången till fordon, eftersom beslut om reinvesteringar i fordon samt när i tiden dessa ska ske hanteras i Fordonsförvaltningen. Det finns i dagsläget inte heller en tydlig koppling mellan investeringarna på fordonen och deras påverkan på driftsbudgeten.

Bolaget ansvarar för en samlad ekonomisk information för hela trafiksystemet samt administrerar avräkning gällande trafik, underhåll och fordon fördelat på respektive län.

Bolaget har ansvar för ett antal strategiska och långsiktiga frågor

Bolaget tar fram en strategisk plan över hur trafiken ska utvecklas. Denna beskriver trafiken (resor, upplägg, marknad och utbud). Den kommer också att beskriva vilken typ av fordon som passar bäst för detta (hastighet, komfort och service, kapacitet) samt infrastrukturen.

Bolaget ska också ta fram en långsiktig ekonomisk plan för hela Öresundstågs-verksamheten som även kommer att visa på investeringsbehov i fordon.

Bolaget har också ansvaret att förvalta och utveckla varumärket Öresundståg. Att se till det övergripande och gemensamma bästa och att Öresundstågstrafiken utvecklas på ett ekonomiskt försvarbart sätt.

Slutsats

Både utifrån det operativa och strategiska perspektivet behövs en ökad styrning mellan trafik, underhåll och fordon.

Öresundståg AB bedriver sin verksamhet i nära samarbete med sina ägare och genom att ge Bolaget ett ansvar även kring fordonsförvaltningen, på motsvarande sätt som med trafik och underhåll, skapar man en ökad styrning, tydlighet, effektivitet och även en förankring i styrelsen innan formella beslut fattas hos respektive ägare.

Styrelsen för Öresundståg AB rekommenderar därför ägarna att:

- ge VD på Öresundståg AB i uppdrag att utarbeta ett förslag på nytt arbetssätt och styrning av förvaltningen av de svenska fordonen i Öresundstågstrafiken med utgångspunkt i det uppdrag som Öresundståg AB har enligt punkt 3.3.6 i Ägardirektiv "Bolaget får i uppdrag att samordna fordonsförvaltningen och bereda ärenden". Uppdraget genomförs i samråd med Trafikdirektörer/VD hos ägarna.
- ett nytt avtal fr o m 2020-01-01 om fordonsförvaltning mellan fordonsägarna anpassas utifrån ovanstående.

Hässelholm den 3 april 2019

Stefan Svalö
Ordförande Öresundståg AB

Dag Hultefors
Vice Ordförande Öresundståg AB

Sammanträdesplan för trafiknämnden 2020

10

19RGK204

Trafiknämnden

Sammanträdesplan för trafiknämnden 2020

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Sammanfattning

Regionfullmäktige har fastställt sammanträdesplan för Region Kronobergs politiska organisation (RF § 107/2019).

Enligt reglemente får ordförande ändra tidpunkt för sammanträde, ställa in sammanträde eller utlysa extra sammanträde, därför föreslår trafiknämndens presidium att trafiknämnden sammanträder på följande datum istället för tidigare fastslagna:

29 januari, 4 mars, 29 april, 3 juni, 31 augusti, 30 september, 18 november och 16 december.

Trafiknämndens presidium har fastställt följande datum för presidiemöten inför ovanstående sammanträden:

15 januari, 25 februari, 22 april, 25 maj, 20 augusti, 23 september, 4 november, 9 december.

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: RF § 107/2019 Sammanträdesplan 2020
Antagen sammanträdesplan Region Kronoberg 2020

[illegible]

Översyn av regelverk för Närtrafiken

11

16RK119

Trafiknämnden

Översyn av regelverk för Närtrafiken

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att genomföra en översyn av regelverk för Närtrafiken.

Sammanfattning

Trafiknämnden vill genom Närtrafiken erbjuda resmöjligheter för regionens alla invånare. Flertalet invånare har tillgång till tåg eller linjelagd busstrafik. De som inte har direkt närhet till detta erbjuds en anropsstyrd trafik kallad Närtrafik.

Närtrafiken har införts succesivt i länets kommuner och nu föreligger behov att genomföra en översyn av regelverket för att ytterligare förbättra förutsättningarna för trafikslaget.

Föreslås att trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att genomföra en översyn av Närtrafikens regelverk. Utredningen återrapporteras till trafiknämndens presidium, som agerar styrgrupp. Trafiknämnden fattar beslut om nytt regelverk vid nämndens sammanträde i december 2019.

Carina Bengtsson
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör