

Trafikförsörjningsprogram



Rapport nr 2 – 2010

Nuläge – vision, mål och styrning

Inledning

Inom ramen för arbetet med trafikförsörjningsprogrammet kommer regionförbundet att ta fram en rad fakta-PM som underlag. Dessa PM är tjänstemannaprodukter som är avsedda att ligga till grund för diskussion och beslut. De olika PM-orna belyser olika områden, totalt 12-14 stycken, som ett heltäckande program behöver innehålla.

Detta avsnitt innehåller en beskrivning av vilka dokument som styr Länstrafiken Kronoberg idag och vad de innehåller i form av vision, mål och strategier. En beskrivning lämnas av hur de olika dokumenten hänger ihop och vid vilken tid på året de beslutas.

Det innehåller också en kortfattad redogörelse för hur styrningen av Länstrafiken Kronoberg sker.

Sammanfattning

Länstrafiken har arbetat med sex olika styrdokument med delvis likartat innehåll: Affärsplan, trafikplan, budget, länstrafiktaxa, marknadsplan och verksamhetsplan. Från 2010 används inte affärsplanen längre.

Tidigare uttrycktes målen med länstrafikens verksamhet främst i affärsplanen. Den gav en ram för planeringen av trafiken som sedan preciserades i trafikproduktionsplanen. Båda dokumenten beslutades av fullmäktige, affärsplanen i maj och trafikproduktionsplanen i september.

Marknadsplanen gäller i tre år och beslutas av fullmäktige, nuvarande plan sträcker sig mellan åren 2006 och 2009.

Verksamhetsplanen och budget beslutas av fullmäktige i december varje år.

Länstrafikens verksamhet styrs ytterst av förbundsordningen eftersom Länstrafiken är en del av regionförbundet. Där beskrivs översiktligt länstrafikens uppdrag eller snarare regionförbundets uppdrag som trafik huvudman. För att utföra de i förbundsordningen uppräknade uppgifterna finns en tjänstemannaorganisation benämnd Länstrafiken Kronoberg.

Länstrafiken har formulerat följande vision (som den uttrycks i marknadsplanen):

”Länstrafiken Kronoberg vill att alla som avser att göra en resa ska se kollektivtrafik som ett tänkbart alternativ till bilen.”

Övergripande mål är (från Affärsplan 2009-2010 p 2) :

- Öka antalet resande (med 50% mellan 2005 och 2020)
- Bibehålla en hög täckningsgrad
- Erbjud länet invånare en fungerande kollektivtrafik
- Genom samordning av samhällsbetalda resor öka tillgängligheten till kollektivtrafiken
- Genom förhandlingsupphandlingar skapa förutsättningar för effektiva trafiklösningar och likartade förutsättningar för både stora och små entreprenörer
- Binda samman regionaltågssystem längs södra stambanan för att ytterligare förbättra tillgängligheten till arbete, studier och val av bostadsort
- Förnyelsebara drivmedel skall 2012 användas i minst 20% av kollektivtrafiken och till 100% år 2020.
- 90% av all tågtrafik skall 2012 drivas med förnyelsebar el och till 100% år 2020

Strategin för att uppnå målen lyder (Affärsplan 2009-2010 p 2.1):

- Att stödja de mellanstora tätorterna som idag har en utbyggd service men som gradvis urholkas
- Att stimulera en väl utbyggd interregional tågtrafik, vilket är bra för hela länet

- Att eftersträva samverkan med arbetsgivare för att anpassa möjligheterna att arbetspendla med kollektivtrafiken
- Att bibehålla en hög täckningsgrad för kollektivtrafiken
- Att knyta samman högskolor och universitet i södra Sverige/Själland i ett väl fungerande tågssystem
- Att fortsätta ha ambitionen om lika villkor vid upphandlingar, oavsett storlek på trafikföretag, vilket är gynnsamt för konkurrensen
- Att intensifiera marknadsföringen för att öka resandet i alla trafikslagen
- Att avsätta 2% av omsättningen för landsbygdstrafiken och stadstrafiken till marknadsföring och produktutveckling
- Att skapa nya former av kollektivtrafik för de grupper som tidigare endast varit hänvisade till anropsstyrd trafik
- Att genom samordning av trafikslag minska skattekollektivets kostnader
- Att de medlemmar som vill ha hjälp med kollektivtrafikanknutna frågor skall erhålla den hjälpen
- Att utveckla nya produkter för nya resenärsgupper

Det är förbundsfullmäktige som ytterst styr Länstrafikens verksamhet. För den årliga styrningen finns ett Trafikutskott under förbundsstyrelsen som har till uppgift att politiskt styra Länstrafiken med utgångspunkt i styrdokumentet.

För det underskott som uppstår finns en fördelningsnyckel mellan medlemmarna för olika trafikslag samt för administrativa kostnader.

Täckningsbidraget har de senaste åren legat runt 50%: något över för Växjö stadstrafik och något under för regiontrafiken.

Medlemsbidraget för 2011 uppgår till 184.171 TKR vilket är 15.293 TKR högre än budget 2010 (168.878 TKR).

Trafikproduktionen (exklusive anropsstyrda transporter) beräknas uppgå till 16.314.000 vagnkilometer 2011, en ökning från budget 2010 med 137.000 vagnkilometer.

Kostnadsomslutningen i budget 2011 uppgår till 528,9 MKR, en ökning med 35,2 MKR jämfört med budget 2010.

Länstrafikens nuvarande styrdokument och policybeslut

Länstrafiken Kronoberg är en del av Regionförbundet södra Småland och styrs därmed ytterst av förbundsordningen. Delar av texten i förbundsordningen avser direkt länstrafiken.

Länstrafiken Kronoberg arbetade i huvudsak med Affärsplan och trafikplan som styrdokument. Affärsplanen beslutades av fullmäktige i maj och trafikplanen i september. Det kompletteras med en marknadsplan. Budget och taxa för länstrafiken beslutas i december varje år gällande nästkommande år, dvs i december 2010 beslutas budget för 2012. Regionförbundets verksamhetsplan beslutas också i december och där framgår kommande års prioriteringar.

Styrdokumentens innehåll

Förbundsordningen

Länstrafiken har ju sedan 1 januari 2007 samma förbundsordning som övriga regionförbundet. I förbundsordningen står följande som handlar direkt om Länstrafiken Kronoberg.

Ett av regionförbundets ändamål är att vara trafikhuvudman. I punkt åtta anges att "Förbundet skall som trafikhuvudman inom Kronobergs län samt angränsande områden självt eller genom avtal med trafikföretag eller andra trafikhuvudmän:

- ansvara för, utföra, planera, organisera och upphandla lokal och regional trafik på järnvägsnät och
- ansvara för, utföra, planera, organisera och upphandla den lokala och regionala linjetrafiken med bussar, kompletteringstrafik inkluderat, samt de transporter av gods som sker med denna trafik, och
- ansvara för, utföra, planera, organisera och upphandla de trafikslag som ingår i speciell reguljär trafik samt serviceresor, samt efter överenskommelse med en eller flera medlemmar även persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna och landstinget skall tillgodose och samordna, och
- administrera sjukresor, samt att efter överenskommelse med respektive medlem administrera färdtjänstlegitimering och andra åtgärder och uppgifter som medlem överlåtit eller givit uppdrag åt kommunalförbundet att utföra.

Fördelning av förbundets underskott/kostnader avseende Länstrafiken

Regional tågtrafik

Nettokostnaderna för förbundets verksamhet avseende regional tågtrafik för varje enskilt kalenderår skall, i den mån de ej täcks på annat sätt, bestridas genom bidrag från förbundsmedlemmarna. Dessa nettokostnader benämns nedan "tågstkostnader".

Tågstkostnaderna skall beräknas och fördelas separat för varje bansträcka enligt följande:

Landstinget står för 50 % av tågkostnaderna.

20 % av tågkostnaderna fördelas mellan de medlemskommuner vilka har tåguppehåll, med lika stora andel per kommun.

20 % av tågkostnaderna fördelas mellan de medlemskommuner vilka har tåguppehåll, efter respektive kommuns andel av folkmängden i dessa kommuner. Med folkmängden avses folkmängden i kommunerna den 31 december året före det år tågkostnaderna hänförs till.

5 % av tågkostnaderna fördelas mellan de medlemskommuner vilka inte har tåguppehåll, med lika stora andel per kommun.

5 % av tågkostnaderna fördelas mellan medlemskommuner utan tåguppehåll, efter respektive kommuns andel av folkmängden i dessa kommuner. Med folkmängden avses folkmängden i kommunerna den 31 december året före det år tågkostnaderna hänförs till.

Linjetrafik med buss

Nettokostnaderna för Länstrafiken Kronobergs engagemang i linjetrafikverksamheten med buss för varje enskilt kalenderår skall fördelas enligt följande. Dessa nettokostnader benämns nedan "Underskottet".

Underskottet i linjetrafikverksamheten i landsbygdstrafiken i länet, med vilket avses samtliga trafik kostnader efter avdrag med samtliga trafikintäkter hänförliga till denna trafik, skall till 50 % täckas av landstinget. Återstående 50 % av detta Underskott fördelas mellan medlemskommunerna i förhållande till respektive medlemskommuns andel av det totala antalet genomförda vagnkilometer landsbygdstrafik under året i länet.

Underskottet i linjetrafikverksamheten inom tätortstrafik i länet, med vilket avses samtliga trafik kostnader efter avdrag med samtliga trafikintäkter hänförliga till denna trafik, skall till 1/3 betalas av landstinget och till 2/3 av den kommun inom vilken trafiken bedrivs.

Om medlemskommun får medgivande av förbundet att bedriva trafik inom kommunen med högre trafikstandard eller till lägre taxa än vad som tillämpas i allmänhet i länet skall förbundet fastställa den avvikelse som med anledning härav kan påkallas från här angiven fördelningsgrund.

Övrig trafik

Kostnaderna för Länstrafiken Kronobergs engagemang i de trafikslag som omfattas av speciell reguljär trafik och serviceresor som enskild medlem överlätit till kommunalförbundet skall i sin helhet belasta denna medlem. Även dessa kostnader skall fördelas för varje enskilt kalenderår.

Administrativa kostnader

De administrativa kostnaderna för Länstrafiken Kronobergs verksamhet, med undantag av de nedan under avsnitt "Drift och underhåll avseende hållplatser samt stationsavgifter" angivna kostnadsposterna, skall för varje enskilt kalenderår fördelas mellan medlemmarna i kommunalförbundet med utgångspunkt i respektive medlems andel av det totala antalet utförda vagnkilometrar linjetrafik med buss.

Drift och underhåll avseende hållplatser samt stationsavgifter

Respektive medlem i kommunalförbundet ansvarar för drift och underhåll av hållplatser och bussterminaler inom sitt geografiska område, vilka används i linjetrafik med buss eller tågtrafik. Dock ansvarar kommunalförbundet för att erforderlig information om linjetrafiken lämnas här, bl.a. i form av hållplatsskyltar.

Kommunalförbundet ansvarar för erläggandet av stationsavgifter avseende de allmänna utrymmena i järnvägsstationerna inom länet.

Kommunalförbundets kostnader för stationsavgifter fördelas enligt den ovan angivna fördelningsmodellen för tågstnader, med den skillnaden att ordet tåguppehåll istället skall avse väntsalsutrymmen i järnvägsstationer inom länet som omfattas av stationsavgifter.

Vision och mål

Länstrafiken har formulerat följande vision (som den uttrycks i marknadsplanen):

”Länstrafiken Kronoberg vill att alla som avser att göra en resa ska se kollektivtrafik som ett tänkbart alternativ till bilen.”

Övergripande mål är (från Affärsplan 2009-2010 p 2) :

- Öka antalet resande (med 50% mellan 2005 och 2020)
- Bibehålla en hög täckningsgrad
- Erbjud länets invånare en fungerande kollektivtrafik
- Genom samordning av samhällsbetalda resor öka tillgängligheten till kollektivtrafiken
- Genom förhandlingsupphandlingar skapa förutsättningar för effektiva trafiklösningar och likartade förutsättningar för både stora och små entreprenörer
- Binda samman regionaltågssystem längs södra stambanan för att ytterligare förbättra tillgängligheten till arbete, studier och val av bostadsort
- Förnyelsebara drivmedel skall 2012 användas i minst 20% av kollektivtrafiken och till 100% år 2020.
- 90% av all tågtrafik skall 2012 drivas med förnyelsebar el och till 100% år 2020

Strategin för att uppnå målen lyder (Affärsplan 2009-2010 p 2.1):

- Att stödja de mellanstora tätorterna som idag har en utbyggd service men som gradvis urholkas
- Att stimulera en väl utbyggd interregional tågtrafik, vilket är bra för hela länet
- Att eftersträva samverkan med arbetsgivare för att anpassa möjligheterna att arbetspendla med kollektivtrafiken
- Att bibehålla en hög täckningsgrad för kollektivtrafiken
- Att knyta samman högskolor och universitet i södra Sverige/Själland i ett väl fungerande tågssystem
- Att fortsätta ha ambitionen om lika villkor vid upphandlingar, oavsett storlek på trafikföretag, vilket är gynnsamt för konkurrensen
- Att intensifiera marknadsföringen för att öka resandet i alla trafikslagen

- Att avsätta 2% av omsättningen för landsbygdstrafiken och stadstrafiken till marknadsföring och produktutveckling
- Att skapa nya former av kollektivtrafik för de grupper som tidigare endast varit hänvisade till anropsstyrd trafik
- Att genom samordning av trafikslag minska skattekollektivets kostnader
- Att de medlemmar som vill ha hjälp med kollektivtrafikanknutna frågor skall erhålla den hjälpen
- Att utveckla nya produkter för nya resenärsgupper

Andra beslut som styr Länstrafiken

Det har genom åren fattats beslut som innebär principiella ställningstaganden.

- Genom linjeläggning av skolturer erbjuda nya resmöjligheter inte minst i de kommuner som tidigare inte haft möjligheten.
- Kommunerna har, tillsammans med Vägverket, ansvar för hållplatser och bussfickor, både anläggning och skötsel
- Hållplatserna bör vara utformade så att de underlättar färdmedelsvalet (väderskydd, cykelställ, bänk, belysning)
- Antalet resande per tur ska inte understiga 7 per enkeltur och 15 per dubbeltur.

Policy för subventionerade resor

Senast i samband med fullmäktiges beslut om länstrafiktaxa 2011 fastställdes policy för ytterligare subvention av resor (utöver den subvention av biljettpriset som utgör medlemsbidrag) samt vad som gäller för bytesresor och kompletteringstrafik. Beslut om den här policyn tas både i affärsplanen, i beslutet om länstrafiktaxan och ibland även i trafikplanen.

- Extra resor ombesörjs av Länstrafiken endast åt de huvudmän som Länstrafiken träffat skolskjutsavtal med.
- Anpassning av körvägar och trafikutbud efter lokala förutsättningar och evenemang, sker i samarbete med verksamhetsansvariga och kommunen.
- Ytterligare subventioner av resor, ex fria resor i någon omfattning, utöver vad fullmäktige fastställt, genomförs ej. Förbundsstyrelsen kan besluta om enstaka undantag, företrädesvis i samband med nationella kollektivtrafikkampanjer.
- En enskild kommun/Landstinget äger rätt att vid särskilda tillfällen begära att den enskilde resenären skall åka gratis samtidigt som medlemmen betalar Länstrafiken för de utförda resorna – antingen genom att utrusta resenärerna med biljett i förväg alternativt debitering i efterhand.
- I enlighet med § 9 förbundsordningen äger medlemskommun rätt att inom kommunen bedriva trafik med en högre trafikstandard eller till lägre taxa. Trafikkostnaden täcks helt av kommunen. (Trafikplan 2010-2011, beslutad fullmäktige 101204).

Biljettgiltighet för omstigning/byte är 2 timmar i den första zonen för resenärer med rabattkort och kontantbiljetter (Länstrafiktaxa 2011). Detta är ett exempel på en mängd principer för prissättning som finns och som beslutas varje år i dokumentet "Länstrafiktaxa". Andra exempel på principer är den zonbaserade taxan, att det finns olika typer av kort och enkelbiljetter med mera.

Det finns en policy för mängdrabatt vid större inköp som innebär 10% volymrabatt vid köp av minst 100 rabattkort, 10 periodkort eller 50 endagskort.

Besökskort för utländska ungdomar gällande åtta dagar betalar respektive skola/arrangör 100 kr exkl. moms för.

Sedan 1 februari 2007 infördes en rabatterad gruppbiljett i linjetrafik för grundskoleelever. Priset är ett enhetspris för hela gruppen oavsett storlek, dock max 30 personer. Gruppbiljetten gäller endast för resor som påbörjas skoldagar mellan kl. 9 och kl. 15. Resorna måste föras till Länstrafiken minst ett vardagsdygn i förväg.

När det gäller turer för gymnasieelever gäller följande:

- Krav på nya turer för nya elevgrupper i det större linjenätet, följer samma principer som för övrig trafik, dvs 7/15 resande per enkel- resp dubbeltur
- Krav på nya turer som kan samordnas med grundskolelevernas resbehov och kan i vissa fall realiseras om det samlade underlaget bedöms som tillräckligt stort.
- Krav på nya linjer i nya relationer kan endast realiseras om det också finns ett tillräckligt stort underlag även inom andra resenärsgupper.

Policy för trygghet och säkerhet

- Personalens förutsättningar för att skapa en trygg och säker kollektivtrafik
- Trygga och säkra fordon i kollektivtrafiken
- Trygga och säkra hållplatser och terminaler
- Trygg och säker väg till och från hållplatser och terminaler
- Ambitionen är sedan att policyn integreras i det dagliga arbetet hos trafikhuvudmän och entreprenörer
- Att kontinuerligt arbeta med trygghets- och säkerhetsfrågor

I Affärsplan 2008-2009 anges att regionförstoring i hög grad är infrastrukturburen. För att alla kommuner ska få del av regionförstoringen bör följande busstråk utvecklas under en treårsperiod:

- Skruv-Emmaboda
- Ljungby-Halmstad
- Markaryd-Ljungby-Värnamo längs E4
- Markaryd-Laholm

- Markaryd-Halmstad

Marknadsplan 2006-2008

I marknadsplanen anges att i länstrafikens uppgift som trafikhuvudman ingår

- Att erbjuda en väl fungerande trafik till nytta för den enskilde och samhället
- Att erbjuda kollektivtrafik som möjliggör skol- och arbetspendling samt service- och fritidsresor
- Att samordna andra trafikuppdrag efter särskild överenskommelse med respektive medlem
- Att planera, upphandla, utveckla och marknadsföra kollektivtrafik och anropsstyrd trafik
- Att göra det attraktivare och lättare för länsinvånarna att resa kollektivt
- Att erbjuda resor som är prisvärda, säkra, miljövänliga och handikappanpassade
- Att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla som kan ta sig till och från en hållplats

Marknadsplanens övergripande mål

- Öka kollektivtrafikresandet
- Öka antalet nöjda kunder
- Stärka varumärket Länstrafiken Kronoberg. Länstrafiken skall uppfattas som modern, serviceinriktad, lyhörd, positiv och aktiv.
- Förbättra tillgängligheten till information så att Länstrafiken snabbt kan kommunicera ut de förbättringar/förändringar som görs.
- Bibehålla ett enkelt taxsystem , dvs ett taxsystem som är enkelt att förstå och enkelt att använda

Den till målen kopplade strategin har fyra områden:

- Ökad kundanpassning
- Förbättrad information
- Positionering av varumärket
- Utökad samverkan

Verksamhetsplan 2010

I verksamhetsplan 2010 anges att länstrafiken kommer att inriktas på att säkerställa driften av tågtrafiken inom länet och över länsgräns. Dessutom ska upphandling påbörjas av pågatågtrafiken och Serviceresetrafiken. För trafikavdelningen och marknad/försäljning finns en lista över konkreta arbetsuppgifter. Ansvaret är delvis förändrat i samband med omorganisationen 1 februari 2010.

Taxor och avgifter

För en stor del av Länstrafikens taxor och avgifter görs numera överenskommelser med grannlänen inom ramen för Sydtaxan. Sydtaxan är en benämning på det samarbete som sker i sydsverige för att harmonisera biljetteringen. Att harmonisera taxorna är en förutsättning i beslutet om trafikeringsrätten. Överenskommelser sker alltså om principer men avgifterna styr varje huvudman själv.

Det under hösten 2009 införda Resekortet kan användas i alla de län som ingår i Öresundstågsarbetet. Biljettmaskinerna levereras av samma företag men maskinerna är inte helt gemensamma. Enda undantaget är Kalmar län.

Länstrafiktaxan beslutas av fullmäktige i december varje år.

Styrning

När regionförbundet bildades var det i praktiken så att kommunalförbundet för länstrafiken utvidgades till att utgöra hela regionförbundets verksamhet. Länstrafiken är därmed sedan 1 januari 2007 en del av Regionförbundet södra Småland och verksamheten styrs ytterst av förbundsfullmäktige och förbundsstyrelsen.

Förbundsstyrelsens Trafikutskott ansvarar politiskt för den årliga driften av Länstrafiken inom de ramar styrdokumentet, verksamhetsplanen och budgeten sätter upp.

Administrativt ansvarar Trafikdirektören för driften. I egenskap av biträdande regiondirektör ansvarar Trafikdirektören också för den långsiktiga utvecklingen av trafikfrågorna och för att nödvändiga styrdokument tas fram. Det sker i staben för strategisk planering.

Förutom ovan uppräknade styrdokument finns exempelvis förarhandboken som styr en stor del av det praktiska arbetet gentemot resenären.

Beslutsår för Länstrafiken

De styrdokument (förutom förbundsordningen) som Länstrafiken arbetar med är (Affärsplan), Trafikproduktionsplan, Marknadsplan samt verksamhetsplan och budget.

Affärsplanen används inte längre men var tidigare det dokument som angav förutsättningarna för att bedriva trafik som en ram för efterföljande trafikproduktionsplan.

Trafikproduktionsplanen beslutas av fullmäktige i september. Den innehåller den konkreta produktionen under nästkommande tidtabellsperiod. Den beskriver exempelvis i detalj hur många vagnkilometer som produceras på varje linje och vilka förändringar i volymen som planeras. Den innehåller också kostnadsberäkningar.

Verksamhetsplan och budget beslutas av fullmäktige i december. Budgeten gäller då nästkommande kalenderår, dvs i december 2010 beslutas budget för 2012.

Ekonomi

Underskottet som uppstår i trafiken delas mellan medlemmarna, i enlighet med förbundsordningen.

2007 låg Kronoberg på plats 18 av 21 län när det gäller kostnad/invånare för länstrafik: 1 241 kr/invånare vilket alltså innebär att trafiken i länet subventioneras i liten utsträckning, tredje minst i landet.

Täckningsbidraget har de senaste åren legat runt 50%: något över för Växjö stadstrafik och något under för regiontrafiken.

Medlemsbidraget för 2011 uppgår till 184.171 TKR vilket är 15.293 TKR högre än budget 2010 (168.878 TKR).

Trafikproduktionen (exklusive anropsstyrda transporter) beräknas uppgå till 16.314.000 vagnkilometer 2011, en ökning från budget 2010 med 137.000 vagnkilometer. Liknande justeringar i produktionen äger rum varje år – någon procent räknat i volym.

Kostnadsomslutningen i budget 2011 uppgår till 528,9 MKR, en ökning med 35,2 MKR jämfört med budget 2010.

Medlemsbidrag per medlem

	2009	2010	2011	2012
Landstinget	64 921	79 374	86 800	
Växjö	37 905	45 704	49 403	
Alvesta	8 271	10 001	11 306	
Lessebo	2 684	4 118	4 479	
Ljungby	9 275	10 599	11 546	
Markaryd	2 146	2 684	2 963	
Tingsryd	4 102	5 189	5 527	
Uppvidinge	5 620	6 504	6 977	
Älmhult	3 541	4 705	5 170	