

LJUNGBY KOMMUN	
BARN- OCH UNGDOMSUTSKOTT	
Ank	
Dnr	530

Au § 3

Dnr 2008/0030

Samhällsbetalda transporter i Ljungby kommun

Uppföljning av rapport

Beslut

Arbetsutskottet översänder kommunledningskontorets uppföljning till barn- och utbildningsnämnden och till socialnämnden för yttrande. Senast 2008-04-30 ska yttrandena redovisas för arbetsutskottet.

Redogörelse för ärendet

Kommunledningskontoret har överlämnat förslag till Uppföljning av rapport om samhällsbetalda transporter i Ljungby kommun daterat 2008-01-22.

Rapporten "Samhällsbetalda resor i Ljungby kommun", framlagd av tekniska kontoret hösten 2002, redovisar kommunens engagemang rörande de samhällsbetalda resor som kommunen ansvarar för.

Syftet med kommunledningskontorets uppföljning har varit att med utgångspunkt från konklusioner och framlagda förslag i den tidigare rapporten redovisa nuläge, förväntad utveckling och resursbehov samt utreda om det föreligger behov av ändrad organisation.

Kommunledningskontoret anser i skrivelse den 23 januari 2008 att kommunen bör behålla nuvarande ansvarsfördelning mellan kommunen och Länstrafiken, innebärande att kommunen fortsätter att ansvara för tillståndsgivning av färdtjänst samt beviljande av skolskjutsar.

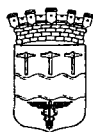
För att arbeta effektivt med de samhällsbetalda transporterna bör kommunen omfördela ansvaret för verksamheten enligt följande:

- Kommunstyrelsen ska, genom kommunledningskontoret, ha det övergripande ansvaret för de samhällsbetalda resorna i Ljungby kommun.
- Kommunstyrelsen ska, genom kommunledningskontoret, ansvara för kollektivtrafiken, inklusive kommunens ansvar för inrättande av busshållplatser samt för hanteringen av särskild kollektivtrafik och skolskjutsarna. Arbetet ska bedrivas i samråd med Länstrafiken och i kontakt med berörda förvaltningar och andra berörda kommuner.
- Budgetansvaret för den särskilda kollektivtrafiken samt för skolskjutsarna överförs till kommunstyrelsen från socialnämnden respektive från barn- och utbildningsnämnden.

Den nya organisationen inrättas från 1 januari 2009.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



LJUNGBY
KOMMUN

1(2)

2008-01-23

Dnr

2008/0030.530

Ks 2008/0030.530

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Kommunledningskontoret
Göran Lundberg
Tel. 0372-78 91 18
goran.lundberg@ljungby.se

Uppföljning av rapport om samhällsbetalda transporter i Ljungby kommun

Ärendet

Kommunledningskontoret har gjort en uppföljning av rapporten "Samhällsbetalda resor i Ljungby kommun". Denna rapport, framlagd av tekniska kontoret hösten 2002, redovisade kommunens engagemang rörande de samhällsbetalda resor som kommunen ansvarar för.

Den tidigare rapporten innehöll en omfattande genomgång av definitioner, ansvar, redovisning av lagstiftning, m. m. Dessa avsnitt redovisas inte i uppföljningen annat i den mån någon väsentlig förändring skett. Uppföljningen har genomförts i samråd med berörda förvaltningar och Länstrafiken. Sjukresor, som landstinget ansvarar för, ingick inte i tekniska kontorets utredning och omfattas inte av denna uppföljning.

Syftet med kommunledningskontorets uppföljning har varit att med utgångspunkt från konklusioner och framlagda förslag i den tidigare rapporten redovisa nuläge, förväntad utveckling och resursbehov samt utreda om det föreligger behov av ändrad organisation.

Uppföljningen visar bland annat att kommunens kostnader för de samhällsbetalda resorna har ökat från ca 25 miljoner per 2004 till ca 33 miljoner 2007. Kostnaderna har ökat inom alla typer av resor.

Vidare har trenden att antalet tillstånd till särskild kollektivtrafik minskar brutits. Under perioden 1999 till 2005 minskade antalet från 829 tillstånd till 619. 2006 ökade antalet tillstånd till 756 och under 2007 ökade antalet till 837

Slutsatser

Kommunledningskontoret anser att kommunen bör behålla nuvarande ansvarsfördelning mellan kommunen och länstrafiken, innebärande att kommunen fortsätter att ansvara för tillståndsgivning av färdtjänst samt beviljande av skolskjutsar.

Den gjorda uppföljningen påvisar dock ett behov av att anpassa kommunens nuvarande fördelning av ansvaret för de samhällsbetalda resorna inom Ljungby kommun. Den nya, miljö- och serviceinriktade synen på behovet av utveckling av kollektivtrafik och andra

samhällsbetalda transporter ställer nya krav på planering. Detta medför att det behövs en renodling av ansvaret för resurserna till en enda aktör för att uppnå högre flexibilitet och förbättrade möjligheter att skräddarsy resurserna efter behoven när de uppkommer. Mot denna bakgrund anser kommunledningskontoret att en ändring bör ske av de hittillsvarande ansvarsförhållandena inom kommunen. Kommunledningskontoret anser att kommunen, för att arbeta effektivt med de samhällsbetalda transporterna bör omfördela ansvaret för verksamheten enligt följande:

Kommunstyrelsen ska, genom kommunledningskontoret, ha det övergripande ansvaret för de samhällsbetalda resorna i Ljungby kommun.

Kommunstyrelsen ska, genom kommunledningskontoret, ansvara för kollektivtrafiken, inklusive kommunens ansvar för inrättande av busshållplatser samt för hanteringen av särskild kollektivtrafik och skolskjutsarna. Arbetet ska bedrivas i samråd med Länsstrafiken och i kontakt med berörda förvaltningar och andra berörda kommuner.

Budgetansvaret för den särskilda kollektivtrafiken samt för skolskjutsarna överförs till kommunstyrelsen från socialnämnden respektive från barn- och utbildningsnämnden.

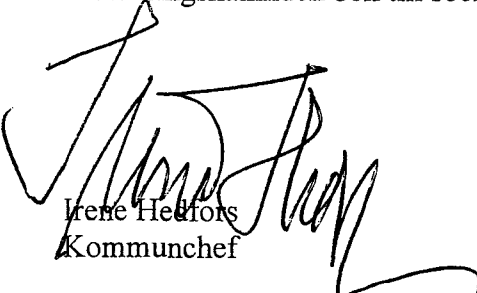
Den nya organisationen inrättas från 1 januari 2009.

De föreslag till förändringar som läggs fram medför ändringar av förhållandet mellan arbetstagare och arbetsgivare. Om det blir aktuellt att genomföra förslagen torde de behöva MBL-förhandlats.

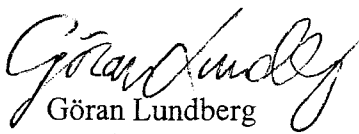
Innan slutligt förslag läggs fram bör berörda nämnder höras.

Förslag till beslut

Arbetsutskottet översänder kommunledningskontorets uppföljning till barn- och utbildningsnämnden och till socialnämnden för yttrande.



Irene Hedfors
Kommunchef



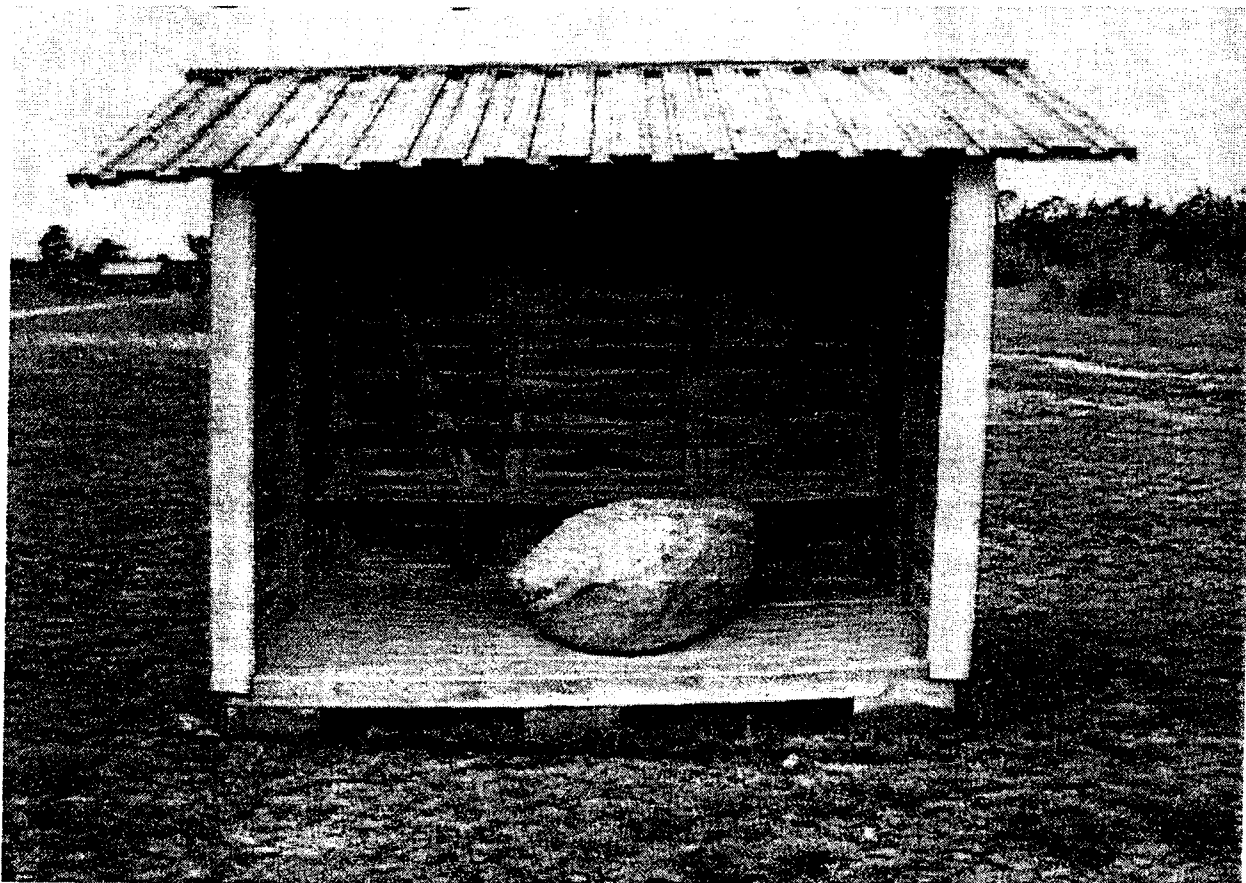
Göran Lundberg
Utredare



LJUNGBY
KOMMUN

2008/0030.530

Uppföljning av rapport om samhällsbetalda transporter i Ljungby kommun



Förslag 2008-01-22

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Sammanfattning	2
2.	Bakgrund	3
3.	Samhällsbetalda resor	5
4.	Nuläge	9
5.	Kommentar till tidigare utredningsförslag	13
6.	Granskning av organisationen i Ljungby kommun	15
7.	Förslag	17
8.	Bilagor	18

1. Sammanfattning

1.1 Utredningsuppdraget

Kommunledningskontoret har gjort en uppföljning av rapporten "Samhällsbetalda resor i Ljungby kommun". Rapporten, framlagd av tekniska kontoret hösten 2002, redovisar kommunens engagemang rörande de samhällsbetalda resor som kommunen ansvarar för.

Syftet med kommunledningskontorets uppföljning har varit att med utgångspunkt från konklusioner och framlagda förslag i den tidigare rapporten redovisa nuläge, förväntad utveckling och resursbehov samt utreda om det föreligger behov av ändrad organisation.

Vid kommunstyrelsens behandling av rapporten 2003 beslöts bl.a. att förslag skulle tas fram till en integrerad organisation för samhällsbetalda resor.

Den tidigare rapporten innehöll en omfattande genomgång av definitioner, ansvar, redovisning av lagstiftning, m. m. Dessa avsnitt redovisas inte i uppföljningen annat i den mån någon väsentlig förändring skett. Uppföljningen har genomförts i samråd med berörda förvaltningar och Länstrafiken. Sjukresor, som landstinget ansvarar för, ingick inte i tekniska kontorets utredning och omfattas inte av denna uppföljning.

1.2 Förslag till ändring av kommunens nuvarande organisation av samhällsbetalda resor

Kommunledningskontoret föreslår att kommunen behåller nuvarande ansvarsfördelning mellan kommunen och länstrafiken. Detta innebär att kommunen fortsätter att ansvara för tillståndsgivning av färdtjänst samt beviljande av skolskjutsar.

Den gjorda uppföljningen påvisar dock ett behov av att anpassa kommunens nuvarande fördelning av ansvaret för de samhällsbetalda resorna inom Ljungby kommun. Den nya, miljö- och serviceinriktade synen på behovet av utveckling av kollektivtrafik och andra samhällsbetalda transporter ställer nya krav på planering. Detta medför att det behövs en renodling av ansvaret för resurserna till en enda aktör för att uppnå högre flexibilitet och förbättrade möjligheter att skräddarsy resurserna efter behoven när de uppkommer. Mot denna bakgrund föreslås följande ändring av ansvarsförhållandena:

- Kommunstyrelsen ska, genom kommunledningskontoret, ha det övergripande ansvaret för de samhällsbetalda resorna.
- Kommunstyrelsen ska, genom kommunledningskontoret, ansvara för kollektivtrafiken, inklusive kommunens ansvar för inrättande av busshållplatser samt för hanteringen av särskild kollektivtrafik och skolskjutsarna. Arbetet ska bedrivas i samråd med Länstrafiken och i kontakt med berörda förvaltningar och andra berörda kommuner.
- Den ändrade fördelningen av ansvar medför också att budgetansvaret för den särskilda kollektivtrafiken samt för skolskjutsarna överförs till kommunstyrelsen från socialnämnden respektive från barn- och utbildningsnämnden.

I uppföljningen föreslås förändringar som påverkar förhållandet mellan arbetstagare och arbetsgivare. Om det blir aktuellt att genomföra förslagen torde de behöva MBL-förhandlats.

Den nya organisationen föreslås inrättas från 1 januari 2009.

2. Bakgrund

2.1 Behovet av en väl fungerande kollektivtrafik

I den förra utredningen lyftes fram ett antal de fördelar som en väl fungerande kollektivtrafik medför för en kommun. Goda pendlingsmöjligheter ger god tillgång till arbetstillfällen, utbildning och övrig service, vilket är gynnsamt för ökad tillväxt. Det framhölls också att om färre reser med personbil minskar både trängseln på vägarna och antalet olyckor. En väl utbyggd kollektivtrafik ökar tillgängligheten för människor som saknar bil, för människor som bor utanför tätorterna och för människor som har funktionshinder

Dessa förhållanden är minst lika aktuella idag som när rapporten lades fram. För Ljungby kommun kan en väl fungerande kollektivtrafik gynna både näringslivets villkor och befolkningsutvecklingen, effekter som ligger inom ramen för målsättningarna i kommunens visionsarbete. Ljungby kommun ska vara en av de bästa kommunerna att leva och bo i och upplevas som attraktivt av näringslivet.

Utvecklingen av kollektivtrafiken ses också som en viktig fråga på riksplanet. Ramen till ett handlingsprogram "*Koll framåt*" för framtidens kollektivtrafik har tagits tas fram av vägverket och banverket. Fem prioriterade delområden ingår och fler kommer att läggas till efter hand. Områdena är:

- samordning av system för information, bokning och biljetthantering
- attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter
- kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade
- kvalitet i kollektivtrafiken
- Kollektivtrafik i gles- och landsbygd.

Koll framåts huvudrapport pekar på två fel i dagens system som måste åtgärdas:

- Brist på resenärsperspektiv, sektorns produktionslogik måste ändras till servicelogik
- Brist på effektivitet från ett helhetsperspektiv

Servicelogiken ser kollektivtrafiken som ett värdeskapande system som genererar såväl samhällsnytta och effektivitet som kundnytta. I produktionslogiken står dessa faktorer ofta i konflikt med varandra. Branschens möjligheter till förändring förutsätter att det sker förändringar i roller och ansvar.

Förändringsmöjligheterna sammanfattas i en vision:

Många fler människor ska uppleva att kollektivtrafiken skapar värde genom att den:

- underlättar det dagliga livet
- ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad
- bidrar till en bättre miljö

För Ljungby kommun och Kronobergs län bör utgångspunkten för utformningen av de framtida insatserna vara det faktum att både kommunen och länet till stor del är glest befolkat, något som innebär en utmaning vad gäller att med rimliga ekonomiska medel tillhandahålla en kollektivtrafik med god turtäthet, god tillgänglighet och god komfort.

Kommunens och länets struktur har hittills medfört att kollektivtrafiken inte haft optimala förutsättningar att kunna utvecklas så att den kan tillgodose trafikanternas behov. Merparten av persontransporterna har i stället kommit att utföras med personbil och/eller cykel.

Förhållandena har också lett till att kollektivtrafiken av flertalet invånare inte ses som ett förstahandsalternativ för att tillgodose det personliga transportbehovet. Marknadsföringen av kollektivtrafiken har mot denna bakgrund troligen sämre premisser i länet än i tätare befolkade områden med bättre utbyggd infrastruktur, den arbetar ”i uppförsbacke”. Se bilaga 1 och 2 om kollektivtrafikens andel av persontransporterna i landet.

Också andra faktorer spelar in vad gäller valet mellan att åka privat eller kollektivt. Den framtida kollektivtrafiken måste än mer än i dag fokusera på de bakomliggande orsakerna. En undersökning inom ramen för *Koll framåt* visar att kvinnor motiv att vilja köpa bil ofta är för att minska osäkerheten vid arbetsresor, se bilaga 3, redovisning av skiftarbetande mäns och kvinnors argument för att välja bil.

2.2 Miljöaspekter allt viktigare

Jämfört med situationen när den förra utredningen lades fram i september 2002 pågår en allt starkare fokusering på människans påverkan av klimatet genom utsläpp av koldioxid och klimatgaser. Transporternas stora roll som klimatpåverkare lyfts fram och kravet på åtgärder för att minska transporternas miljöpåverkan har blivit en viktig fråga.

Bland annat påtalas från miljöorganisationer m.fl. att det krävs radikala åtgärder som leder till en stor inskränkning av transporter med personbil. Mer omfattande ingrepp från samhällets sida förefaller inte vara aktuella i dagsläget. Den dag sådana ingrepp sker förändras dock förhållandena för kollektivtrafiken radikalt.

En viss anpassning till de ändrade förutsättningarna pågår redan idag i form av samåkning, veckoinköp, ökad Internethandel, m.m. Behovet av arbetspendling, m.m. kommer dock att kvarstå, vilket i en ”ransoneringsituation” skulle framtvinga en omfattande överflyttning av trafikanter till kollektivtrafiken. Det ökade trafikantunderlaget skulle i detta läge medföra väsentligt förbättrade förutsättningar för bedrivandet av kollektivtrafik.

Samtidigt kommer det sannolikt att framföras mer krav än för närvarande på att kollektivtrafiken ska kunna ge en servicenivå som liknar personbilens. Fler linjer, tätare turer både dag och kväll, anropsstyrd trafik, god plats för bagage m.m. för att åstadkomma en mer flexibel utformning av trafiken.

2.3 Utredningsuppdraget, syfte

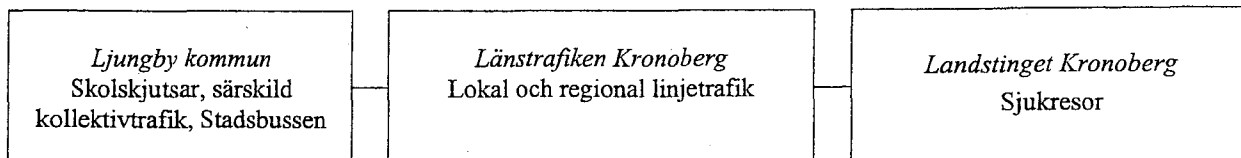
Kommunstyrelsen har gett kommunledningskontoret i uppdrag att följa upp tekniska kontorets utredning 2002 angående den samhällsbetalda trafiken i kommunen.

I kommunstyrelsens uppdrag ingår att redovisa nuläge, förväntad utveckling och resursbehov samt att utreda om det föreligger behov av ändrad organisation. I nuläget handläggs de samhällsbetalda resorna av tre olika nämnder. Kan de medel som respektive nämnd har till sitt förfogande användas mer flexibelt? Kan till exempel effektivitetsvinster i färdtjänsten utnyttjas för att förbättra kollektivtrafiken.

Redan i kommunstyrelsens direktiv för 2002 års utredning påtalades att det i många fall kan vara viktigt att kommunen uppträder som en juridisk person gentemot trafikhuvudmannen. Som juridisk person ska kommunen skapa en samlad bild och ett helhetsperspektiv på kommunens trafikförsörjning.

3. Samhällsbetalda resor

3.1 Nuvarande ansvarsfördelning i Kronobergs län



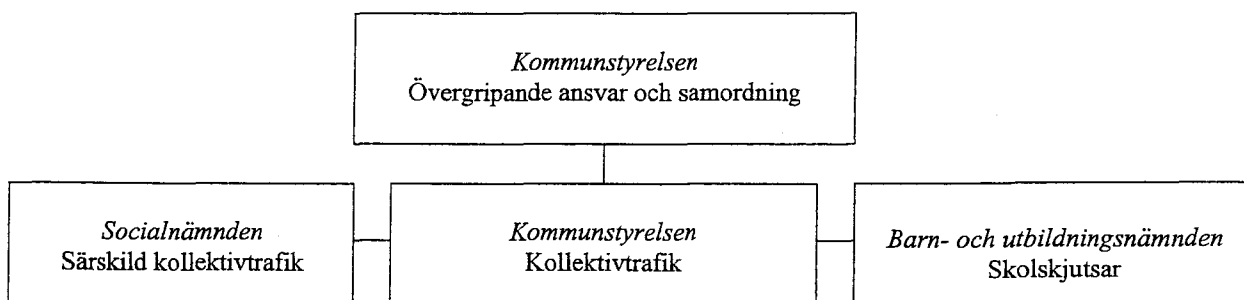
Linjetrafik

Regionförbundet södra Småland, i vilket ingår Länstrafiken Kronoberg, ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken. Regionförbundet är ett kommunalförbund med landstinget och länets kommuner som medlemmar. Länstrafiken Kronoberg benämns Länstrafiken i texten.

Sjukresor

Sjukresorna omfattas inte av denna uppföljning, men det kan noteras att Länstrafiken har i uppdrag att samordna sjukresorna med den särskilda kollektivtrafiken.

3.2 Nuvarande ansvarsfördelning inom Ljungby kommun



Kommunstyrelsen ansvarar för kollektivtrafiken tillsammans med Länstrafiken och andra berörda kommuner. Socialnämnden har ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänsten. Barn- och utbildningsnämnden har ansvar för skolskjutsar. Respektive nämnd har budgetansvaret för de samhällsbetalda resorna.

Ljungby kommun överlåter delar av arbetet med de kommunala resorna till Länstrafiken, som upphandling av fordon, beställning och genomförande av resor. För skolskjutsar och särskild kollektivtrafik har kommunen ett myndighetsansvar, en tillståndsprövning.

Beställningscentral

Enligt avtalet med Länstrafiken ingår Ljungby kommun i beställningscentralen Serviceresor. Centralen tar emot beställningar och har hand om planeringen av resorna. Kostnaden för centralen fördelas mellan kommunerna med en fast kostnad per kommuninvånare och en rörlig kostnad som tar hänsyn till antalet beställda resor.

En beställningscentral på länsnivå ger många fördelar. Det kan uppnås samordningsvinster genom effektivare utnyttjande av fordonen. Möjligheten till samåkning och att färre bilar behöver köra tomma på hemresan bevakas. Samordning kan ske med landstingets sjukresor.

3.3 Avtal med länstrafiken om speciell reguljär trafik och serviceresor

Nuvarande avtal

Det nuvarande avtalet är giltigt under perioden 2006-07-01 till 2009-06-30. För Ljungbys del omfattar avtalet speciell reguljär trafik, skolskjutstransport, särskild kollektivtrafik och kompletteringstrafik. I avtalet regleras inflytande och ansvar för olika uppgifter. Ljungby kommun svarar för legitimering och regelverk. Länstrafiken svarar för upphandling av transporter för skolskjutsar och särskild kollektivtrafik. Länstrafiken svarar också för beställningscentralen som tar emot beställningar och samordnar resor.

Länstrafiken har även avtal med Landstinget om sjukresor. Med hjälp av Länstrafiken vill kommunerna och landstinget effektivisera och samordna sina samhällsbetalda resor.

Option till förlängning av nuvarande avtal

Avtalet innehåller en option till förlängning av avtalet fram till 2012-06-30. På förfrågan från länstrafiken har länets avtalsparter, med undantag av Växjö kommun, tillstyrkt att optionen utlyses. För att lösa den uppkomna situationen har en konsult anlitats för att göra en översyn av serviceresorna med betoning på regelverk, effektivitet och i vilken utsträckning medlemmarnas kostnader kan minskas. Konsultens analys, vilken framlades den 17 januari, tyder på att länstrafikens kostnader för de upphandlade transporttjänsterna i kombination med kostnaderna för driften av beställningscentralen är konkurrenskraftig i förhållande till de jämförbara enheterna (beställningscentraler i Skåne, Jönköping och Halland). En komplettering av analysen ska ske med vissa data från Kalmar och Blekinge läns enheter.

Vidare bör Kalmars nyligen genomförda upphandling analyseras för att få fram bakgrunden till att man där lyckats sänka kostnaderna för serviceresorna. När dessa data föreligger kommer att förnyad diskussion om utlysande av optionen kommer att äga rum mot bakgrund av rapporten. Besked om optionen ska utlysas eller ej måste lämnas före januari månads utgång.

3.4 Omfattning

Tabellen nedan visar omfattningen av de samhällsbetalda resorna under 2006.

Samhällsbetalda resor	Antal resor 2006	Kommunens kostnad per resa (kr)
Linjetrafik, landsbygd	650 000	12,50
Kompletteringstrafik + Kompen	700	100
Tätortslinjer inkl. servicelinjer	Ca 5 000	20
Särskild kollektivtrafik (färdtjänst och riksfärdtjänst)	27 000	228
Skolskjutsar (exkl. busskort gymnasiet)	390 000	30
Summa	ca 1 100 000	

Tabellen visar uppgifter från 2006 för Ljungby kommun. Vissa linjer i landsbygdstrafiken omfattar flera kommuner. Antalet resande i kommunen på dessa linjer har uppskattats.

Nedan visas en grov uppskattning av de personalresurser som används i kommunen för administration av kommunala resor. Personalkostnader för kommunens administration har inte räknats med i kostnaderna för de samhällsbetalda resorna.

Arbetsuppgifter	Förvaltning	% av heltidstjänst
Samordning	Kommunledningskontoret	3
Linjetrafik och Stadsbuss	Kommunledningskontoret	2
Särskild kollektivtrafik	Socialförvaltningen	77
Skolskjutsar	Barn- och utbildningskontoret	50
Busshållplatser		3
Summa		135

Socialförvaltningen arbetar med särskild kollektivtrafik innefattar beviljande och legitimering till behövande. Arbetsuppgifterna handläggs av en särskild handläggare. Färdtjänsthandläggaren tillhör socialförvaltningen och är underställd äldreomsorgschefen. Uppskattningsvis använder färdtjänsthandläggaren 75 % och äldreomsorgschefen 2 % av en heltidstjänst för färdtjänst. Uppgifterna innefattar tillståndsprövning för beviljande av rätt till särskild kollektivtrafik, prövning av riksfärdtjänstresor, samråd kring kommunens trafikplanering, samråd kring Länstrafikens planering och genomförande av verksamheten.

Barn- och Utbildningskontorets arbete med skolskjutsarna består av beviljande rätt till skolskjuts och planering av skolskjutsverksamheten i samråd med länstrafiken. Arbetsuppgifterna handläggs av en särskild handläggare som dessutom har hand om klassplaceringar. Handläggaren använder ca 50 % av en heltidstjänst för arbetet. Skolskjutsarna planeras samtidigt med annan skolverksamhet. Vid klassplacering tas hänsyn till skolskjutslinjer. Skolornas scheman anpassas också för att passa skolskjutsarna.

Kommunledningskontorets arbete med kollektivtrafiken består i nuläget av samråd kring Länstrafikens planer, samordning av de samhällsbetalda resorna i kommunen, påverka linjedragning och busstidtabeller, ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken samt anordnandet av busshållplatser

3.5 Kostnader

Kommunens kostnader för de samhällsbetalda resorna har ökat från ca 25 miljoner per 2004 till ca 33 miljoner 2007, se tabeller nedan. Kostnaderna har ökat inom alla typer av resor.

Kollektivtrafik					
	2004	2005	2006	2007 prel.	2008 budget
Kostnadstäckning Länstrafiken	5 651	6 832	7 413	7 920	7 739
Stadsbussen	98	110	79	57	150
Totalt	5 749	6 942	7 492	7 977	7 889

Drygt hälften av kostnaderna för länets landsbygdstrafik (täckningsgraden) betalas av biljettintäkter. Länets kompletteringstrafik har en kostnadstäckning på ca 11 procent. För kommunens tätortstrafik ligger kostnadstäckningen på ca 18 procent.

Underskottet för linjetrafiken fördelas mellan landstinget och kommunen.
Kommunen betalar hälften av underskottet i landsbygdstrafiken och två tredjedelar av underskottet för tätortstrafiken.

Särskild kollektivtrafik (tkr)

	2004	2005	2006	2007 prel	2008 budget
Administration	1 152	1 178	1 072	1 295	3 716
Lokal särskild kollektivtrafik	2 795	2 881	3 500	4 279	2 624
Riksfärdtjänst	384	449	552	565	133
Totalt	4 331	4 508	5 124	6 139	6 473

Socialförvaltningen påpekar att färdtjänsten under ett flertal år har varit underbudgeterad. För att stävja den negativa kostnadsutvecklingen har försök gjorts med att begränsa antalet resor men detta har inte gett ekonomisk effekt. Förvaltningens genomsnittliga kostnad för en enkelresa var under första halvåret ungefär 130 kronor, andra halvåret hamnade genomsnittskostnaden på över 160 kronor. Sammantaget överskred verksamheten budget med cirka 2 mk. Under perioden har resandet ökat med cirka 7 000 enkelresor per år, från cirka 22 000 år 2004 till cirka 27 000 resor år 2007. Samtidigt har nettokostnaden per resa ökat till 228 kr år 2007 jämfört med 141 kr år 2000.

Skolskjuts, nettokostnad (tkr)

Kostnad för egen administration ingår ej					
	2004	2005	2006	2007prel.	2008 budget
Gemensamt	77	18	6	0	0
Förskola	0	5	15	12	-43
Fritidshem	8	6	11	11	0
Förskoleklass	913	672	454	539	1 020
Grundskola	10 430	10 600	11 584	12 871	13 318
Särskola	1 308	1 474	2 115	2 609	1 316
Gymnasieskola	2 215	2 592	2 652	3 042	3 000
Gymnasiesärskola			3		
Totalt	14 951	15 367	16 840	19 084	18 611

Antal elever med skolskjuts höstterminen 2007 var 905. Skolskjutskostnaderna under perioden ökade från år 2006 på grund av det nya skolskjutsavtalet. Jämfört med 2005 ökade kostnaderna med knappt 1,3 mkr till 16,8 mkr. Kostnadsökningen fortsatte 2007, vilket ledde till ett överskridande mot budget på 1,2 mkr. För 2008 beräknas något lägre kostnader med nuvarande regler.

En motion angående nya skolskjutsregler är för närvarande under utredning. I motionen föreslås att barn- och utbildningsnämnden får i uppdrag att ändra sina skolskjutsregler så att inga barn upp till och med årskurs tre ska behöva gå på en allmän väg utan trottoar till och från skolan, att inga barn upp till och med årskurs sex ska behöva gå på en mörk väg utan gatubelysning, till eller från skolan och att inga grundskole- eller gymnasieelever ska behöva gå längre än två kilometer till och från skolan.

De allra flesta elever som bor på landet kommer med regler av denna omfattning att vara skolskjutsberättigade. En preliminär beräkning av de ekonomiska konsekvenserna påvisar en kostnadsökning med 4 mkr. Arbetet med beviljande av skolskjuts skulle också få en väsentligt större omfattning än med nuvarande regler.

4. Nuläge

4.1.1 Linjetrafiken

Med linjetrafik avses kollektivtrafik för allmänheten som bedrivs efter fastställd tidtabell och resväg. Det finns både regional och lokal linjetrafik. Den lokala linjetrafiken går endast inom kommunen. Ljungby kommun har även tätortslinjer i Ljungby stad. Tre av tätortslinjerna vänder sig främst till arbetspendlare och gymnasieelever. "Stadsbussen" är en tätortslinje som genomförs med fordon som är anpassat för funktionshindrade och äldre.

4.1.2 Stadsbussen

Stadsbussen används framför allt av äldre och funktionshindrade människor trots att den är öppen för alla. Trafikupplägget för stadsbussen ändrades i slutet av 2006 genom att ett fordon som används som skolbuss också används som stadsbuss. Stadsbussen kör under tiden kl. 09.30-13.30, dvs i tidsutrymmet mellan skolbussens morgon- och eftermiddagsturer.

Till följd av att ett större fordon används har vissa ombyggnader och justeringar av hållplatser, m.m. längs stadsbussens tre linjer genomförts. En ombyggnad av nuvarande hållplats vid busstationen skall genomföras 2008.

4.1.3 Kompletteringstrafiken och "Kompen"

Kompletteringstrafik är en anropsstyrd form av kollektivtrafik. Kompletteringstrafiken vänder sig till boende på landsbygden som har långt till en ordinarie busslinje. Trafiken har ingen bestämd rutt utan resenärerna hämtas och lämnas i närheten av bostaden. Beställningscentralen planerar varje körning allteftersom beställningarna kommer in. Beställningarna avgör vilket fordon som ska köra, oftast sker trafiken med taxi eller mindre bussar.

Genom kompletteringstrafiken får resenärer möjlighet att resa in till närmaste tätort en eller två dagar per vecka. Resenären måste beställa resan minst en dag i förväg hos serviceresor. Tiden för avfärd kan i viss mån påverkas av resenärerna, men turerna går i princip in till tätorten på morgonen och tillbaka vid lunchtid. Resenärer har även möjlighet att utnyttja tomturen det vill säga resa tillbaka till området på fm. och in till tätorten runt lunch, men endast under förutsättning att den planerade turen skall gå.

På försök har under 2007 införts en kvällstur Södra Ljunga – Kånna – Ljungby. Hittills har denna möjlighet utnyttjats av väldigt få resenärer.

Sedan hösten 2001 körs en särskild form av kompletteringstrafik "Kompen". Kompen kör inom två områden, dels mellan Ljungby och Bolmsö och dels mellan Ljungby, Lagan och Hörda. Turen körs två dagar per vecka. Till skillnad från den vanliga kompletteringstrafiken räcker det att resenären beställer resan en timme i förväg. En annan skillnad är att resenären får möjlighet att resa in till Ljungby stad med Kompen även om Ljungby inte är närmaste tätort.

Under 2006 utnyttjades kompletteringstrafiken och Kompen på följande sätt.

LINJE	Från/Till	Från/Till	Antal
LJ1	Torpa Bølminge Extorp Nöttja	Ljungby	5
Lj 2	Möckleboda, Boarp och Läsaryd	Ljungby	0
Lj5	Yxkullund	Lagan	0
Lj6	Bondetorp	Lagan	0
Lj7	Mårarp Hyalt	Ryssby	2
Lj8	Ormhult Hästhult	Lidhult	0
Lj9	Åsen	Lidhult	0
Lj10	Skällandsö/Jonsboda Guddarp	Lagan	0
Lj15	Bolmsö	Lagan	2
Lj16	Hölminge Bolmstad	Ljungby (samma person på samtliga resor)	110
Lj17	Bassaråsområdet	Lidhult	74
Lj18	Området söder om Ryssby	Ryssby	0
KV	Kompen Väst (Bolmsö)		526
KÖ	Kompen Öst (Hörda)		0
Totalt			719

Som framgår av tabellen används möjligheten att resa med kompletteringstrafiken sparsamt i de flesta områdena. Linjerna Lj16 har och Lj17 utnyttjas bättre, liksom Kompen Väst

4.1.4 Särskild kollektivtrafik

Antalet personer som är berättigade till särskild kollektivtrafik minskade under perioden 1999-2005 från 829 personer till 619 personer. Under ett år, 2006, steg antalet berättigade markant från 619 till 756. År 2007 har antalet stigit ytterligare, till 837 personer.

Färdtjänsthandläggaren är numera lokaliserad till Ljungberga.

4.1.5 Busshållplatser, m.m.

Kommunen äger bussterminalen i Ljungby centrum. Tekniska kontoret ansvarar för drift och underhåll av bussterminalen. Sedan 2001 finns en ny väntsal i Ljungby centrum. Väntsalen uppfördes av SJ, med bidrag från Länstrafiken. Kommunen hyr väntsalen av SJ och tekniska kontoret ansvarar för verksamheten i väntsalen.

Länstrafiken svarar för placering och skyltning av busshållplatser. Vaghållaren ansvarar för anläggning av bussfickor i samråd med Länstrafiken. I tätorterna är det kommunen genom tekniska kontoret som är vaghållare för de flesta gatorna, men ansvaret för att busshållplatser anordnas har överlåtits på kommunledningskontoret.

Vissa busshållplatserna har väderskydd. Kommunledningskontoret ansvarar för anläggning av nya väderskydd i samråd med Länstrafiken, tekniska kontoret utför driften.

Det finns ett 80-tal väderskydd i kommunen. Av dessa finns ett 20-tal i Ljungby stad. Tekniska kontoret svarar för drift och underhåll av flertalet av väderskydden. I Ljungby stad har

ett reklamföretag uppfört sexton väderskydd, för vilka man också utför drift och underhåll. Kommunens investeringskostnad för uppförande av väderskydd är runt 300 000 kronor per år, varav hälften finansieras med statsbidrag.

4.2 Analys av nuläget

4.2.1 Lågt utnyttjande av kompletteringstrafik

I föregående utredning framhålls att en väl utbyggd kompletteringstrafik är en nödvändighet i alla kommuner som har en stor glesbygd. Med hjälp av kompletteringstrafiken kan personer som inte bor i anslutning till en busslinje komma till närmaste tätort någon eller några dagar i veckan. Det innebär att äldre, men även personer som saknar egen bil, kan bo kvar på landsbygden.

Mot denna bakgrund kan det låga resandesiffrorna som redovisas i merparten av områdena i ovanstående tabell under avsnitt 4.1 väcka undran. Det kan givetvis bero på att merparten av de potentiella trafikanterna i områdena inte har behov av tjänsten. Men en annan tolkning kan vara att kompletteringstrafiken inte är utformad så att den tillfredställer transportbehoven och att man löser dessa på andra sätt, t.ex genom att anhöriga ställer upp och skjutsar eller med taxi.

Det behövs en ökad servicenivå för att öka resandet i kompletteringstrafiken. Villkoren för trafiken borde utökas så att resmöjligheten inte bara går till närmaste tätort utan även till Ljungby stad. Ytterligare en förbättring kunde vara att också tillåta resa från tätort till adress på landsbygden som är berättigad till kompletteringstrafik. Detta kunde ge möjlighet att hälsa på och hålla kontakt med släkt och vänner, besöka sommarstuga eller liknande

Vidare vill många äldre människor åka in till servicehusen på eftermiddagen för att delta i olika aktiviteter. Trafikens attraktivitet och användbarhet skulle öka om man kan välja mellan att åka på förmiddagen med återresa ca klockan 13.00 eller på eftermiddagen med ankomst ca kl 14.00 och återresa ca kl. 16.00. Man skall kunna resa minst två dagar per vecka, någon dag i början av veckan och i någon i slutet av veckan.

En sålunda förbättrad kompletteringstrafik skulle dessutom ha förutsättningar att kunna utökas. En möjlig metod för utökning kunde vara att vissa turer i landsbygdstrafikens linjer slopas och att kompletteringstrafik någon/några dagar per vecka införs i stället. En förutsättning ska vara att linjen helt går inom kommunen och att det inte bedöms möjligt att öka efterfrågan genom marknadsföring, m.m. Exempelvis bör linje 155 undersökas närmare ur denna aspekt. Vad gäller linjetrafik med få trafikanter som går över kommungränser och har liten efterfrågan, t.ex linje 152, får en diskussion föras mellan berörda kommuner och länstrafiken.

I den nya tidtabellen har införts en komplinje mellan Södra Ljunga och Kånna till Ljungby på eftermiddagen och tillbaka på kvällen före kl. 21.00. Hittills har ytterst få rest, trots att länstrafiken informerat de boende om resmöjligheten.

4.2.2 "Kompen"

Som framgår av tabellen ovan hade "Kompen Väst" många resenärer 2006 medan "Kompen Öst" inte haft en enda. En analys av de bakomliggande orsakerna till denna skillnad har inte gjorts och är förmodligen inte helt lätt att göra. Någon större demografisk skillnad mellan områden torde inte föreligga. Såvitt bekant har marknadsföringen av Kompen har skett på ett likartat sätt i bägge områdena.

4.2.3 Färre väljer Stadsbuss i stället för särskild kollektivtrafik

Ljungby kommun har sedan februari 2000 tillämpat nolltaxa för de stadsbussresenärer som har rätt till särskild kollektivtrafik. Syftet med denna ordning är att ge dessa personer rätt att resa med Stadsbussen till nolltaxa är att det innebär besparingar för kommunen. Under 2001 betalade kommunen 125 000 kronor för färdtjänstresenärernas fria resor, 2006 betalade kommunen ca 70 000 kronor. Motsvarande resor med särskild kollektivtrafik hade kostat väsentligt mer.

Trots nolltaxan minskar resandet. Under 2001 gjordes nästan 8 300 resor till nolltaxa med Stadsbussen. 2006 gjorde man endast ca 3 600 resor. Orsakerna till minskningen kan bero på flera förhållanden. En faktor kan vara den omläggning av trafiken 2006 som redovisats ovan. Det nya upplägget har inneburit en klar minskning av turtätheten jämfört med tidigare.

Det kan dock konstateras att det inte framförts någon större kritik mot omläggningen. Om detta innebär att trafikanterna har kunnat anpassa sig till den ändrade tidtabellen eller om de i stället väljer att åka med den särskilda kollektivtrafiken för att uträtta ärenden i Ljungby stad ska analyseras närmare.

Ytterligare en faktor som kan ha betydelse är om de som på senare år fått rätt till särskild kollektivtrafik har ett annat resmönster än de som tidigare beviljats sådan rätt. År 1999 gjorde 829 personer ca 25 000 resor, ca 28 per person. År 2004 reste 624 personer nästan lika många gånger, motsvarande ca 40 resor per person. År 2006 hade resandet åter minskat något, 765 berättigade gjorde 35 resor per person och år 2007 gjorde 837 personer 32 i genomsnitt 32 resor per person.

4.2.4 Öka intresset för Stadsbussen

I den förra utredningen påpekades att Stadsbussen har kapacitet att ta fler resenärer och att om alla fick resa gratis på servicelinjen under ett år skulle resandet öka. Visst vore det positivt om fler grupper började använda servicelinjen. Kommunens kostnad för nolltaxa skulle bli relativt låg. Biljettintäkterna för servicelinjen under 2006 var ca 125 000 kronor och torde med det begränsade trafikutbudet 2007 ha sjunkit väsentligt.

Frågan är dock om intresset för trafiken blir stort med Stadsbussens nuvarande begränsade utbud. Ytterligare en fråga är i vad mån det begränsade utbudet verkligen motsvarar den potentiella trafiken. En marknadsundersökning bör göras om något år för att inventera intresset för en Stadsbuss minst i tidigare omfattning, gärna kompletterad med möjlighet att på någon sträcka utnyttja linjetrafiken som stadsbuss.

4.2.5 Fortsatt samordning av skolskjutstrafik med linjetrafiken

Skolskjutsar har till stora delar integrerats med linjetrafiken. Flera enskilda abonnenter har lagts samman till busslinjer. Samordningen av den linjelagda busstrafiken och skolskjutsarna innebär ett större utbud av allmänna kommunikationer. Den traditionella landsbygdstrafiken är i stora stycken uppbyggd efter grundskole- och gymnasieelevernas resbehov.

4.2.6 Tillgänglighet för funktionshindrade

Sedan den förra rapporten lades fram 2002 har det bedrivits ett intensivt och målmedvetet arbete runt om i landet för att förbättra tillgängligheten för funktionshindrades resande.

2007 instiftades utmärkelsen Tillgänglig Resa av Sveriges Kommuner och Landsting 2007. Syftet med utmärkelsen är att lyfta fram framstegen, sprida goda exempel samt att inge inspiration. Utmärkelsen delas ut till den kommun, det landsting, den region eller trafik huvudman som har gjort en värdefull insats för att underlätta resandet för personer med funktionshinder.

Utmärkelsen Tillgänglig Resa 2007 gick till Helsingborgs stad och Skånetrafiken tillsammans för deras samordning och helhetsperspektiv gällande reskedjan

Inom Ljungby kommun har en förbättring av den traditionella linjetrafikens tillgänglighet skett som en följd av den senaste upphandlingen. Merparten fordon nu är anpassade för personer med funktionshinder. Vidare har en smärre utbyggnad skett av kompletteringstrafiken. För att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för funktionshindrade kan man också förbättra information, gångvägar till och från busshållplatser och själva busshållplatsen.

Vid resa kan bl.a. resenär med funktionshinder vid behov få hjälp vid på- och avstigning samt med betalning av resan av ombordpersonal. Rullstol, rullator och annat likvärdigt tekniskt hjälpmedel får tas med utan avgift, i mån av plats. Vissa begränsningar gäller angående rullstolsbredd och tyngd.

5. Kommentar till tidigare utredningsförslag

5.1 Samordningsgrupp för samhällsbetalda resor behöver ej införas

Tidigare utredning föreslog att en särskild samordningsgrupp bör inrättas för att underlätta samordningen mellan berörda förvaltningar. Behovet torde tillgodoses om, som föreslås, kommunstyrelsen ges det övergripande ansvaret för de samhällsbetalda resorna och personal- och budgetresurserna samlas på kommunledningskontoret. Avsikten är att arbetet ska bedrivas i samråd med Länstrafiken och i kontakt med berörda förvaltningar, handikapprörelsen och berörda kommuner.

5.2 Avvakta med att ta fram plan för kollektivtrafiken

Det föreslogs att kommunen tar fram en plan för kollektivtrafiken som anger kommunens målsättning med de samhällsbetalda resorna. I planen bör stor vikt läggas vid att underlätta boende på landsbygden samt att öka tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken

Det kan konstateras att det inte har skett några större satsningar under perioden, varför frågan inte aktualiserats. Behovet av en plan med målsättningar känns inte omedelbart aktuellt i nuläget heller. En kommande plan bör dock inte att ha tyngdpunkt på målsättningar utan snarare på hur och var insatserna ska genomföras. Vissa kriterier kan vara viktiga att slå fast, t.ex. minsta trafikantunderlag för att anordna linjetrafik. Kriterierna måste vara koordinerade med länstrafikens.

5.3 Trafikförsörjningsplan för den särskilda kollektivtrafiken

Kommunen ska upprätta en trafikförsörjningsplan för den särskilda kollektivtrafiken. Planen ska ange omfattningen av trafiken, grunderna för prissättning samt redogöra för miljöskyddande åtgärder

5.4 Reserabatt för äldre?

Den förra utredningen framförde att ett sätt att begränsa användandet av särskild kollektivtrafik kan vara att erbjuda alla äldre i kommunen ett busskort som ger rabatt för resor med kollektivtrafik och kompletteringstrafik. Som lyckat exempel angavs att i Karlstad halverades antalet resor sedan kommunen infört billiga busskort för färdtjänstresenärer och fler handikappanpassade fordon.

Förslaget är lite vagt och nyttan med en så generell rabatt bör utredas ytterligare. Vidare framgår inte från vilken ålder det är tänkt att kommunens invånare ska erbjudas busskort. En extra fördel med att erbjuda busskort till personer som fyllt 75 år kunde kanske vara att dessa i tid slutar köra

bil innan ålderskrämpor medför svårigheter i trafiken.

5.5 En skolskjutsgrupp bör bildas

En skolskjutsgrupp skulle kunna bistå vid bedömningar av trafikförhållanden. Skolskjutsgruppen kan bestå av representanter från kommunledningskontoret, barn- och utbildningsförvaltningen, Länstrafiken, tekniska kontoret och polisen. Vid behov kan även Vägverket, som är väghållare på landsbygden, tillfrågas. Skolskjutsgruppen kan underlätta handläggningen för förvaltningen. Skolskjutsgruppen kan också bidra till att en del av de trafiksäkerhetsproblem som blir belysta på mötena åtgärdas.

5.6 Kontakt med brukarna

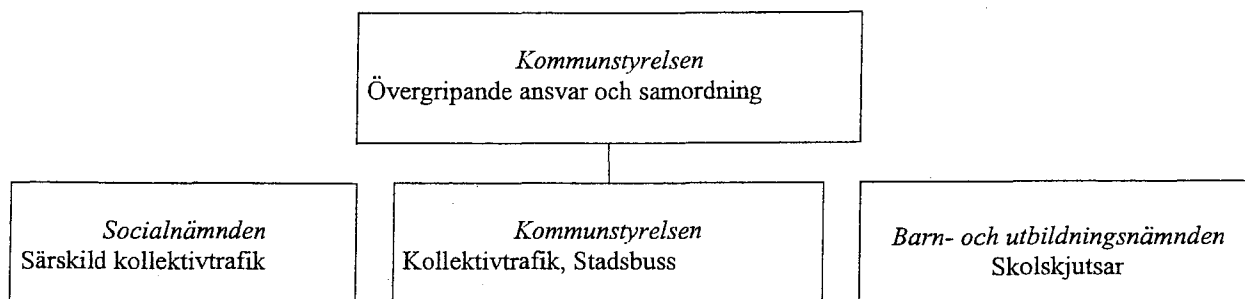
För att kvalitetssäkra verksamheten inom den samhällsbetalda trafiken är det bland annat viktigt att få synpunkter "utifrån". Handikapprådet är en viktig aktör. Vidare föreslås att kommunen verkar för att länstrafikens Resenärsråd ska finnas etablerat även under kommande mandatperiod.

5.7 Genomförande av ovanstående förslag

Ansvar för att bevaka möjligheterna att följa upp ovanstående förslag bör läggas på kommunledningskontoret. Förslag 5.3 bör genomföras under 2008.

6. Granskning av organisationen inom Ljungby kommun

6.1 Nuvarande organisation



Nuvarande organisation innebär att tre olika nämnder ansvarar för de olika typerna av samhällsbetalda resor i kommunen. Därigenom har de samhällsbetalda resorna hittills varit knutna till den verksamhet de traditionellt har berört. Som nämnts i flera sammanhang ovan har dock förhållandena inom vilka den samhällsbetalda trafiken bedrivs förändrats. Inför framtiden står inte bara Ljungby kommun utan alla aktörer inom både kollektivtrafik och annan samhällsbetald trafik inför förändrade behov av resande.

6.2 En nämnd bör ha ansvaret för alla former av samhällsbetald trafik

Den framtida trafikens krav på utveckling av service och teknik kommer att leda till att hittillsvarande strategier revideras och att det sker en översyn och anpassning av arbetsformerna till de nya kraven. För att hantera denna utveckling effektivt kommer att det krävas en organisation som kan vara flexibel och har möjlighet att kraftsamla resurserna där behoven finns.

Ett viktigt första steg mot en sådan organisation är att sammanföra ansvaret för de samhällsbetalda resorna till en och samma nämnd. Därvid torde kommunstyrelsen, med kommunledningskontoret som ansvarig förvaltning, vara den nämnd som i så fall skulle vara aktuell med tanke på styrelsens övergripande samordningsansvar.

För att kunna arbeta effektivt med frågorna bör kommunstyrelsen ges det fulla ansvaret för samordningen av arbetet med samtliga typer av samhällsbetalda resor, innefattande kollektivtrafik, särskilda kollektivtrafik och skolskjutsar. Kollektivtrafiken är dessutom en övergripande fråga som ska bedrivas i kontakt med andra kommuner och verksamheter. Det är även ur denna synpunkt naturligt att kommunstyrelsen ges det övergripande ansvaret.

I föregående utredning påpekades ett antal möjliga konsekvenser för verksamheten om den läggs enbart hos kommunstyrelsen, att man uppnår bättre möjligheter till samordning mellan olika typer av kommunala resor men riskerar sämre samordning mellan skolskjutsar och övrig skolverksamhet och sämre samordning mellan särskild kollektivtrafik och social omsorg.

7, Risker för en försämrad samordning med komplement verksamheter hos förvaltningarna bör dock inte överdrivas. Den bör kunna bemötas dels genom att det införs fasta rutiner för samråd och information mellan kommunledningskontoret och övriga förvaltningar och dels genom att det vid behov kan etableras olika former av samråd. Kommunstyrelsen kan t.ex. att tillsätta en samordningsgrupp för kollektivtrafiken, tillsätta en skolskjutsgrupp, ad hoc-grupper, etc.

Det kan vidare påpekas att man genom att samla alla handläggare till ett gemensamt "kansli" på kommunledningskontoret kan få en mindre sårbar organisation eftersom det finns möjlighet till back-up vid handläggares frånvaro. Något som kan sägas saknas idag.

Vad gäller arbetet med särskild kollektivtrafik är det nödvändigt för legitimeringsarbetet att handläggaren även i fortsättningen har full tillgång till socialförvaltningens material om de sökande, även sekretessbelagt material.

6.3 Samarbetet med länstrafiken

Kommunen samarbetar med länstrafiken inom ramen för gällande avtal där kommunen ansvarar för legitimeringen av rätt till särskild kollektivtrafik och för beviljandet av rätt till skolskjuts och länstrafiken sköter trafikeringen. Samarbetet fungerar bra enligt bägge parter och torde kunna fortsätta att fungera väl även i en gemensam organisation på kommunledningskontoret. Frågan om länstrafikens övertagande av legitimeringen av särskild kollektivtrafik har varit uppe till diskussion 2006 i samband med en revidering av regelverket varvid det beslöts att kommunen även fortsättningsvis ska ha ansvaret för legitimering och beviljande.

6.4 Budgetansvar

En förutsättning för att förslaget ska kunna genomföras är att ansvarig enhet, kommunstyrelsen, tilldelas tillräckliga resurser för att genomföra sina uppgifter. Budgetansvaret för särskild kollektivtrafik och skolskjutsar ska därför överföras till kommunstyrelsen från socialnämnden respektive från barn- och utbildningsnämnden.

6.5 Övrigt

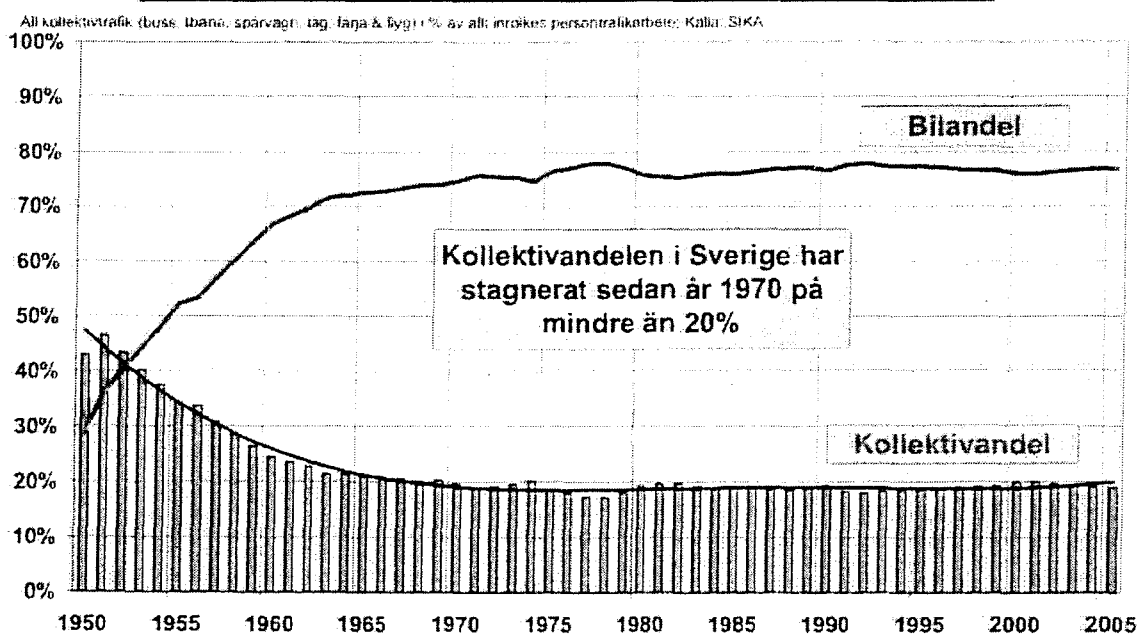
Om det beslutas att godkänna ovanstående förslag till förändringar kommer dessa att påverka förhållandet mellan arbetstagare och arbetsgivare. Innan förslagen genomförs torde de därför behöva MBL-förhandlas.

7. Förslag

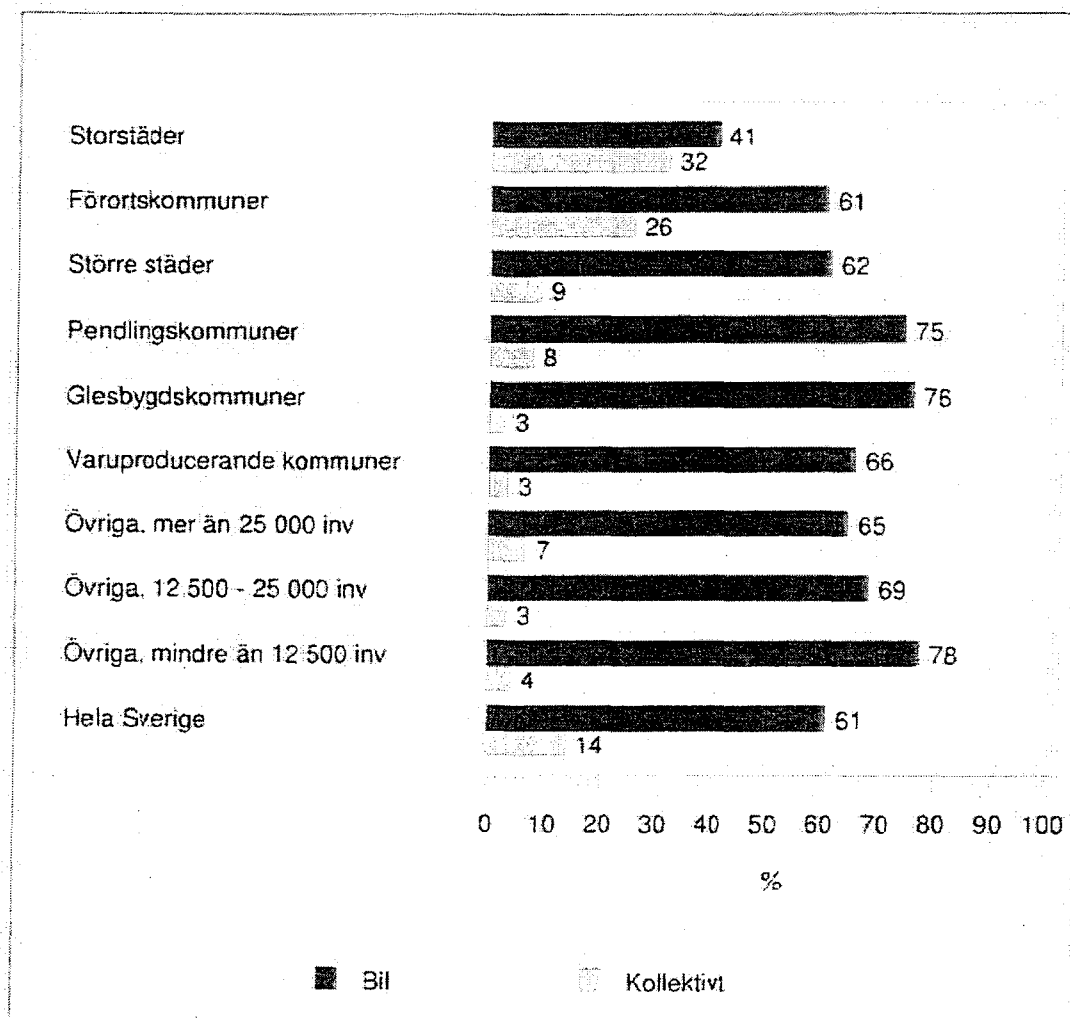
Med hänvisning av vad som framförts under avsnitt 6 om behov av ny organisation förslås följande:

- 1) Kommunen behåller nuvarande ansvarsfördelning mellan kommunen och länstrafiken. Detta innebär att kommunen fortsätter att i nuvarande omfattning ansvara för tillståndsgivning av särskild kollektivtrafik samt beviljande av skolskjutsar.
- 2) Den gjorda uppföljningen påvisar ett behov av att anpassa kommunens nuvarande fördelning av ansvaret för de samhällsbetalda resorna inom Ljungby kommun till nya förhållanden. Det behövs en renodling av ansvaret för resurserna till en enda aktör för att uppnå högre flexibilitet och förbättrade möjligheter att skräddarsy resurserna efter behoven när de uppkommer. Mot denna bakgrund föreslås följande ändring av ansvarsförhållandena:
 - Kommunstyrelsen ska, genom kommunledningskontoret, ha det övergripande ansvaret för de samhällsbetalda resorna.
 - Kommunstyrelsen ska, genom kommunledningskontoret, ansvara för kollektivtrafiken, inklusive kommunens ansvar för inrättande av busshållplatser samt för hanteringen av särskild kollektivtrafik och skolskjutsarna. Arbetet ska bedrivas i samråd med Länstrafiken och i kontakt med berörda förvaltningar och andra berörda kommuner.
 - Den ändrade fördelningen av ansvar medför också att budgetansvaret för den särskilda kollektivtrafiken samt för skolskjutsarna överförs till kommunstyrelsen från socialnämnden respektive från barn- och utbildningsnämnden
 - Den nya organisationen genomförs den 1 januari 2009

Andel kollektivtrafik av persontrafikarbetet i Sverige 1950-2005

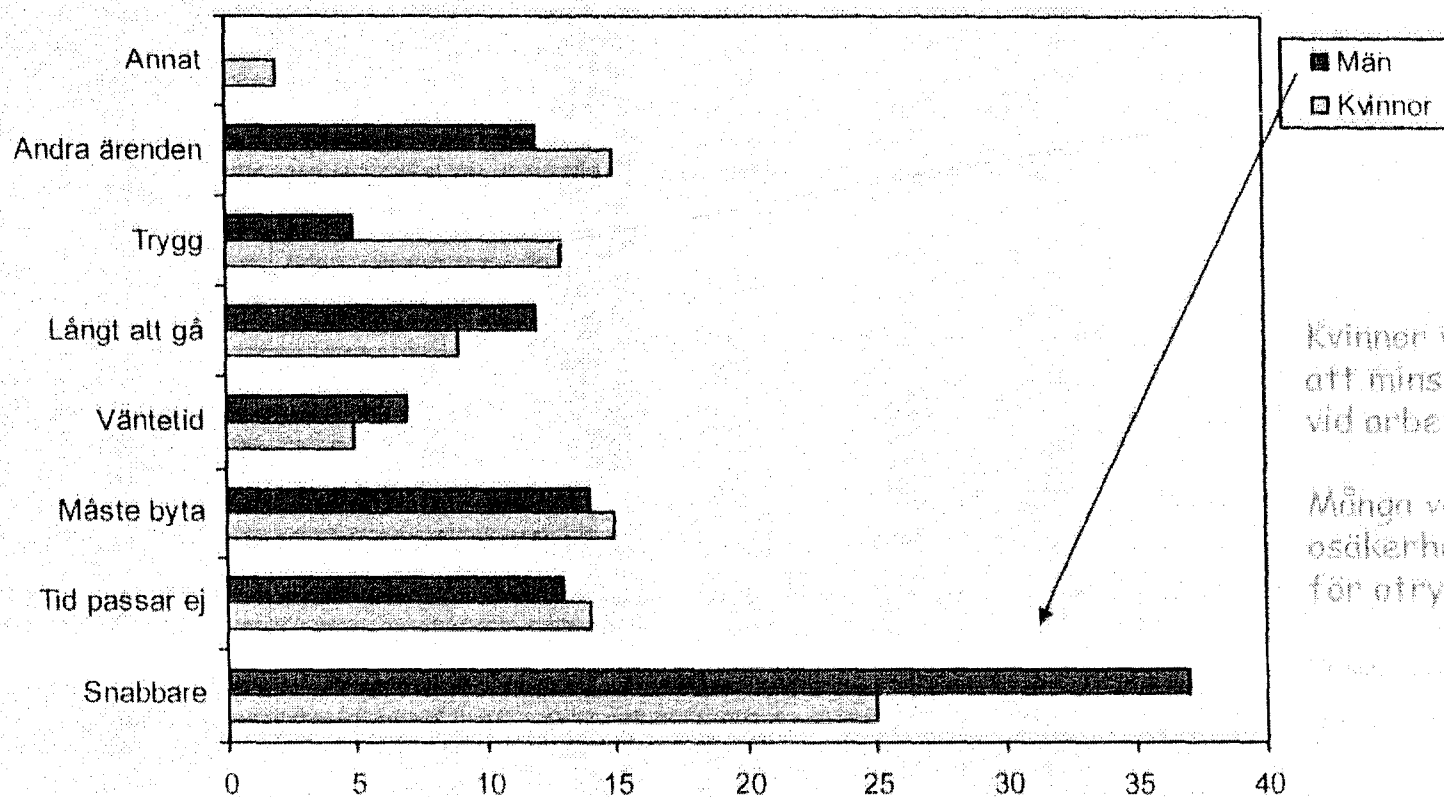


Figur 6.5: Andel (%) av arbetsresorna som sker med bil respektive kollektiva färdmedel efter boenderegion (SKL-indelning).



Skiftarbetande i industriområden

Kvinnors och mäns argument för att välja bil



Kvinnor vill köpa bil för att minska osäkerheten vid arbetsresor

Många väljer trafikosäkerhet i stället för otrygghet

Rapport "Jämförelse av skiftarbetande kvinnors och mäns arbetsresor, Meyer-Martins, M, Warsén, L, 1999