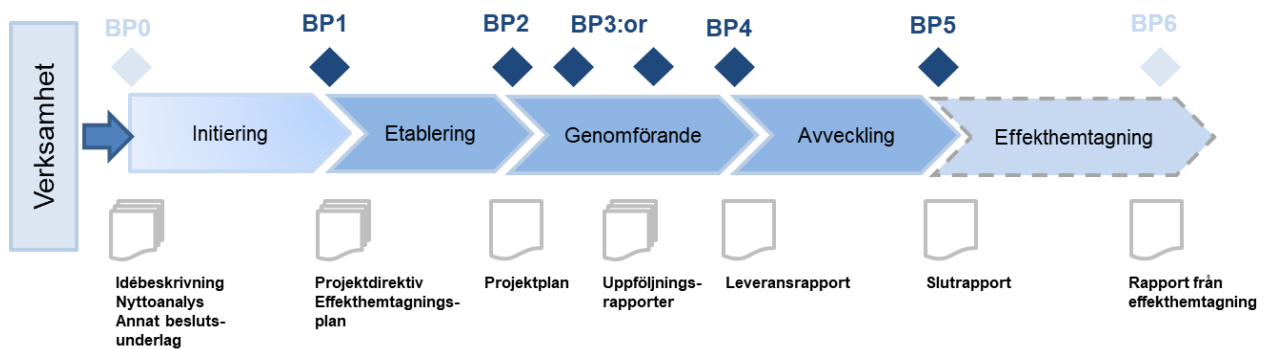



Projektdirektiv


Aktualisering av trafikförsörjningsprogram för Kalmar län, period 2025–2033



	Dokumenttyp Projektdirektiv	Projektname Aktualisering av trafikförsörjningsprogram			Sida 2 (10)
	Datum 2022-10-05	Version 0.1	Status Förslag	Utfärdat av Yvonne Aldentun, KLT	

Innehåll

1	Grundläggande information.....	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte.....	3
1.3	Verksamhetsstrategi.....	4
2	Mål.....	4
2.1	Nyttoanalys.....	4
2.2	Effektmål	4
2.3	Projektmål	4
2.4	Prioritet	5
2.5	Förväntat resultat av etableringsfasen	5
3	Krav på projektet	5
3.1	Förutsättningar.....	5
3.2	Kopplingar till andra projekt och verksamheter.....	5
3.3	Miljö.....	5
3.4	Avgränsningar.....	5
4	Tidplan	5
5	Ekonomi.....	6
5.1	Kostnader	6
5.2	Finansiering	6
6	Övergripande risker.....	6
7	Förvaltning.....	6
8	Styrgrupp.....	6
9	Mottagare.....	6
10	Överlämnande.....	6
11	Dokumentinformation.....	7
12	Checklista BP1 beslut.....	8

	Dokumenttyp Projektdirektiv	Projektname Aktualisering av trafikförsörjningsprogram			Sida 3 (10)
	Datum 2022-10-05	Version 0.1	Status Förslag	Utfärdat av Yvonne Aldentun, KLT	

Syfte med dokumentet

Beskriva effektmål (verksamhetsnytta) omfattning och risker. Avgränsa uppdraget avseende, projektets förväntade resultat, tids-, resurs- och kostnadsramar samt övriga beroenden och handlingsramar. Ge en bild av hur kommande förvaltning. Vara beslutsunderlag för att starta planering av projektet.

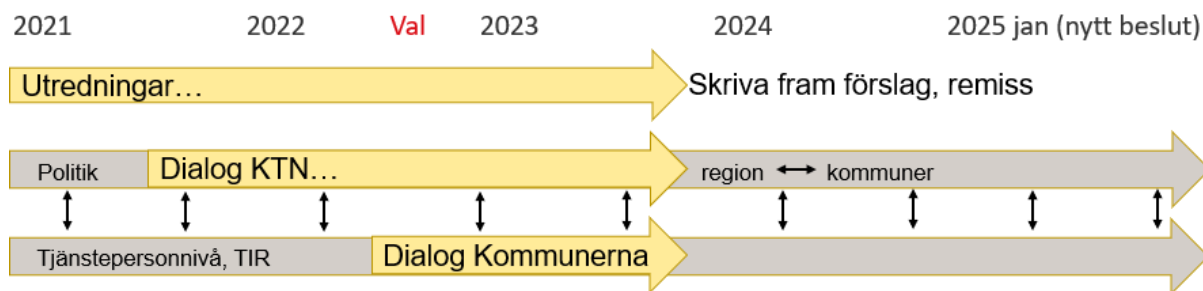
1 Grundläggande information

1.1 Bakgrund

Kollektivtrafiklagen, lag (2010:1065) säger i 2 kap 2 § att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Genom ett avtal med kommunerna i Kalmar län fick dåvarande Landstinget i Kalmar län rollen som regional kollektivtrafikmyndighet år 2011, dnr 110013/18.

I uppdraget som regional kollektivtrafikmyndighet ingår att regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken (2 kap 8§). Programmet ska vid behov uppdateras. Detta brukar tolkas så att en aktualisering av programmet ska göras varje mandatperiod. Eftersom arbetet med att aktualisera trafikförsörjningsprogrammet är lagstyrt behöver det inte föregås av något beslut i Kollektivtrafiknämnden.


Kalmar länstrafik som har ett tjänstepersonuppdrag för den regionala kollektivtrafiknämnden utnyttjar hela perioden mellan trafikförsörjningsprogrammen för att genomföra utredningar och ta fram underlag inför kommande program. Arbetsprocessen följer en fyraårs cykel, se figur 1 nedan, och bygger på en ständig dialog med närmast berörda parter. Vid halvårsskiftet ett valår bör projektdirektiv och projektplan tas fram för kommande program. Projektdirektivet beslutas samma höst. I det därpå följande arbetet kan fortfarande önskemål från en ny politisk laguppställning tas om hand.



Figur 1. Figuren beskriver processen för arbetet med trafikförsörjningsprogrammet.

1.2 Syfte

Region Kalmar län är länets regionala kollektivtrafikmyndighet med uppgift att planera, driva och utveckla kollektivtrafiken i Kalmar län. Region Kalmar län fattar beslut om kollektivtrafiken genom ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling och är, tillsammans med budgeten, det viktigaste styrinstrumentet för den regionala kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet ska stå i överensstämmelse med andra styrdokument i länet som den Regionala utvecklingsstrategin och länsöverskridande överenskommelser.

	Dokumenttyp Projektdirektiv	Projektname Aktualisering av trafikförsörjningsprogram			Sida 4 (10)
	Datum 2022-10-05	Version 0.1	Status Förslag	Utfärdat av Yvonne Aldentun, KLT	

1.3 Verksamhetsstrategi

Kalmar länstrafiks uppdrag är att erbjuda resor som underlättar och berikar människors liv och utvecklar vår region.

Trafikförsörjningsprogrammet är det dokument som styr Kalmar länstrafiks arbete och utgör det mandat inom vilket tjänstepersonorganisationen arbetar.

2 Mål

2.1 Nyttanalys


Se nyttanalys i bilaga 1.

2.2 Effektmål

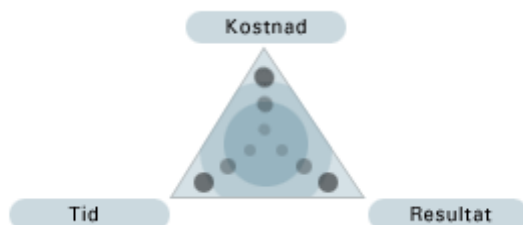
Nr	Effektmål	Mäts genom	Effektmål uppnått (åååå-mm)	Prioritet mellan effektmål (totalt 100%)
E1	Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla regionen och vara till nytta för dess invånare.	Kollektivtrafikens marknadsandel i samtliga arbetsmarknadsregioner (från 2022 års nivå).	I god tid inför aktualisering av nästa TFP.	40 %
E2	Den allmänna kollektivtrafiken ska vara ekonomiskt effektiv.	Kostnaden för olika produktgrupper (från 2022 års nivå).	I god tid inför aktualisering av nästa TFP.	30 %
E3	Kollektivtrafiken ska vara miljömässigt effektiv.	De samlade utsläppen av CO ₂ , NO _x , HC och partiklar (från 2022 års nivå).	I god tid inför aktualisering av nästa TFP.	30 %

2.3 Projekt mål

Nr	Projekt mål	Spårbarhet till effektmål
P1	Olika trafiktypers syfte (användbarhet) ska göras tydligare.	E1
P2	Målet om närbarhet ska revideras.	E1, E2, E3
P3	Målet för ekonomi ska revideras.	E1, E2, E3
P4	Ett ställningstagande kring relevansen av målet för resande bör göras i förhållande till målet om marknadsandel.	Metodfråga

	Dokumenttyp Projektdirektiv	Projektname Aktualisering av trafikförsörjningsprogram			Sida 5 (10)
	Datum 2022-10-05	Version 0.1	Status Förslag	Utfärdat av Yvonne Aldentun, KLT	

2.4 Prioritet



Resultatet är viktigast och ska accepteras i en slutversion av trafikförsörjningsprogrammet.

Tid	Kostnad	Resultat
0 %	0 %	0 %

2.5 Förväntat resultat av etableringsfasen

Fortsatt insamling av underlag under hela 2022. Ett förslag till projektplan skrivs under sommar och tidig höst 2022.

Underlaget för att revidera det ekonomiska målet saknas i stor utsträckning vilket kan skapa problem. Se vidare punkt 6.

3 Krav på projektet

3.1 Förutsättningar

Det finns en projektledare för projektet, Yvonne Aldentun. Det behövs en styrgrupp för projektet tidig höst 2022.

3.2 Kopplingar till andra projekt och verksamheter

Uppföljningen av den nuvarande trafiken är ofullständig. En bristande bemanning på ekonomienheten kan försvåra uppgiftsframtagning rörande nytta, kostnad och miljöeffekter av dagens trafik.

Innehållet i trafikförsörjningsprogrammet ska påverka kommande trafikupphandlingar.

3.3 Miljö


Projektet ska bidra till att kollektivtrafikens miljöpåverkan minskar (effekt mål).

3.4 Avgränsningar

Projektet bör fokusera på utpekade projektmål och undvika att fördjupa sig i andra mål vid denna aktualisering.

4 Tidplan

Termin	Aktivitet
Höst 2022	Projektplan och styrgrupp finns Q3 Fortsatt materialinsamling Q3 och Q4
Vår 2023	Inriktning förankras politiskt Ekonomiska data behövs senast under Q1 Digital föreläsningsserie

	Dokumenttyp Projektdirektiv	Projektname Aktualisering av trafikförsörjningsprogram			Sida 6 (10)
	Datum 2022-10-05	Version 0.1	Status Förslag	Utfärdat av Yvonne Aldentun, KLT	

	Inleda skrivarbete
Vår-Höst 2023	Kommundialoger (arbetsmarknadsregionvis) Fortsatt skrivarbete
Vår 2024	Remiss ut
Höst 2024	Remissammanställning och korrigeringar inför beslut
Sent 2024/Tidigt 2025	TFP 2025-2033 beslutas

5 Ekonomi

5.1 Kostnader

Inom ramfinansiering.

5.2 Finansiering

Inom ramfinansiering.

6 Övergripande risker

Kostnader och intäkter för olika produkttyper behöver bli kända för år 2022 för att vi ska kunna ha en dialog om självfinansieringsgraden (ekonomiskt mål). Det behöver också råda konsensus kring hur vi definierar begreppet självfinansieringsgrad och om begreppet ska kompletteras med biljetttäckningsgrad.

7 Förvaltning

Trafikförsörjningsprogrammet ska styra arbetet inom Kalmar länstrafik och kan komma att påverka arbetssätt och rutiner.

8 Styrgrupp

Förslag:

Christer Holmgren, Trafikdirektör

Linus Öjebriink Åsberg, Kommunikatör

Stefan Karlsson, Chef Trafikplanering


Jan Hägersand, Ekonomichef

9 Mottagare

Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av regionfullmäktige och ansvarig förvaltare av innehållet är trafikdirektören. Ansvar för genomförande och uppföljning delas mellan olika basenheter.

10 Överlämnande

Programförslaget behandlas i olika steg av KTN som beslutar om godkännande för remisshantering. Efter remissbehandling med åtföljande korrigeringar tas beslut i tre steg: KTN, RS och slutligen RF.

	Dokumenttyp Projektdirektiv	Projekt Aktualisering av trafikförsörjningsprogram			Sida 7 (10)
	Datum 2022-10-05	Version 0.1	Status Förslag	Utfärdat av Yvonne Aldentun, KLT	

11 Dokumentinformation

Referenser/bilagor


Nr	Referens/Bilaga	Beskrivning
1		
2		

Definitioner och förkortningar

Begrepp/förkortning	Förklaring

Revisionshantering

Version	Datum	Summering av förändringar i förhållande till föregående version	Ändringar markerade (Ja/Nej)

	Dokumenttyp Projektdirektiv	Projektname Aktualisering av trafikförsörjningsprogram			Sida 8 (10)
	Datum 2022-10-05	Version 0.1	Status Förslag	Utfärdat av Yvonne Aldentun, KLT	

12 Checklista BP1 beslut

Checklista inför beslut	Ja	Nej	Kommentarer
Projektägare är utsedd			
Styrgrupp är utsedd och införstådd med åtagandet			
Mottagare av projektets resultat är utsedd och införstådd med åtagandet			
Ansvarig för att följa upp nyttoeffekterna från projektet är utsedd och informerad om åtagandet			
Nyttorna samt insatserna för att nå nyttan har dokumenterats och bifogas projektdirektivet			
Mätbara och prioriterade effektmål finns framtagna för projektet			
En effekthemtagningsplan finns upprättad med beskrivna effektmål och ansvariga för att följa upp nyttoeffekterna			
Projektledare är utsedd			
Det förväntade resultatet för etableringsfasen är planerat och beskrivet			
Projektet är kopplat till verksamhetens mål och strategier			
Förvaltningsperspektivet är beaktat			
Övergripande risker för projektets genomförande finns dokumenterade			

Ja Nej Kommentar:


BP1 - Beslut att starta etableringsfasen

--	--	--

Underskrift projektägare

Datum

Namnförtydligande

	Dokumenttyp Projektdirektiv	Projektname Aktualisering av trafikförsörjningsprogram			Sida 9 (10)
	Datum 2022-10-05	Version 0.1	Status Förslag	Utfärdat av Yvonne Aldentun, KLT	

Bilaga 1.

Nyttoanalys

Inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet för Kalmar län 2021-2029 gjordes en ansats att försöka följa upp målen i trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2017-2025. Målen för "Resande", "Marknadsandel" och "Kundnöjdhet" var konstruerade på ett sätt så att de gick att följa upp. Målen för "Skydd för miljön" och "Tillgänglighet" var inte konstruerade och definierade på ett sätt som gjorde dem uppföljningsbara.

För målet om "Nåbarhet" som inkluderar både ett restidmål och ett turtäthetsmål gjordes ett försök till uppföljning i ett internt arbetsmaterial "Nåbarhet med tåg/buss till tillväxtmotor, regional kärna och kommunhuvudort", daterad 2019-09-11. Det blev då tydligt att målen om nåbarhet saknade en förankring i verkligheten. Målformuleringar för resande och turtäthet fanns med redan i det första trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2013-2021 och utvecklades i programmet för 2017-2025.

Grunden för målen i 2017 års program går att finna i "Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur", en rapport från 2015 framtagen på uppdrag av Regionsamverkan Sydsverige. Där definierades begreppen tillväxtmotor och regional kärna så som vi använder dem i Sydsverige idag. Där beskrevs också nåbarhet till större orter i 15-minutersintervall och gavs förslag på mål för Sydsveriges transportsystem som liknar de som återfinns i programmet. Men att sätta mål för restider mellan olika ortstyper helt utan hänsyn till geografiska avstånd och vilken infrastruktur som finns att tillgå samt turtäthetsmål helt utan en analys av orters lägen och förutsättningar är inte lämpligt. Tidigt i revideringsprocessen gjordes därför ställningstagandet att det målet inte var möjligt att revidera inför programmet 2021-2029 utan det fick anstå till nästa programperiod då en mera omfattande analys krävdes.


Även för det ekonomiska målet gjordes en intern uppföljning i ett arbetsmaterial "Ekonomi – kostnad för olika slags resor och förväntade kostnadsökningar", daterad 2019-09-10. I samband med den uppföljningen framstod självfinansieringsgraden för vissa trafiktyper som hög och det skulle visa sig att begreppet självfinansieringsgrad användes av Kalmar länstrafik på ett annat sätt än på vilket begreppet definieras i trafikförsörjningsprogrammet från 2017. Kunskapen om den faktiska självfinansieringsgraden för olika typer av trafik (och totalt) definierad som "den del av den totala kostnaden för trafiken som täcks av biljettintäkter. Synonymt med kostnadstäckningsgrad" visade sig heller inte möjlig att ta sig an inför revideringen av programmet 2021-2029.

Genomförda uppdateringar av mål i trafikförsörjningsprogrammet 2021-2029

Målet för "Skydd för miljön" omformulerades i programmet för 2021-2029 och är nu uppföljningsbart med hjälp av FRIDA.

Målet för tillgänglighet förändrades och gjordes mer realistiskt (men är fortfarande högt). Genom utvecklingen av Hållplatshandboken och en definiering av begreppet "fullt tillgänglig hållplats" är nu även detta mål uppföljningsbart med hjälp av StolpPlats.

Mindre ändringar gjordes också i målen för resande, marknadsandel och kundnöjdhet. Både målet om resandeutveckling och marknadsandel, mätt som kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet, strävar mot fler resenärer i kollektivtrafiken men mäts på olika sätt. I samband med att resandemålet skulle omformuleras inför 2017 års program fördes en diskussion kring vad en ständig resandeökning faktiskt innebär för kollektivtrafikens kostnadsutveckling och gav nya insikter inte

	Dokumenttyp Projektdirektiv	Projektname Aktualisering av trafikförsörjningsprogram			Sida 10 (10)
	Datum 2022-10-05	Version 0.1	Status Förslag	Utfärdat av Yvonne Aldentun, KLT	

minst för politiken. Vi försökte då också finna en koppling mellan målen om resande och marknadsandel (som är lite av två sidor av samma mynt), men utan att lyckas, och det fanns en tveksamhet kring om båda målen skulle finnas med – men så blev det i alla fall.

Frågan om huruvida båda dessa mål ska finnas med i ett kommande program är fortfarande högst relevant. Det är känt att resandeutvecklingen främst styrs av inflyttning, inte av människors förändrade beteende. Det sätt vi i Kalmar län mäter resandet på utgår från antalet påstigningar i fordonen, mätt med valideringsutrustningen ombord i fordonen. Inkluderar resan ett byte så registreras det alltså som två resor. Med ökade miljö- och klimatambitioner är det heller inte ett självändamål att varje person ska resa mer, men att de resor som genomförs i högre utsträckning genomförs kollektivt (vilket mäts i Reskoll). Pandemin har också lärt oss att resa mindre. Fler möten hålls digitalt och arbete på distans har blivit vanligare. Om resandemålet i dess nuvarande utformning har ett värde bör därför övervägas. Om en volymökning av resandet efterfrågas på ett mera generellt plan behövs sannolikt turförtätningar i fler områden och för detta krävs en tydlig tillförsel av nya medel. En sådan ambitionshöjning med därtill kopplade medel har åtminstone under en period praktiserats av Region Jönköpings län.

Nyttan av mätbara och uppföljningsbara mål

Erfarenheterna från de två första trafikförsörjningsprogrammen i Kalmar län är att mål som inte är mätbara och uppföljningsbara och som kanske i vissa delar också saknar realism/verklighetsförankring får inget genomslag i verksamheten. Om målen i trafikförsörjningsprogrammet ska kunna styra Kalmar länstrafiks verksamhet och bidra till att mål ställda på regional och nationell nivå nås så behöver målen vara realistiska, mätbara och uppföljningsbara.

En revidering av målen för Nåbarhet och Ekonomi, och ett övervägande av Resandemålets relevans bedöms därför ha stor nytta för Kalmar länstrafiks och regionens fortsatta utveckling.