

KOLLEKTIVTRAFIKNÄMNDEN

BUDGET 2009 OCH 2010 MED PLAN FÖR 2011-2012

Inledning/vision och sammanfattning

Kollektivtrafiknämnden ansvarar för samhällsbetalda resor inom verksamhetsområdena allmän kollektivtrafik, skolskjutsar och särskild kollektivtrafik. Nämndens uppgift är att tillvarata kommuninvånarnas intresse genom att inom givna ramar beställa verksamhet med så god kvalitet som möjligt. Nämndens uppgift är också att samordna och utveckla de resurser som finns inom verksamhetsområdet så att allmän kollektivtrafik, skolskjutsar, särskild kollektivtrafik och övriga samhällsbetalda resor utnyttjas på bästa sätt. Utveckling och anpassning av trafiksystemen ska göras så att alla människor utifrån sina förutsättningar ska ha goda möjligheter att utnyttja systemen.

Nämndens strategiska områden är hållbarhet, tillgänglighet, effektivitet, samordning, hela resan ett system, kollektivtrafik till alla samt trygghet och säkerhet. Nämndens utbud av service och tjänster ska kännetecknas av tillgänglighet, kvalitet och valfrihet.

Bra kommunikationer har avgörande betydelse för Linköpings och östgötaregionens tillväxt och utveckling. Grunden för mänsklig kontakt är det personliga mötet, och för detta krävs fungerande trafiksystem. En rätt utformad kollektivtrafik ger ökad välfärd, bättre ekonomi för samhället, den enskilde och näringslivet, ökad tillgänglighet, bättre miljö, ökad trafiksäkerhet och bidrar till regional utveckling. Kollektivtrafiken är ett medel för att nå de nationella trafikpolitiska målen.

Kollektivtrafiken förbättras genom att man sätter kunden och hela resan i centrum. Kunden ska tycka att resan är enkel, bekväm och prisvärd och uppleva den som enhetlig även om den består av flera olika trafikslag med olika aktörer.

Prioriterade frågor 2009 och 2010 med plan för 2011-2012

Nämndens verksamhet

Nämnden ska fortsätta att utveckla och förstärka sina kontakter med medborgarna genom bl.a. utveckling av kundtjänst och hemsida.

Allmän kollektivtrafik

Trafiksystem, information och fordon ska vara lättillgängliga för personer med funktionsnedsättning senast 2010.

Uppföljning och utvärdering av det nya linjenätet som infördes 2008-06-15.

Tillsammans med teknik- och samhällsbyggnadsnämnden öka tillgängligheten till den allmänna kollektivtrafiken för att minska behovet av särskild kollektivtrafik.

Skolskjutsar och reseersättning gymnasieelever

Kvalitetsuppföljning av avtalen och fortsatt kvalitetsssäkring av skolskjutsen är ett prioriterat område.

Utreda möjligheter och ekonomiska konsekvenser med en reseersättning/alternativt skolkort för gymnasieeleverna i den allmänna kollektivtrafiken.

Samplanering av skolskjutsverksamheten kopplat till beslutet om förändrade start och sluttider i grundskolan från 1 juli-09.

Särskild kollektivtrafik

Kontinuerligt utvärdera och utveckla möjligheterna att samordna särskild och allmän kollektivtrafik.

Kontroll och uppföljning av kollektivtrafikens tillgänglighet kommer att fortsätta och utvecklas med inriktning mot de nationella kraven för att göra kollektivtrafiken anpassad för alla till 2010.

EKONOMISK SAMMANFATTNING 2009-2012

Sammandrag driftbudget 2009-2012

| Kollektivtrafiknämnden Belopp netto tkr | Bokslut 2007 | Budget 2008 | Budget 2009 | Budget 2010 | Plan 2011 | Plan 2012 |
|---|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Kollektivtrafiknämnd | 858 | 950 | 950 | 950 | 950 | 950 |
| Allmän kollektivtrafik | 128 474 | 137 705 | 144 736 | 150 036 | 155 336 | 160 636 |
| Skolskjutsar och reseersättning gymnasiet | 58 562 | 64 241 | 64 252 | 64 252 | 64 252 | 64 252 |
| Särskild kollektivtrafik | 57 946 | 58 450 | 58 450 | 58 450 | 58 450 | 58 450 |
| Effektivisering | | | -1 610 | -2 684 | -2 684 | -2 684 |
| Pris- och lönekomensation samt sänkt PO | | | 7 299 | 7 299 | 7 299 | 7 299 |
| Summa (netto) | 245 840 | 261 346 | 274 077 | 278 303 | 283 603 | 288 903 |
| varav kostnader | 262 080 | 276 352 | 289 083 | 293 309 | 298 609 | 303 909 |
| varav intäkter | 16 240 | 15 006 | 15 006 | 15 006 | 15 006 | 15 006 |
| I budget och plan ingår intern räntekostnad med | | | 1 965 | 1 965 | 1 965 | 1 965 |

Sammandrag av nämndens förändringar år 2009 och 2010 med plan för 2011-2012

Verksamhetsförändringar jämfört med budget 2008

| Belopp netto tkr | Budget 2009 | Budget 2010 | Plan 2011 | Plan 2012 |
|---|----------------|----------------|--------------|--------------|
| Förändringar inom ram | | | | |
| Kollektivtrafik, helårseffekt nytt linjenät och indexuppräknings i transportörsavtal | 6 928 | 11 928 | 16 928 | 16 928 |
| Lägre kostnad skolkort grund/högre kostnad skolkort gy | 291 | 291 | 291 | 291 |
| Index uppräknings enl tilläggsavtal om biogasleveranser mellan Sv Biogas och kommunen | 300 | 600 | 900 | 1 200 |
| Indexuppräknings i transportörsavtal | | | | 5 000 |
| Omdisp till BoUn, Kn § 13/08, förändrade start och sluttider vid skolor | -280 | -280 | -280 | -280 |
| Sänkt internränta till 4,5 % fr.o.m. 2009 | -197 | -197 | -197 | -197 |

KOLLEKTIVTRAFIKNÄMNDEN

Verksamhetsbeskrivning och OBS – Omvärldsbevakning, bedömning och strategi

Verksamhetsbeskrivning

Kollektivtrafiknämnden ansvarar för samhällsbetalda resor inom verksamhetsområdena allmän kollektivtrafik, skolskjutsar och särskild kollektivtrafik. Nämndens uppgift är att tillvarata kommuninvånarnas intresse genom att inom givna ramar beställa verksamhet med så god kvalitet som möjligt. Nämndens uppgift är också att samordna och utveckla de resurser som finns inom verksamhetsområdet så att allmän kollektivtrafik, skolskjutsar, särskild kollektivtrafik och övriga samhällsbetalda resor utnyttjas på bästa sätt. Utveckling och anpassning av trafiksystemen ska göras så att alla människor utifrån sina förutsättningar ska ha goda möjligheter att utnyttja systemen.

Nämndens egen verksamhet omfattar bl.a. sammanträden, kurser, konferenser, förrättningar samt nämndledamöternas medverkan i referens- och arbetsgrupper.

Nämnden har en omfattande kommunikation med medborgarna och andra intressenter. Det är viktigt att kommunikationen med nämnden, dess tjänstemän och anlidade transportörer sker på ett så enkelt sätt som möjligt utan omvägar och fördröjningar.

Nämndens strategiska områden är hållbarhet, tillgänglighet, effektivitet, samordning, hela resan ett system, kollektivtrafik till alla samt trygghet och säkerhet. Nämnden utbud av service och tjänster ska kännetecknas av tillgänglighet, kvalitet och valfrihet.

Mål och förväntade resultat 2009 och 2010 med plan för 2011-2012

| Verksamhetsmål | Förväntade resultat |
|--|--|
| Förutsättningar för utveckling och tillväxt | |
| Nämnden ska ha god dialog med medborgarna och kontinuerligt hålla medborgarna informerade om nämndens beslut och verksamhet. | Genom god information ska demokrati, delaktighet och inflytande öka. Utvärdering sker genom attitydundersökningar. |
| Under 2009 och 2010 ska medborgarna kunna ta del av alla viktiga beslut och verksamhetsförändringar inom nämndens ansvarsområde på kommunens hemsida samt andra informationskanaler. | Vidtagna åtgärder förväntas ge ett bättre resultat 2010 än 2009. Uppföljning sker genom enkätundersökningar. Resultatet ska ligga till grund för framtida mål. |

Prioriterade frågor 2009 och 2010 med plan för 2011 - 2012

Nämnden ska fortsätta att utveckla och förstärka sina kontakter med medborgarna.

Satsningen på kundtjänst och förbättrad information på nämndens hemsida och genom andra informationskanaler ska följas upp och funktionerna ska vidareutvecklas.

Ett lätthanterligt brevkort för klagomål och förslag från resenärerna skall tas fram.

En lätthanterlig klagomåls- och förslagshantering via hemsidan skall utvecklas.

Utredning av möjligheten att införa spårbunden trafik/trådbussar eller andra miljövänliga fordon skall intensifieras.

ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK

Verksamhetsbeskrivning och OBS – Omvärldsbevakning, bedömning och strategi

Verksamhetsbeskrivning

Det formella trafikhuvudmannaskapet och utförandet av kollektivtrafiken görs av AB Östgötatrafiken. Kollektivtrafiknämnden årsbeställer och har kostnadsansvar för all tätortstrafik samt all landsbygdstrafik inom kommun- gränsen. Tätortstrafiken drivs med biogas. Intäkterna fördelas så att intäkter som enbart avser resor i regional resp. kommunal trafik hänförs i sin helhet till resp. beställare. För resor som sker både i regional och kommunal trafik fördelas intäkterna efter särskild fördelningsmodell.

OBS – Omvärldsbevakning, bedömning och strategi

Bra kommunikationer har avgörande betydelse för Linköpings och östgötaregionens tillväxt och utveckling. Grunden för mänsklig kontakt är det personliga mötet, och för detta krävs fungerande trafiksystem. En rätt utformad kollektivtrafik ger ökad välfärd, bättre ekonomi för samhället, den enskilde och näringslivet, ökad tillgänglighet, bättre miljö, ökad trafiksäkerhet och bidrar till regional utveckling. Kollektivtrafiken är ett medel för att nå de nationella trafikpolitiska målen.

Kollektivtrafiken förbättras genom att man sätter kunden och hela resan i centrum. Kunden ska tycka att resan är enkel, bekväm och prisvärd och uppleva den som enhetlig

även om den består av flera olika trafikslag med olika aktörer.

Målet att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla år 2010, innebär bl.a. låggolvsfordon med färre sittplatser än vad fordonen har idag. Detta i kombination med bälteskravet och inga stående i bussarna innebär behov av ytterligare fordon som ger ökade kostnader. Säkerhet, komfort och tillgänglighet kostar pengar. Nettokostnader för kollektivtrafikens transporttjänster har de senaste åren höjts kraftigt, denna utveckling bedöms fortgå.

Under 2009 kommer Östgötatrafikens styrelse besluta om nytt pris- och taxesystem för hela regionen inkl. Linköpings kommun, vilket kan innebära nya förutsättningar vad gäller intäkter och kostnader. Bl.a. kommer skolkortets funktion och pris att ses över.

Utvecklad och högkvalitativ kollektivtrafik innebär behov av justeringar och kompletteringar i gatumiljöer och signalsystem för bättre framkomlighet och ett ökat kollektivtrafikresande.

Trafikstrategin och ÖP-staden kommer att ange kollektivtrafikens framtida roll i stadsutvecklingen.

Mål och förväntade resultat 2009 och 2010 med plan för 2011-2012

| Verksamhetsmål | Förväntade resultat |
|---|--|
| Ett grönare Linköping Kollektivtrafiken ska upplevas trygg, ändamålsenlig och snabb. | Bra kollektivtrafik har stor betydelse för Linköping och östgötaregionens tillväxt och utveckling, samt för miljö och klimat. Medborgarna ska uppfatta kollektivtrafiken som ett attraktivt alternativ till bilen för arbetsresor. Bra kollektivtrafik har också stor betydelse för integrering och social hållbarhet. Vidtagna åtgärder ska bidra till en positiv utveckling. Uppföljning sker genom resvaneundersökningar. |
| Antalet resor i både tätorts- och landsbygdstrafiken ska öka. | Uppföljning sker genom statistik från Östgötatrafiken. |
| Under 2009 och 2010 ska antalet resor i den allmänna kollektivtrafiken ökat till minst 8 700 000. | Uppföljning sker genom statistik från Östgötatrafiken. |

Prioriterade frågor 2009 och 2010 med plan för 2011 - 2012

Öka kollektivtrafikens marknadsandelar genom att utveckla kollektivtrafiken så att den är ett alternativ till bilen som färdmedel.

Utveckling av LinkLink-konceptet tillsammans med Teknik- och samhällsbyggnadsnämnden.

Trafiksystem, information och fordon ska vara lättillgängliga för personer med funktionsnedsättning senast 2010.

Utveckling av kollektivtrafiken tillsammans med Östgötatrafiken för att få fler och nöjdare resenärer.

Uppföljning och utvärdering av det nya linjenätet som infördes 2008-06-15.

Tillsammans med teknik- och samhällsbyggnadsnämnden öka tillgängligheten till den allmänna kollektivtrafiken för att minska behovet av särskild kollektivtrafik.

Utveckling av biogasdrift för landsbygdstrafikens bussar.

Tillsammans med Östgötatrafiken utreda kostnadsberäkna och införa nattbussar.

Tillsammans med Östgötatrafiken utreda behovet av kollektivtrafik övriga tider på dygnet t.ex. tidiga lördags- och söndagsmorgnar.

Tillsammans med Östgötatrafiken utarbeta förslag till mer lättlästa och tydliga busstidtabeller med större text för information vid busshållplatserna.

Tillsammans med Östgötatrafiken och med tanke på synskadade införa utrop av ankommande busslinje och färdriktning vid bussens påstigningsdörr.

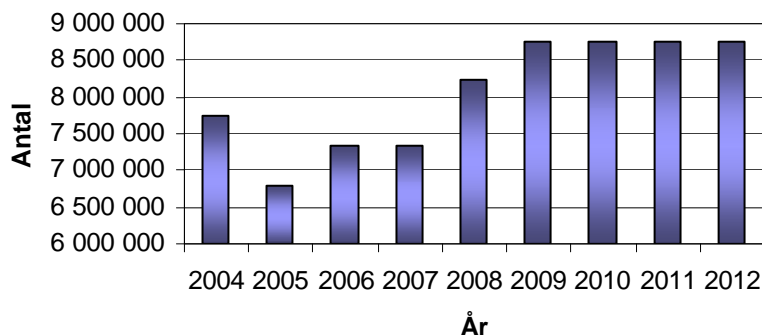
Verksamhetsmätt

Verksamhetsmätt/nyckeltal

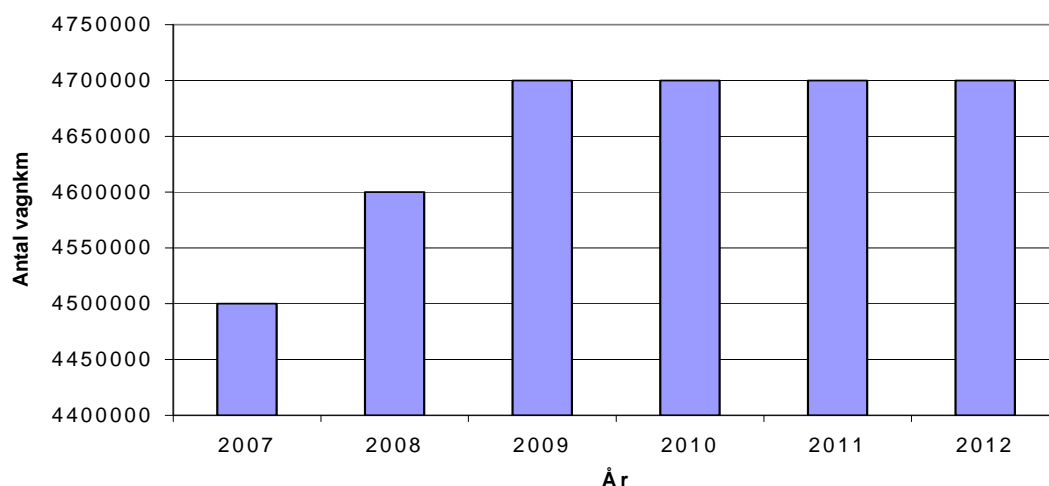
Kostnader och intäkter allmän kollektivtrafik

| Trafikår | Bruttokostnad: rörlig och fast. tkr | Intäkter (biljettintäkter): tkr | Nettokostnad tkr | Täckningsgrad biljettintäkter % |
|-----------|---|---------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|
| 2005/2006 | 188 790 | 77 176 | 111 696 | 41 % |
| 2006/2007 | 193 822 | 82 017 | 111 804 | 42 % |
| 2007/2008 | 201 221 | 75 515 | 125 706 | 37 % |

Antal resenärer i tätortstrafiken 2004-2007 med prognos 2008-2012



Vagnkm/år i tätorten 2007 o 2008 med prognos 2009-2012



SKOLSKJUTSAR OCH RESEERSÄTTNING GYMNASIET

Verksamhetsbeskrivning och OBS – Omvärldsbevakning, bedömning och strategi

Verksamhetsbeskrivning

För skolskjutsverksamheten som bedrivs med skolbussar/upphandlade skolskjutsar finns avtal med nio entreprenörer. Skolskjuts som bedrivs med taxi samordnas med nämndens avtal om särskild kollektivtrafik. Skolskjuts inom allmänna kollektivtrafiken samplaneras med Östgötatrafiken.

För skolskjutsverksamheten som bedrivs med skolbussar/upphandlade skolskjutsar finns avtal med nio entreprenörer fram till 090701. Från 090701 kommer nya avtal att tecknas för perioden 090701-150630 för totalt elva skolskjutsområden. Skolskjuts som sker med taxi samordnas med nämndens avtal om särskild kollektivtrafik.

Ca 15 000 elever går i förskoleklass eller grundskola. Av dessa åker c:a 3 900 elever (ca 26 %) skolskjuts. Ca 6 600 elever går i gymnasiet 2 900 (44 %) av dessa får reseersättning i form av skolkort för den allmänna kollektivtrafiken. Elever som väljer annan skola än den som kommunen anvisar får skolkort för den allmänna kollektivtrafiken. Förutsättningen är att kommunens avståndskriterier mellan hem och skola uppfylls. Elev som bor på två adresser pga. växelvis boende har rätt till skolskjuts om vägen mellan någon av bostäderna och elevens skola uppfyller kommunens avståndskriterier för skolskjuts.

Avståndsgränser för skolskjuts

| | |
|-------------------------|--------|
| f-klasser och årskurs 1 | 2 km |
| årskurs 2 | 2,5 km |
| årskurs 3-6 | 3 km |
| årskurs 7-9 | 4 km |
| gymnasieskolan | 6 km |

OBS – Omvärldsbevakning, bedömning och strategi

Skollagen ålägger inte kommunen att anordna skolskjuts då elev väljer att gå annan kommunal skola eller friskola än den som kommunen skulle ha placerat eleven i. Ett ökat antal elever i friskolor kan på sikt minska kommunens

volym av skolskjuts, men dessa elever kommer troligtvis att ställa högre krav på den allmänna kollektivtrafiken. Vi vet idag att en markant ökning av antalet friskoleetableringar är på gång inom gymnasieskolan och detta påverkar planeringen av allmän kollektivtrafik.

Regeringen har gett Vägverket i uppdrag att skyndsamt föreslå åtgärder för att höja säkerheten framförallt kring våra skolskjutshållplatser. Linköping är en av de kommuner som deltar i pågående försöksverksamhet. Diskussioner har i samband med detta förts kring lämpligheten att ha skolskjutshållplatser på vägar med hastighet 90 km/h. Linköpings kommun använder idag c:a 600 skolskjutshållplatser i den särskilt upphandlade skolskjutsen. C:a 60 av dessa är på vägar med 90 km/h. Om dessa ska ersättas innebär det troligtvis längre skolskjutsturer alternativt andra åtgärder i den fysiska miljön.

Elevutvecklingen inom grundskola och gymnasium utifrån möjlighet till val av annan skola får till följd att fler elever totalt blir i behov av skolkort. Minskat elevunderlag inom grundskolan påverkar inte i någon större utsträckning kostnaden för de upphandlade skolskjutsarna.

Utbyggnad av framförallt tätortsnära bebyggelse kommer att öka behovet av skolskjuts. Den kollektivtrafik som idag finns i tätortsnära samhällen är i första hand riktad mot Linköpings tätort. Behovet av skolskjuts finns mot den lokala skolan och är därför svår att samordna med den allmänna kollektivtrafiken.

Barn- och ungdom och bildningsnämndens beslut kring lokaler påverkar direkt kommunens skolskjutskostnad. Samråd i samband med ev. lokalförändringar inom grundskolan är viktigt för att hitta lämpliga och kostnadseffektiva lokal- och skolskjutslösningar. Gymnasieskolornas placering påverkar planeringen av den allmänna kollektivtrafiken och förutsätter samverkan mellan berörda nämnder.

Mål och förväntade resultat 2009 och 2010 med plan för 2011-2012

| Verksamhetsmål | Förväntade resultat |
|---|--|
| Ett tryggare Linköping | |
| Resor till och från skolan ska vara och upplevas som trygga och säkra. | Elever och föräldrar skall känna att skolskjutsen har sådan kvalitet att det är det naturliga förstahandsvalet för resa till o från skolan. Uppföljning sker genom enkätundersökningar. |
| Under 2009 och 2010 ska antalet elever och föräldrar som upplever skolskjutsen som trygg och säker uppgå till minst 90 %. | Uppföljning sker genom enkätundersökningar. |

Prioriterade frågor 2009 och 2010 med plan för 2011 - 2012

Arbetet med säkerhetsfrågor kring skolskjutsen fortsätter med bl.a. fortsatt kvalitetssäkring av skolskjutshållplatserna och kriterier för säkrare skolvägar i samarbete med Vägverket.

Kvalitetsuppföljning av avtalen och fortsatt kvalitetssäkring av skolskjutsen är ett prioriterat område.

Utreda möjligheter och ekonomiska konsekvenser med en reseersättning/alternativt skolkort för gymnasieeleverna i den allmänna kollektivtrafiken samt vidareutveckling av Kulturkortet.

Samplanering av skolskjutsverksamheten kopplat till beslutet om förändrade start och sluttider i grundskolan från 1 juli-09.

Tillsammans med Östgötatrafiken vidareutveckla Kulturkortet.

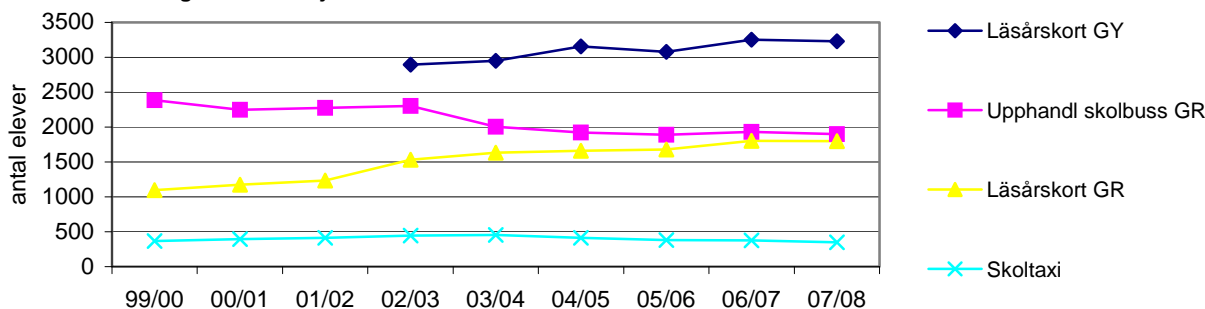
Följa upp och kvalitetssäkra skolskjutshållplatserna enligt skolskjutshållplatsinventeringen.

Verksamhetsmått

Verksamhetsmått/nyckeltal

| | Bokslut 2007 | Budget 2008 | Budget 2009 | Budget 2010 | Plan 2011 | Plan 2012 |
|--|-----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|--------------|
| Antal elever i GR | 15 496 | 15 231 | 15 020 | 14 880 | 14 834 | 14 923 |
| Elever i upphandlad skolskjuts | 1 900 | 1 900 | 1 900 | 1 800 | 1 800 | 1 900 |
| Skolkortselever inkl. val annan skola | 3584 | 3600 | 3 500 | 3 500 | 3 500 | 3 550 |
| Skoltaxielever GR,Gy | | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| Antal elever i GY folkbokförda Linköpings kommun | 5 538 | 5 727 | 5 789 | 5 698 | 5 492 | 5 267 |
| varav skolkortsberättigade | | 2 900 | 2 950 | 2 900 | 2 800 | 2 700 |
| varav från andra kommuner | | 902 | 849 | 818 | 811 | 800 |

Utveckling olika skolskjutsformer

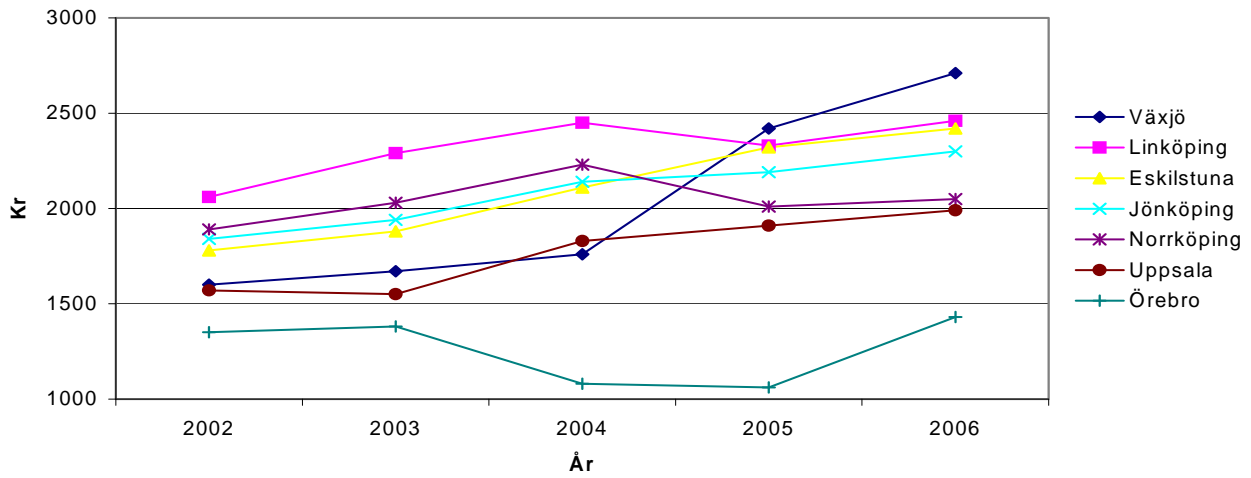


Jämförelse 2002 till 2006 av kostnadsutveckling skolskjuts (kr) per folkbokförd elev

I räkenskapsammandraget finns nyckeltalet skolskjuts-kostnad per folkbokförd elev. Linköpings kommun har i

detta sammanhang något högre kostnader än Norrköping. Geografi och avstånd, utbyggd allmän kollektivtrafik, andelen skoltaxi elever, antal skolor är några faktorer som påverkar kostnaden.

Kostnad per elev bokförd i kommunen för skolskjuts



Källa: Skolverkets databas Jämförelsetal om förskoleverksamhet, skolbarnsomsorg, skola och vuxenutbildning Barn, elever, personal, kostnader och utbildningsresultat -Kommunal nivå (<http://www.skolverket.se/>)

SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Verksamhetsbeskrivning och OBS – Omvärldsbevakning, bedömning och strategi

Verksamhetsbeskrivning

Verksamheten innefattar kommunal färdtjänst, länsfärdtjänst, riksfärdtjänst, alternativ färdtjänst och närtrafik. Färdtjänst innebär att personer med varaktiga funktionsnedsättningar ska kunna delta i ett aktivt socialt liv utifrån olika behov och önskemål på samma villkor som övriga kollektivtrafikresenärer. Personer som på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken kan beviljas färdtjänst.

OBS – Omvärldsbevakning, bedömning och strategi

Särskild kollektivtrafik kommer under överskådlig framtid att behövas som ett komplement till den linjelagda kollektivtrafiken. Beställningscentralen ska upplysa resenären om de resor som kan göras med allmän kollektivtrafik

istället för särskild kollektivtrafik. Detta gäller för de resenärer som av färdtjänsthandläggarna bedömts kunna resa med buss om ”hela resan” är anpassad.

En strategi för den särskilda kollektivtrafiken bör vara ”att rätt resenär får rätt resande till rätt pris”. Ett sätt att nå detta mål är att på olika sätt stödja och ge resenärer i den särskilda kollektivtrafiken möjlighet att resa i den allmänna kollektivtrafiken. Är detta inte möjligt gäller det att söka mer kostnadseffektiva trafiklösningar som bygger på en minskning av antalet resenärer som reser med taxifordon. Kontroll och uppföljning av kollektivtrafikens tillgänglighet görs i samarbete med handikappsorganisationerna i Linköping, teknik- och samhällsbyggnad, Östgötatrafiken samt transportörerna.

Mål och förväntade resultat 2009 och 2010 med plan för 2011-2012

| Verksamhetsmål | Förväntade resultat |
|---|---|
| Ett tryggare Linköping Resor i den särskilda kollektivtrafiken ska upplevas som trygga och säkra. | Förväntat resultat är nöjda resenärer i den särskilda kollektivtrafiken. Uppföljning sker genom SLTF-barometern. |
| Under 2009 och 2010 ska minst 90 % av de resande i den särskilda kollektivtrafiken uppleva sina resor som trygga och säkra. | Uppföljning sker genom SLTF-barometern. |
| Ett grönare Linköping Andelen färdtjänstresenärer i den allmänna kollektivtrafiken ska öka. | Resenärerna ska uppleva att de genom de åtgärder som genomförs och kommer att genomföras, - områdesbussar, tillgänglighetsanpassning av hållplatser och fordon -, har större möjligheter att välja att göra sina resor med den allmänna kollektivtrafiken. Uppföljning sker genom sammanställning av Östgötatrafikens och SAMRES:s statistik samt SLTF-barometern. |
| Under 2009 ska andelen färdtjänstresenärer i den allmänna kollektivtrafiken öka jämfört med 2007. | Uppföljning sker genom sammanställning av Östgötatrafikens och SAMRES:s statistik samt SLTF-barometern. |

Prioriterade frågor 2009 och 2010 med plan för 2011 – 2012

Utveckla kostnadseffektiva resor genom bra kvalitet, tidspassning, bemötande, säkerhet och komfort.

Kontinuerligt utvärdera och utveckla möjligheterna att samordna särskild och allmän kollektivtrafik.

Fortsätta och utöka samverkan med Östgötatrafiken för att öka tillgängligheten samt förarnas service och bemötande inom ordinarie kollektivtrafik.

Kontroll och uppföljning av kollektivtrafikens tillgänglighet kommer att fortsätta och utvecklas med inriktning mot de nationella kraven för att göra kollektivtrafiken anpassad för alla till 2010.

Uppföljning och utvärdering av det nya linjenätet som infördes 2008-06-15 med särskild inriktning på att utveckla Områdesbussarna.

Utreda och snarast införa resegaranti till färdtjänstresenärer.

Utreda hur en väl avvägd rabatt för de färdtjänstresor som sker med områdesbussarna och med det ordinarie linjenätet i kollektivtrafiken kan utformas för att stimulera färdtjänstresenären att i stället välja allmän kollektivtrafik.

Utreda möjligheter att låta färdtjänstresenär välja ensamresa vid ett begränsat antal tillfällen per kalenderår.

Utreda olika möjligheter för färdtjänstresenären att påverka och kvalitetssäkra sin resa.

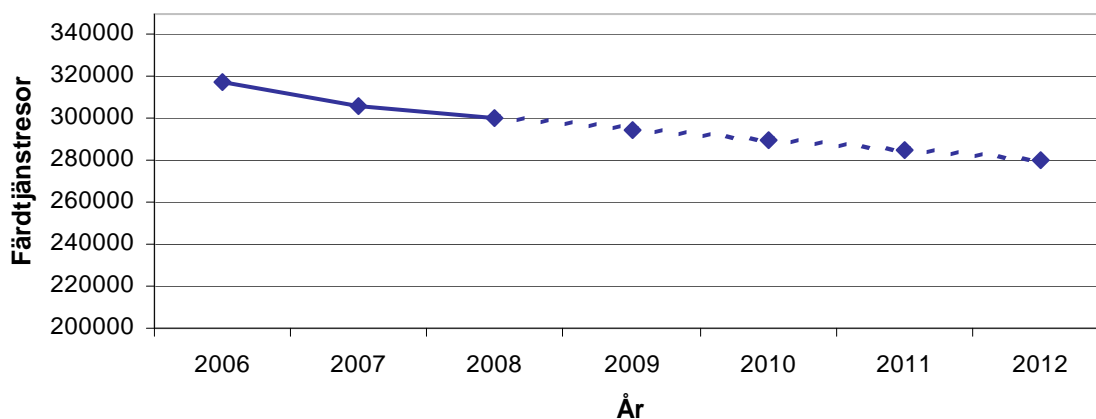
Verksamhetsmätt

Verksamhetsmätt/nyckeltal

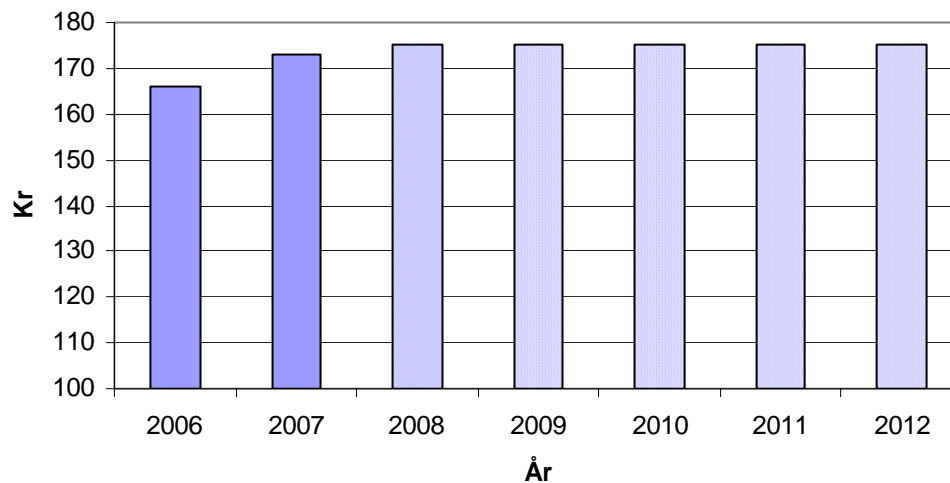
Kostnader och intäkter inomkommunal färdtjänst 2007

| Bruttokostnad: rörlig och fast, kr | Intäkter (biljettintäkter): kr | Nettokostnad: kr | Täckningsgrad: biljettintäkter % |
|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------|-------------------------------------|
| 56 450 000 | 3 750 000 | 52 700 000 | 6,6 % |

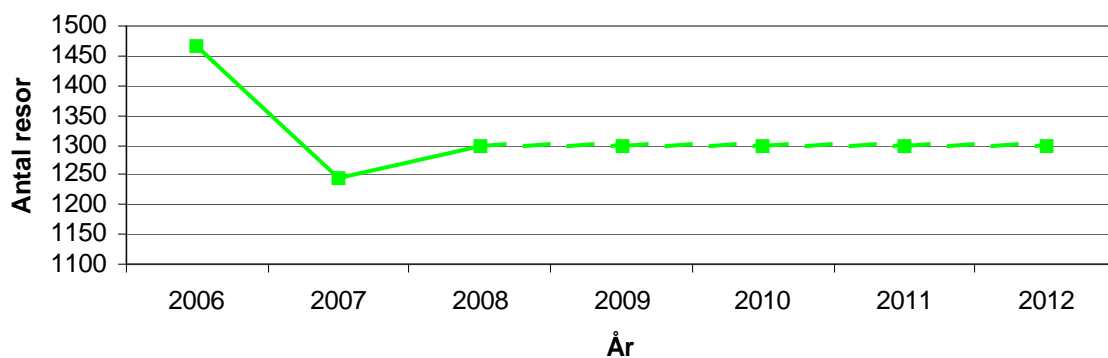
Prognos för antal färdtjänstresor med taxi och specialfordon



Prognos för kostnad per färdtjänstresa



Prognos för antal riksfärdtjänstresor



Prognos för kostnad per riksfärdtjänstresa

