

Sammanträdesdag: 2010 - 05 - 26  
Tid: kl 09.00 - 12.00  
Plats: Konferenscenter DGI Byen, Köpenhamn

Omfattning: §§ 15 - 31

Beslutande:

Ulf Nilsson, ordf  
Tomas Peterson, v ordf  
Markus Lund, ledamot  
Håkan Algotsson, ledamot  
Pierre Danielsson, ledamot

Närv.

Ja

Nej

Ja

Ja

Ja

Lena Segerberg, suppleant  
Göran Häggfors, suppleant  
Birgitta Elfström, suppleant  
Åke Nilsson, suppleant  
Lennart Michanek, suppleant

Nej

Nej

Nej

Ja, beslutande

Ja, observatör

Övriga närvarande:

KLT: VD Karl-Johan Bodell, Bengt-Åke Melkersson, Katharina Seijsing, Titti Nilsson, Bengt Stureson, Conny Karlsson, Lars Lindahl, Christer Olson (sekreterare).

## § 15

### Sammanträdet öppnas

Mötets ordförande Ulf Nilsson hälsade alla välkomna till styrelsesammanträdet.

## § 16

### Godkännande av förslag till dagordning

Utsänd dagordning godkändes.



**§ 17****Val av justeringsman utöver ordförande**

Till att jämte mötesordföranden justera dagens protokoll utsågs Pierre Danielsson.

**§ 18****Föregående protokoll**

Inga synpunkter eller kommentarer lämnades till f g mötesprotokoll (2010-03-17), varför detta lades till handlingarna.

**§ 19****Marknadsfrågor**

Christer O redovisade aktuella marknadsaktiviteter:

- Vårkampanjen, nyss avslutad, skulle locka icke-kollektivtrafik-kunder till att ladda ner tidtabeller på [www.klt.se](http://www.klt.se). Efter 2 veckors kampanj så fanns ca 280 st nedladdningar och tävlingsbidrag. Med relativt små medel får kampanjen anses OK.
- Sommarkortskampanjen startar 28 maj. Försäljningsresultaten de senaste 2-3 åren har visat på + 20% i antalet sålda kort. Samma upplägg och mediamix i år.
- Tidningen Vägvalet utkom 17 maj till ca 90 000 st hushåll i länet.
- Invigning av nya tåg och trafik på Tjustbanan sker 5 juni. En kort sammanfattning av upplägget presenterades vid mötet.
- Lanseringen av nytt biljettsystem är framskjutet till hösten, av kända skäl.

**§ 20****Resande- och intäktsutveckling, januari-april 2010**

VD redovisade kortfattat utvecklingen, i jämförelse med samma period f g år. Några korta noteringar:

- *resandeutvecklingen totalt* för länet är för tertial 1 är +/-0 %.
  - *regionala, långväga resor* fortsätter att driva resandeutvecklingen i länet, ca +1,7 %.
- Trafikstråket längs E22 och tågtrafiken Kalmar-Emmaboda fortsätter att utvecklas. Styrelsen önskade en avstämning över resandet med ersättningsbussarna på Tjustbanan, perioden 18 januari – 6 juni 2010, till nästa sammanträde.

- *det lokala resandet* (inom kommungräns) visar i flertalet fall på en negativ tendens.
- *antalet resor med sjukresekupongen* är sedan systemet Cosmiq kommit igång igen mycket stort. Skillnaderna med f g år är så stora att en jämförelse inte är meningsfull. Styrelsen diskuterade kortfattat förekomsten av missbruk med kupongerna samt hur giltigheter på kupongen kan säkras (bl a med datum).
- *intäktsutvecklingen* under 2009 är negativ -3% jämfört med f g år. Detta kan förklaras av att införandet av Kalmar kommuns subventionerade pendelkort februari 2009 innebar en hög intäktsnivå vid uppstarten-fasen.

Styrelsen önskade en analys om vilka konsekvenser de subventionerade pendelkorten i Kalmar kommun har fått på övriga ägares resor eller intäkter. Redovisning sker vid nästa sammanträde.

Karl-Johan avslutade redovisningen med att visa bilder på inkomna kundsynpunkter och uppmätt kundnöjdhet under 2009, vilket f ö kommer att presenteras i Årsredovisningen 2009.

## § 21

### Beslut, Budget 2011

Bengt-Åke M redovisade och kommenterade förslag till budget 2011 avseende busstrafik, tågtrafik, färdtjänst och beställningscentral, se bilaga 1.

Framför allt råder en mycket stor osäkerhet avseende budgeten för tågtrafiken. Nya förutsättningen för Kustpilen-avtalet, inköp av Öresundståg, tvister om Öresundståg, beslut om utveckling av pendeltåg Kalmar-Växjö. Bengt-Åke M känner därför ett stort behov av att kunna justera budgeten till hösten.

Styrelsen diskuterade länge osäkerhetsfaktorerna i budgeten. Slutligen sammanfattades resonemanget i ett antal noteringar och rekommendationer:

- det behövs mer beskrivande texter och förklaringar till siffrorna i budgetsammanställningen.
- budgeten för tågtrafiken är mycket osäker pga en rad pågående beslutsprocesser och förhandlingar. Budgeten måste i nuläget inkludera ett visst spann av resurstilldelning. Den bör preciseras och justeras när större klarhet finns om läget 2011.
- utvecklingen för sjukresorna i kollektivtrafiken får sannolikt följd effekter i andra ekonomiska sammanhang. Det finns ett intresse att belysa dessa konsekvenser.
- redovisningen av ägartillskotten bör visa vilka olika delar ägarna är delaktiga i, t ex färdtjänst, terminkort.




**Styrelsen beslutade**

**att fastställa budgeten för 2011, med reservation för en korrigerings under hösten 2010.**

**§ 22****Erhållande av trafikeringsrätt Alvesta - Kalmar**

VD rapporterade att regeringen har tilldelat Kalmar Läns Trafik AB trafikeringsrätt för sträckan Alvesta-Kalmar. Detta innebär att KLT kan gå vidare i Öresundstågs-samarbetet fullt ut vid årsskiftet 2011/2012. Dessutom möjliggör detta vidare arbeten med pendeltågssystem Kalmar-Växjö.

**§ 23****Erhållande av trafikeringsrätt Emmaboda - Karlskrona**

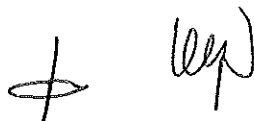
VD rapporterade att regeringen har tilldelat Kalmar Läns Trafik AB och Blekingetrafiken trafikeringsrätt för sträckan Emmaboda-Karlskrona.

Bussbranschen har dock reagerat på detta, då de anser att trafiken på sträckan kan lösas med buss. Beslutet om trafikeringsrätt ska bli så som en följd av att bandelen nu ska rustas upp för mångmiljonbelopp. Beslutet öppnar upp för större regionalt inflytande i tågtrafiken, t ex pendeltågssystem i sydost.

**§ 24****Beslut, Uppsägning av avtal med SJ AB**

VD redovisade att ett förslag till uppsägning av samverkansavtal med SJ AB, om de s k utsträckta Öresundstågstrafiken till Växjö-Kalmar, se bilaga 2. Eftersom KLT nu har erhållit trafikeringsrätten för sträckan Alvesta-Kalmar finns det inte längre något behov av avtalet.

Trafiken kommer i december 2011 övergå till ett bruttoavtal, med mindre underhållskostnad och ett bättre resultat som helhet. Nya Öresundståg är beställda och ska levereras hösten 2011. Hur SJ:s trafik Kalmar-Göteborg påverkas av det nya läget är oklart. Det finns närmast två scenario: fortsatt direkttågstrafik Kalmar-Göteborg med 5 dubbelturer eller att Kust till Kust-trafiken nu sker endast sträckan Alvesta-Göteborg. Möjligen kommer SJ AB även starta upp direkttågstrafik Kalmar-Malmö med egna fordon.



Slutligen kommenterade VD den tvist om köp av Öresundståg som pågår med SJ AB. Tvisten gäller en tolkning av ett avtal från 2002.

#### **Styrelsen beslutade**

att ge VD och ordföranden uppdrag att underteckna uppsägningen av avtalet

#### **§ 25**

##### **Beslut, Undertecknande av tilläggsavtal 2 med Rikstrafiken**

VD kommenterade det förslag till tilläggsavtal (nr 2) till Kustpilen-avtalet, som arbetats fram mellan Rikstrafiken, KLT och ÖstgötaTrafiken. KLT blir nu ensam avtalspart avseende Kustpilen-trafiken fr o m 7 juni 2010. Avtalet anger justeringar i ansvarsfrågorna och den ekonomiska ersättningen från Rikstrafiken samt vad som gäller ifall inte trafiken utförs som avses i avtalet.

Det nya avtalet innebär att KLT nu måste stärka sin organisation kring tågfrågor.

#### **Styrelsen beslutade**

att ge uppdrag åt VD att slutföra förhandlingarna och underteckna tilläggsavtal 2

#### **§ 26**

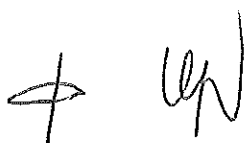
##### **Beslut, Undertecknande av nytt samverkansavtal med ÖstgötaTrafiken avseende Kustpilen**

VD redovisade att som en följd av korrigeringarna i avtalet med Rikstrafiken om Kustpilen-trafiken, måste även samarbetsavtalet med ÖstgötaTrafiken (ÖT) skrivas om. Ansvarsfrågorna är i många stycken annorlunda. Kortfattat kan sägas om det nya samarbetsavtalet:

- KLT får ett nettobidrag av ÖT. ÖT behåller bla intäkterna för resorna inom eget län.
- KLT äger alla fordon i trafiken
- KLT ansvara för all kvalitetsuppföljning och rapportering till Rikstrafiken.
- KLT erhåller ett administrativt bidrag från ÖT.
- Transitio AB tar ett större ansvar för fordonsfrågorna, både vad det gäller Y31 och Y2.

#### **Styrelsen beslutade**

att efter att en jurist har tittat på förslaget, uppdras åt VD att underteckna avtalet



## § 27

**Bolagsstämma 2010**

Bolagsstämman sker i år den 4 juni i Högsby, i församlingshemmet. Tanken är att stämman ska övergå i ett ägarmöte, där framtidsfrågorna, fördubblingsprojektet och ev ägarstyrningsfrågan ska diskuteras,

## § 28

**Rapporter**Pendeltåg Kalmar/Karlskrona-Växjö

Blekinge och Kalmar län är överens om att arbeta vidare i frågan. Beslut saknas f n om inköp av Pågatåg, som i så fall ska gälla i trafiken. Kronoberg har hittills avvaktat, Fortsatta förhandlingar är att vänta. Om alla bitar faller på plats kan trafikstart vara tidigast 2012.

Option om tågtrafik Hultsfred-Oskarshamn i Krösatågstrafiken

KLT har skickat en skrivelse till landstingsstyrelsen om att gå vidare med optionen om tågtrafik på sträckan, se bilaga 3. Landstingets beslut i frågan måste inkomma i oktober 2010, om tidsplanerna i optionen ska hålla.

Ägarstyrning KLT

I diskussionerna om ny ägarstruktur för KLT har VD, på uppdrag av landstingsstyrelsen, presenterat en grov strategisk utvecklingsplan för perioden 2012-2020. Trafikstråksprojekt för både tåg och buss i länet redovisades. Dessutom fanns en bedömning av resurstilldelningen från landstingets sida. Under tidsperioden kan ett "100 miljoners-program" presenteras.

Markus L ansåg att eftersom allt tyder på att trafikstråks-strategin är helt riktig och genererar mer resenärer, så måste detta utvecklingsarbete fortsätta, oberoende av ägarstyrningen eller ev "100-miljoners-program". Varför ska vi vänta på en fortsättning av trafikstråken till 2012?

Mot bakgrund av att frågan om ägarstyrningen av KLT inte är klar ännu samt det faktum att det är valår 2010, finns det anledning att misstänka att beslutet om både ägarstyrningen och trafikstråks-utbyggnaden skjuts fram till 2011.

Cykelbuss 2010, Öland

Efter många och långa diskussioner kom Trafikverket överens med Mörbylånga kommun om trafik över Ölandsbron med Cykelbuss. Trafiken körs 12 juni – 3 oktober, i något utökad omfattning jämfört med tidigare år. Avgiften, inkl cykel, är 20 kr enkel resa. Dessutom gäller KLT:s periodkort giltig för sträckan. Tidtabellen är f n inte färdigförhandlad med Bergkvarabuss.

φ      Ulf

Ny organisation för KLT

Med anledning av det nya avtalet med Rikstrafiken och Östgöta Trafiken kommer KLT bemanna upp med en egen tågplanerare/kvalitetsuppföljare. Trafik- och Planeringsavdelningen får nu en "tågenhet" och en "bussenhet".

En ekonomitjänst tillkommer, med inriktning på tågtrafikens ekonomiska delar.

Slutligen förstärks marknad- och försäljningssidan med en marknadskommunikatör med huvudinriktning på hemsidan. Anledningen till detta är att stärka organisationen inför konsekvenserna av ett nytt biljett- och betalsystem. Samtidigt placeras marknad/försäljning-enheten in organisatoriskt i den administrativa avdelningen.

Personalfrågor

Förutom de personalförändringar som redovisats ovan, kan nämnas att löneavtalen för KLT ej är klara ännu.

**§ 29****Skrivelse om KLT Fritidskort**

En skrivelse har inkommit till KLT, där det efterfrågas ett kort för de skolungdomar som inte får terminskort, med möjlighet till uppgradering. Ungdomar utan tillgång till uppgraderade terminskort får betydligt dyrare kollektiva resor, än de ungdomar som får terminskort.

Frågan om ett s k Fritidskort (giltigt kvällstid, helger och under skollov) har diskuterats tidigare i styrelsen, bl a samtidigt som frågan om ett "Seniorkort" för de äldre. I båda fallen så då styrelsen att avvakta med introduceringen av dessa kort.

Styrelsen önskar nu ett nytt förslag för hur ett Fritidskort skulle kunna utformas, till nästa möte.

**Styrelsen beslutade**

- att ge marknads- och försäljningsansvariga uppdrag att ge ett förslag på Fritidskort till nästa sammanträde.
- att svara brevskrivaren att frågan om Fritidskort kommer att ges en ny prövning under hösten

**§ 30****Övriga frågor**LUPP-studien

Styrelsen uppmärksammade en undersökning om ungdomars förhållande till trygghet i olika miljöer, den s k LUPP-studien. Det är Regionförbundet som arbetat fram denna studie. Ett resultat i studier tyder på att unga kvinnor känner en stor otrygghet i att åka buss, både dagtid och kvälls tid. Slutsatserna i studien bör vägas in i KLT:s kontinuerliga arbete med kundnöjdhet och återkoppling sker vid nästa sammanträde.

Bussgodsverksamhet med Smart Pak

Styrelsen önskar en rapport av vilka konsekvenser övergången (från från KLT-regi till Smart Pak-regi) och driften av bussgodsverksamheten kommer att få. Återkoppling vid nästa sammanträde

Utvecklingen Beställningscentralen

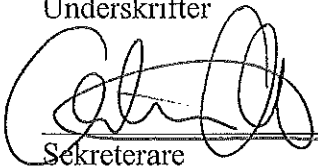
Hösten 2008 samordnades Beställningscentralens och KLT:s verksamheter. Utvecklingen, före respektive efter sammanslagningen, bör beskrivas och slutsatserna ska delges ägarna. Conny K meddelade att en viss redovisning kommer att återges i Årsredovisningen 2009. Styrelsen önskade dock en kortfattad, separat beskrivning av vad som hänt sedan sammanslagningen, som också ska skickas ut till ägarna.

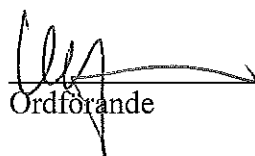
**§ 31****Avslutning**

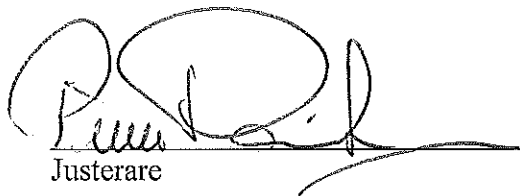
Ordförande tackade mötesdeltagarna för ett givande och bra sammanträde.

Högsby 2010-05-31

Underskrifter

  
Sekreterare

  
Ordförande

  
Justerare

- Bilaga 1: Förslag till Budget 2011, inkl kommentarer
- Bilaga 2: Uppsägning av avtal med SJ AB
- Bilaga 3: Skrivelse om option om tågtrafik Hultheds-Oskarshamn