

Avsedd för
Region Kronoberg

Typ av dokument
Rapport

Datum
2020-05-27

KOLLEKTIVTRAFIK - ÖVER LÄNSGRÄNS



KOLLEKTIVTRAFIK

- ÖVER LÄNSGRÄNS

Projektnamn **Kollektivtrafik över länsgräns**
Projekt nr **1320046112**
Mottagare **Region Kronoberg**
Typ av dokument **Rapport**
Version **Slutrapport**
Datum **2020-05-19**
Förberett av **Lars Brümmer, Thomas Ney, Ola Olsson, Karl Thurén**

Ramboll
Lokgatan 8
211 20 Malmö

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	4
1.1	Bakgrund och syfte	4
1.2	Kollektivtrafikens funktionalitet	4
1.3	Funktionalitet målgrupper och ärenden	6
1.4	Avgränsningar och underlagsmaterial	6
1.5	Rapportens disposition	6
2.	Metod	7
2.1	Metodansats	7
2.2	Tillgänglighet och befolkningsstruktur	7
2.3	Målanalys, bristanalys och åtgärdsförslag	8
3.	Mål	9
3.1	Mål i trafikförsörjningsprogram för Kronoberg	9
3.2	Mål i regional utvecklingsstrategi – Gröna Kronoberg	10
3.3	Mål för Sydsverige	11
3.4	Förslag till mål för länsöverskridande transporter	12
4.	Benchmarking	13
5.	Befolkning	14
5.1	Befolkning	14
5.2	Åldersstruktur	15
5.3	Hushållsinkomst	16
5.4	Bil innehav	18
6.	Ortsstruktur och målpunkter	19
6.1	Ortsklassificering	19
6.2	Arbetsmarknad och pendling	21
6.2.1	Tätorter av större betydelse för länsöverskridande transporter	23
6.2.2	Målpunkter för övriga ärenden	24
7.	Kollektivtrafiksystemet och resande	25
7.1	Linjenät och turtäthet	25
7.2	Länsöverskridande kollektivtrafik	28
7.3	Knutpunkter	30
7.4	Antal resenärer med länsöverskridande busslinjer	30
8.	Tillgänglighet med kollektivtrafik	32
8.1	Tillgänglighet till tillväxtmotorer utanför länsgräns	32
8.2	Tillgänglighet till Hässleholm (– Kristianstad) – Lund (–Malmö – Köpenhamn)	35
8.3	Tillgänglighet till Halmstad	36
8.3.1	Tillgänglighet till Kalmar	37
8.3.2	Tillgänglighet till Jönköping	38
8.4	Järnvägens betydelse för tillgänglighet och restidskvot	39
8.5	Befolkningsunderlag	40

9.	Åtgärdsförslag	43
9.1	Förslag till utvecklad busstrafik	43
9.1.1	Knutpunktsupplägg för bättre samordning av linjeutbud	43
9.1.2	Ökad turtäthet	43
9.1.3	Expressbusslinje till Växjö – Ljungby - Halmstad	44
9.1.4	Expressbusslinje Älmhult – Ryd – Tingsryd - Emmaboda	45
9.1.5	Regionbuss Åseda – Högsby – Oskarshamn	45
9.2	Förslag till utvecklad tågtrafik	46
9.2.1	Beslutade åtgärder i Nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029	46
9.2.2	Markarydsbanan Hässleholm - Halmstad	46
9.2.3	(Alvesta-) Värnamo – Jönköping	46
9.2.4	Kust- till Kustbanan Göteborg – Kalmar/Karlskrona	46
9.2.5	Sydostlänken	47
9.3	Sammanfattande analys av åtgärdsförslag	47
10.	Slutsatser och rekommendationer	49
	Bilaga: Benchmarkstudie	50

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1. Kollektivtrafikens geografiskt funktionella strukturer	5
Figur 2 Struktur för regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg 2025.	10
Figur 3. Ryggraden i Regionens kollektivtrafiknät är Öresundstågstrafiken.	13
Figur 4. Befolkningstäthet i Region Kronoberg.	14
Figur 5. Andelen unga invånare i Region Kronoberg samt omliggande regioner (åldrarna 0 – 19 år). (SCB)	15
Figur 6. Andelen äldre invånare i Region Kronoberg samt omliggande regioner (åldrarna 65 år och äldre).	16
Figur 7. Förvärvsinkomst per kommun i Region Kronoberg samt omliggande regioner.	17
Figur 8. Territoriell indelning av Kronobergs län baserat på ortsklassificering.	19
Figur 9. Tillväxtmotorer och regionala kärnor i Sydsverige.	20
Figur 10. Lokala arbetsmarknadsregioner och större tätorter, 2018.	21
Figur 11. In- och utpendling mellan Kronobergs län och kommuner utanför länet med pendlingsströmmar över 200 resor per dygn	22
Figur 12. Region Kronobergs kollektivtrafiknät. Lila linjer utgör expressbusslinjer.	25
Figur 13. Turtätheten vid hållplatser i Kronoberg under vardagar.	26
Figur 14. Turtätheten per hållplats i Kronoberg under högtrafik, kl. 7-9.	27
Figur 15. Turtätheten per hållplats i Kronoberg under lågtrafik, kl. 11-13.	27
Figur 16. Turtätheten per hållplats i regionen under helger.	28
Figur 17. Trafikslag vid transportnoder i Kronoberg. Cirkelarnas storlek är proportionell mot resandet år 2019.	30
Figur 18. Resandet per länsöverskridande linje under åren 2017–2019.	31
Figur 19. Restid över länsgräns till externa tillväxtmotorer från Kronobergs hållplatser.	32
Figur 20. Restidskvot till externa tillväxtmotorer från Kronobergs hållplatser.	34
Figur 21. Restid över länsgräns till den externa tillväxtmotorn Hässleholm.	35
Figur 22. Restidskvot över länsgräns till de externa tillväxtmotorerna Hässleholm, Lund och Kristianstad.	35
Figur 23. Restid över länsgräns till den externa tillväxtmotorn Halmstad.	36
Figur 24. Restidskvot till den externa tillväxtmotorn Halmstad.	36
Figur 25. Restid över länsgräns till den externa tillväxtmotorn Kalmar.	37
Figur 26. Restidskvot till den externa tillväxtmotorn Kalmar.	37
Figur 27. Restid över länsgräns till den externa tillväxtmotorn Jönköping.	38
Figur 28. Restidskvot till den externa tillväxtmotorn Jönköping.	38
Figur 29. Befintlig hastighet i järnvägsnätet i södra Sverige.	39
Figur 30. Restid med kollektivtrafik från Kronoberg till externa tillväxtmotorer fördelat på restidsintervall	41
Figur 31. Tillgänglighet till extern tillväxtmotor fördelat på ålderskategori och restidsintervall.	42
Figur 32. Förlängd expressbusslinje mellan Växjö- Ljungby - Halmstad.	44
Figur 33. Ny Expressbusslinje, nr 830, mellan Älmhult - Ryd - Tingsryd - Emmaboda.	45

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund och syfte

Region Kronoberg arbetar med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram omfattande åren 2021 – 2030. Programmet kommer att ange mål och prioriteringar för resandet med kollektivtrafik i Kronobergs län. Som underlag för det kommande trafikförsörjningsprogrammet analyseras dagens och morgondagens behov hos olika målgrupper i nedanstående tre delrapporter:

- Tillgänglighet till kollektivtrafik för olika målgrupper och hur resorna fördelas över dygnet.
- Kollektivtrafik för länsöverskridande resor.
- Kollektivtrafik i länets glesa miljöer och landsbygder.

Denna rapport syftar till att utreda förutsättningarna att förbättra tillgängligheten till och från Kronobergs län, främst med kollektivtrafik för regionala resor. Hur ser kollektivtrafiken över länsgräns ut idag, vilka målpunkter är viktiga för olika målgrupper, finns det hinder i resandet, kan resandet över länsgräns öka, vilka handlingsalternativ finns?

1.2 Kollektivtrafikens funktionalitet

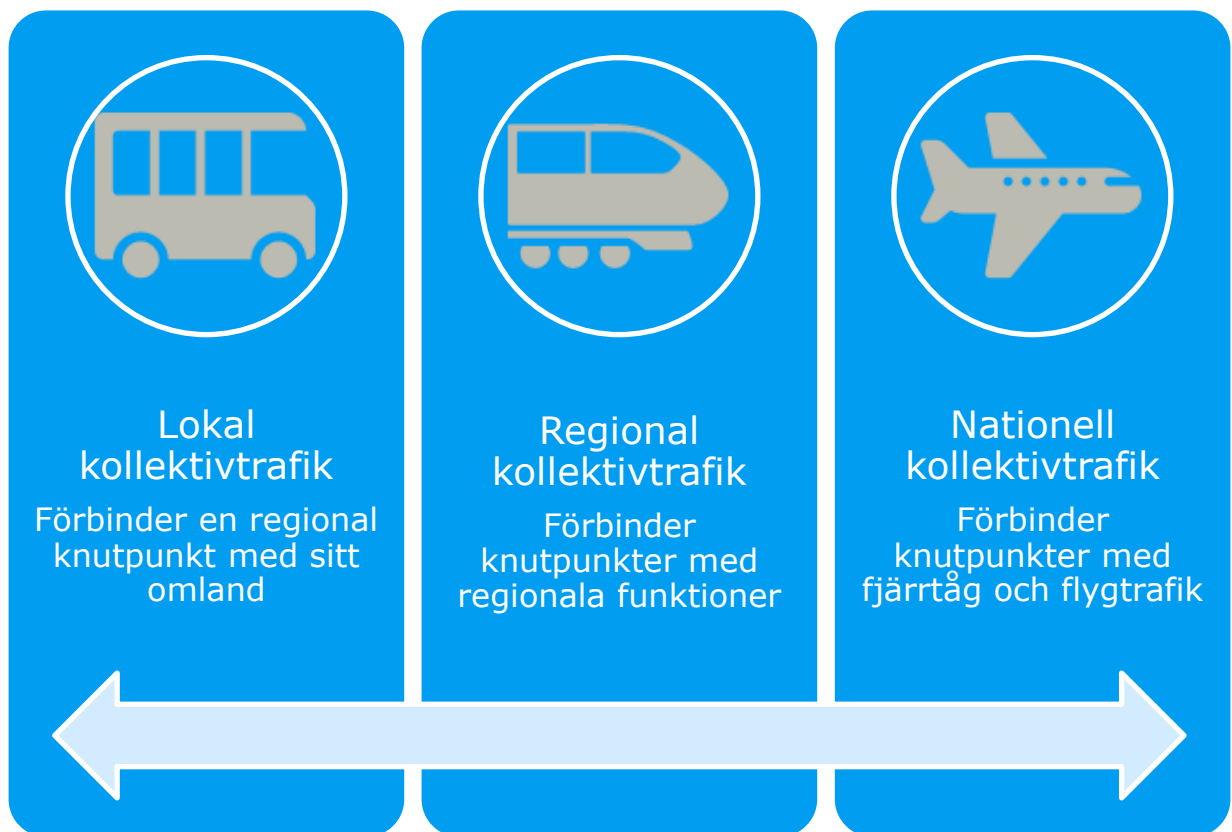
Kollektivtrafikens geografiska täckning avgörs av trafikhuvudmannens administrativa territorium. För länsöverskridande transporter samarbetar trafikhuvudmännen genom att delvis erbjuda kollektivtrafik som andra territorier än det egna. I några fall sker samarbete via gemensamt ägda kollektivtrafikbolag. Öresundståg AB, som bedriver regional tågtrafik i södra Sverige, ägs gemensamt av länstrafikbolagen i Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne, Halland och Västra Götaland samt av DSB.

Den territoriella indelningen i län är inte funktionell utifrån individers resande. Funktionella arbetsmarknadsregioner (FA-regioner) är en territoriell indelning baserat på pendlingsströmmar. I Kronobergs län finns tre FA-regioner: Växjö, Ljungby och Älmhult. Den senare består av en Älmhult kommun i Kronoberg och Osby kommun i Skåne.

En funktionell indelning av kollektivtrafiken tar fasta på de transportmarknader kollektivtrafiken försörjer. Lokala, regionala och nationella trafiksystem riktar sig mot olika marknader och karaktäriseras av olika funktionalitet. Med ett funktionellt perspektiv på kollektivtrafiken är de regionala knutpunkterna avgörande för huruvida kollektivtrafiksystemets olika delar kan definieras som lokalt, regionalt eller nationellt.

Lokala trafiksystem försörjer vanligtvis merparten av resor för arbetspendling. Systemen utgår från yttäckning med frekventa hållplatsstopp. Medelhastigheten blir därför låg och transportavstånden blir korta. Stadstrafiken i Växjö är ett exempel på lokal kollektivtrafik.

Regional kollektivtrafik syftar till att knyta samman orter på längre avstånd ifrån varandra och det är önskvärt att transporttiden mellan regionala knutpunkter medger daglig arbetspendling. Strukturen för den regionala kollektivtrafiken definieras av orter som kan anses ha regionala funktioner, det vill säga arbetsplatser, tjänster och service med större omland. Huvudorterna i FA-regionerna har regionala funktioner för arbetsplatser. Andra funktioner som kan beskrivas som regionala är exempelvis sjukhus och institutioner för högre utbildning.



Figur 1. Kollektivtrafikens geografiskt funktionella strukturer

Den nationella kollektivtrafiken drivs vanligtvis på kommersiell bas och knyter samman storstadsregioner, större städer och residensstäder. Järnvägsstationer med fjärrtåg och flygplatser är strategiskt betydelsefulla knutpunkter för det nationella, och internationella resandet. Nationella resor karaktäriseras av att de vanligtvis inte sker dagligen. Transportmarknaden utgörs främst av tjänste- och besöksresor.

De tre funktionella strukturerna kan också överlappa varandra. Öresundstågen erbjuder resmöjligheter i sådana relationer som kan betraktas som nationella eller internationella som exempelvis Växjös förbindelser med Göteborg och Köpenhamn. Men det trafikupplägg som erbjuds är systemet huvudsakligen regionalt, med flera överlappande regionala transportmarknader. På samma sätt kan regional kollektivtrafik erbjuda lokala resmöjligheter fastän detta inte är huvudsyftet med det berörda trafiksystemet.

1.3 Funktionalitet målgrupper och ärenden

En funktionell indelning av kollektivtrafiken baseras på vilka målgrupper som ska tillgodoseas. Denna funktionalitet utgår från politiska mål och befolkningens socio-ekonomiska sammansättning. Marknadsförutsättningarna är ofta otillräckliga för att kunna erbjuda önskvärd funktionalitet vilket medför att kostnaden per resenär tillåts vara högre än för genomsnittet. Den socioekonomisk motiverade kollektivtrafiken är ofta komplementerande där målstandarder för tillgång till basal service ofta är styrande för kollektivtrafikutbudet. Det lokala kollektivtrafiksystemet uppfyller oftast flera målgruppers funktionella krav. Det är inte heller ovanligt med speciallösningar som exempelvis skolskjuts och beställningstrafik.

En vanligt förekommande kategorisering av transportmarknaden är indelning av resandet baserat på ärende. Vanligtvis skiljer man på arbetsresor, serviceresor och fritidsresor som ställer olika krav på transportsystemets. För den regionala (och nationella) kollektivtrafiken är det oftast tillräckligt att analysera nämnda ärenden. För det lokala kollektivtrafiksystemet kan det vara motiverat utöver ovanstående kategorier särskilt beakta funktionalitet för olika målgrupper.

1.4 Avgränsningar och underlagsmaterial

Denna utredning utgår ifrån länsövergripande transporter och har därmed en tyngdpunkt på den regionala kollektivtrafiken. Lokala länsöverskridande transporter hanteras där så är motiverat. Resandets funktionalitet strukturerat som ärende hanteras integrerat i analysen av länsöverskridande transporter och trafikförsörjning av olika målgrupper.

Taxesystemets utformning och prisnivå hanteras inte i denna rapport vilket innebär att de förslag som utredningen leder till behöver prioriteras utifrån finansiella förutsättningar som utgörs av färdavgifter och skattesubventioner.

Analysarbete har utförts i ArcGIS pro med hjälp av kollektivtrafikdata från GTFS/Trafiklab¹. Grundkarta har hämtats från Lantmäteriets öppna geodata. I dataunderlaget finns tidtabellsinformation och hållplatsinformation. Det kan utifrån detta tas fram restid- och utbudsanalyser med geografisk utbredning. Utöver det har Region Kronoberg tillhandahållit boendeuppgifter på rutnätsnivå om 500 meters rutor. Uppgifterna inkluderar totala antalet boende samt en indelning på ålderskategorier.

1.5 Rapportens disposition

Utredningens uppdelning i kapitel följer de en metodik för att identifiera potentiella platser där en utveckling av kollektivtrafiken kan ha en stor positiv effekt. Varje del svarar mot en utredningsnivå från en övergripande kartläggning ner till åtgärder på specifika platser. I Kapitel 2 beskrivs den metodiska ansatsen.

Rapporten tar utgångspunkt i mål för kollektivtrafiken (Kapitel 3) Med en enkel benchmarkingstudie och en övergripande kartläggning analyseras länet med hänseende till befolkning, ortstruktur och regionala funktioner (Kapitel 4 – 6). Därefter kartläggs och analyseras kollektivtrafiksystemet med hänsyn till restider, restidskvot mot bil och boendes tillgänglighet (Kapitel 7 – 8). Åtgärder analyseras utifrån länets övergripande förutsättningar tillsammans med det befintliga kollektivtrafiksystemets brister eller möjligheter (Kapitel 9). Slutsatser och rekommendationer är konsultens förslag till Region Kronoberg (Kapitel 10).

¹ GTFS = General Transit Feed Specification

2. METOD

2.1 Metodansats

Metoden följer en princip om hur Kronobergs län är kopplat till angränsande län, både genom regionala funktioner, arbetsmarknader och kollektivtrafiken. Upplägget i den här utredningen grundar sig därför i en analys av länets befolkningsstruktur och vilken tillgång den befolkningen har till kommunikationer – i huvudsak över länsgräns.

För att få en förståelse för vilka behov som invånarna i Kronobergs län har i form av tillgänglighet till orter utanför länet genomförs en analys av länets ortstruktur kopplat till utbildning, sjukvård och arbetsplatser. Dessutom finns det i dag orter inom Kronobergs län som är målpunkten för resenärer utifrån Kronoberg, kanske tydligast exemplifierad med IKEA i Älmhult, med tusentals dagliga pendlare.

Det är orimligt att tillgodose direkta förbindelser till alla målpunkter i angränsande regioner, men nås de större noderna i angränsande regioner blir det möjligt att nå även större delar av utbildning, service och arbetsmarknad i grannlänerna samt deras regionala och lokala kollektivtrafiknät. Därför har fokus i denna utredning lagts på att identifiera externa tillväxtmotorer och säkerställa att tillgängligheten i form av restid, restidskvot och upptagning är tillfredsställande.

Mindre orter utanför länet kan ha en lokalt viktig funktion men saknar den större omfattningen arbetstillfälle/specialiseringar och service som ges i de större noderna och gör dessa mycket attraktiva. Tanken blir då att Kronoberg blir bättre integrerat i Sydsverige både att ta sig till och att bo i för möjligheterna att nå dessa externa orter på ett smidigt sätt.

Tillväxtmotorer är ett begrepp som används i den sydsvenska regionsamverkan (Blekinge, Halland, Jönköpings län, Kalmar län, Kronoberg och Skåne). Det rör sig om orter med en viss befolkningsstorlek, pendlingsnetto och graden av mångsidighet på arbetsmarknaden, så kallad branschbredd. Tillväxtmotorernas utveckling kan ge spridningseffekter till respektive omland i form av tillväxt samt ökad befolkning och sysselsättning. Analysen i den här utredningen berör följande externa tillväxtmotorer: Kalmar, Karlskrona, Hässleholm (Kristianstad), Lund (Malmö), Helsingborg, Halmstad och Jönköping

2.2 Tillgänglighet och befolkningsstruktur

För att nuläge och brister i kollektivtrafiknätet ska kunna identifieras har tillgänglighetsanalyser genomförts med hjälp av GTFS-data² data och SCB:s statistik, i programvaran ArcGIS Pro. Med hjälp av data om det befintliga kollektivtrafiksystemet har restider, restidskvoter och befolkningsunderlag kunnat beräknas.

Restid är en central del i utvärderingen av dagens kollektivtrafiksystem. Daglig arbetspendling sker främst på sträckor där restiden är högst en timme. En förbättring av restider för att nå flera mål inom en timmes restid ger tillgång till en större arbets- och bostadsmarknad.

För att främja näringsliv och regional utveckling bör storregionala resor (mellan tillväxtmotorer) understiga två timmar enligt sydsvenska regionsamverkan. Det bedöms då att resor av denna längd kan göras regelbundet om restiden kan göras användbar för arbete, studier och vila. Med två timmars restid möjliggörs dagsbesök till exempel för tjänsteresor eller för att nå specifik service.

² General Transit Feed Specification

Restidskvoten (restid med kollektivtrafik/restid med bil) är ett mått som beskriver kollektivtrafikens attraktivitet i en reserelation oavsett avstånd. Med restidskvoten 1 är restiden med kollektivtrafik lika lång som med biltrafik. För att nå kvoten 1 krävs att kollektivtrafiken har högre hastighet än bil, eller att den aktuella reserelationen trafikeras utan mellanliggande stopp. Med den lägre kostnaden för att resa kollektivt (och möjlighet att använda restiden till annat ändamål än att framföra fordonet) är kollektivtrafiken konkurrenskraftig med bil när restidskvoten är i storleksordning 1,5 eller lägre.

I en bristanalys är det viktigt att sätta tillgänglighetsmått i relation till områdets förutsättningar. Här är det relevant att kunna beskriva målgrupp och ärende. I utredningen ingår därför analyser av demografiska och socio-ekonomiska strukturer.

2.3 Målanalys, bristanalys och åtgärdsförslag

Brister i kollektivtrafiksystemet finns när målen för kollektivtrafiken inte är uppnådda. En gedigen målanalys är därför avgörande för att definiera brister och därmed för vilka åtgärdsförslag som kan bli aktuella. En målanalys för kollektivtrafiken behöver beakta övergripande mål som till exempel minskad miljöpåverkan, städers konkurrenskraftighet och ekonomiska omställningsförmåga samt tillgång till sjukvård och annan service. Vanligt förekommande mål kan oftast syntetiseras till mål om miljöpåverkan och om tillgänglighet.

Mål om miljöpåverkan kan nås på olika sätt, särskilt med miljövänliga drivmedel. När (eller om) fordonsflottan blir klimatneutral kan man spekulera i om miljömål i större utsträckning kommer att ersättas med mål om energieffektivitet. Miljömål är också beroende av åtgärder utanför transportsystemet, särskilt ekonomiska styrmedel som beslutas på nationell nivå.

Mål för kollektivtrafiken har en grund, om än inte alltid uttalat, att invånare som inte har egen bil ska kunna nå grundläggande service och arbetstillfällen. Samtidigt har kollektivtrafiken strukturskapande effekter och kan bidra till minskad trängsel som i förlängningen begränsar behov av kapacitetsförstärkande investeringar. Ökad kollektivtrafikandel är dock ett trubbigt mått att använda för en bristanalys eftersom kollektivtrafikens attraktivitet avgörs av många samverkande faktorer.

Mål om ökat antal resenärer är väsentlig för kollektivtrafikbolagens verksamhet och kan användas som ett så kallat Key Performance Index. Måttet säger dock ingenting om tillgänglighets- och miljömål eftersom ett ökat resande med kollektivtrafik kan ske genom exempelvis en överflyttning från gång och cykel, utan att tillgänglighet förbättras.

Denna utredning utgår ifrån övergripande utvecklingsmål där tillgänglighet, för alla invånare, till arbete, utbildning och service står i fokus. Detta innebär att restid oavsett färdmedel och restidskvot som mäter kollektivtrafikens konkurrenskraft är de centrala måtten för att analysera brister och föreslå åtgärder.

3. MÅL

3.1 Mål i trafikförsörjningsprogram för Kronoberg

I gällande trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025 för Kronobergs län formuleras mål för kollektivtrafiken som redovisas i tabellen nedan. Målen kan komma att revideras i samband med pågående översyn av trafikförsörjningsprogrammet. Ett uppdaterat trafikförsörjningsprogram förväntas beslutas under år 2021.

Tabell 1 Mål för kollektivtrafiken.

Källa: Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025.

Mål för restider och resmöjligheter	
Restidskvoten ska minska;	- inom Växjö tätort, - mellan kommunernas centralorter och Växjö tätort, - i övriga viktiga relationer inom länet, och - till omkringliggande län.
Restiderna till/från grannlänens huvudorter ska minska.	
Resmöjligheterna ska bli fler;	- till/från grannlänens huvudorter, - i andra starka interregionala relationer.
Mål för antal resor och marknadsandelar	
Resandet ska öka med minst 3 % per år.	
Antalet resor per invånare ska öka.	
Antalet resor ska uppgå till minst;	10,6 miljoner år 2020, och - Minst 12,4 miljoner år 2025.
Antal personkilometer ska öka i minst samma takt som antal resor.	
Kollektivtrafikens marknadsandel i Kronobergs län ska vara minst;	12,5 % år 2020, och 13,5 % år 2025.
Mål för utbud per tätortskategori	
1 000 – 2 999 invånare	10 dubbelturer per vardag + 3 dubbelturer per helgdag.
500 – 999 invånare	5 dubbelturer per vardag + Närtrafik.
199 – 499 invånare	2 dubbelturer per vardag + Närtrafik.
50 – 199 invånare, utbud bedöms efter;	befolkningstäthet, åldersstruktur, arbetsplatser, geografi, målpunkter, bilinnehav/körkortsinnehav och samordningsmöjligheter med andra samhällsuppgifter.

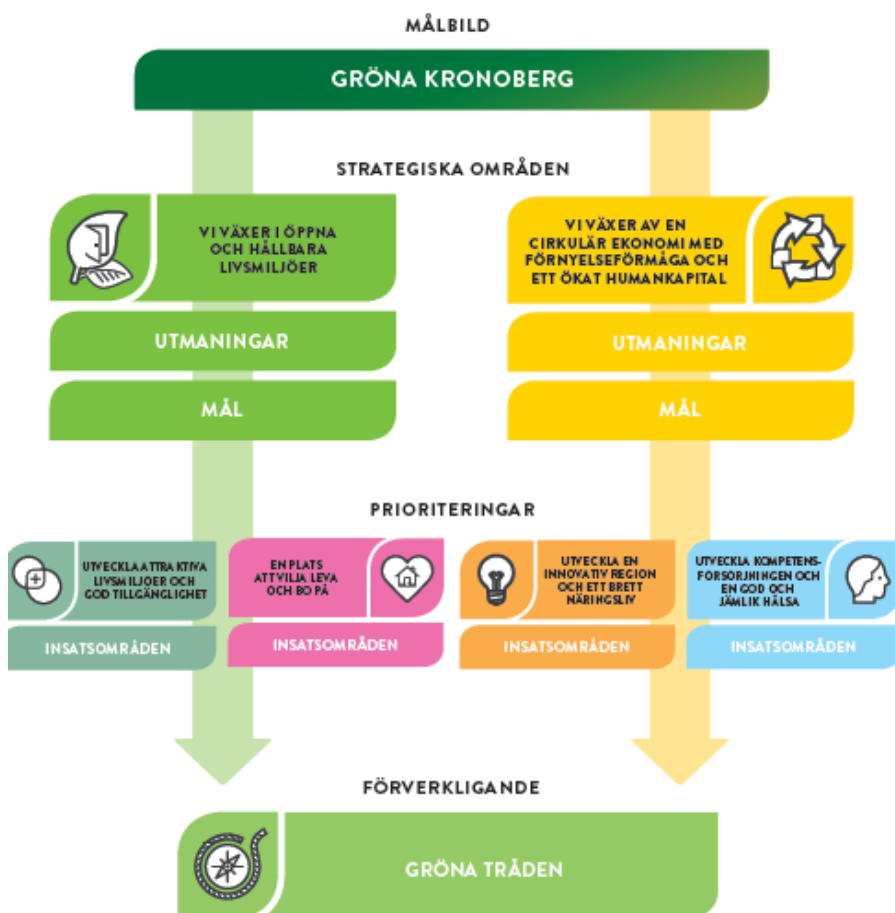
3.2 Mål i regional utvecklingsstrategi – Gröna Kronoberg

Gröna Kronoberg 2025 är Kronobergs läns regionala utvecklingsstrategi³. Strategin beskriver hur det ska vara att leva i Kronoberg 2025 och är ett verktyg för att skapa bättre förutsättningar för en hållbar regional tillväxt. Strategin togs fram år 2015 och aktualitetsprövades år 2019.

En av prioriteringarna är att "Utveckla attraktiva livsmiljöer och god tillgänglighet" som inkluderar insatsområdet "Hållbara resor och transporter". För kollektivtrafiksystemet finns två mål som har betydelse för utvecklingen av länsöverskridande transporter.

Med ett **klimateffektivt transportsystem** behöver rena bränslen utvecklas och fler resor behöver ske kollektivt. Samtidigt ska det vara enkelt att välja gång och cykel där det är möjligt. I förklaringen av målet ingår även att minska antalet personkilometer.

Stärkt tillgänglighet i Kronoberg, och i Sydsverige i stort bidrar till att öka individens valfrihet, förstärka arbetsmarknaden och förbättra tillgången till utbildning, besöksmål, kultur och nöjen. I förklaringen till målet betonas betydelsen av god tillgänglighet i riktning mot Malmö och Köpenhamn men också mellan Växjö och länet i övrigt. Alla kommuner gränsar till en annan region och utbytet med utomregionala orter är av stor betydelse.



Figur 2 Struktur för regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg 2025.

³ Gröna Kronoberg. Regional utvecklingsstrategi för Kronobergs län 2019 - 2025

3.3 Mål för Sydsverige

I den pågående utredningen Systemanalys för Sydsverige 2020 har gemensamma mål för de sydsvenska regionerna (Skåne, Bleking, Halland, Kronoberg, Kalmar och Jönköping) föreslagits. Målformuleringarna utgår ifrån tillväxtmotorer och regionala kärnor samt transportstråken dem emellan. Dessa är kategoriserade som mätbara delmål, utmaningar där åtgärder är beroende av flera samvarierande åtgärdstyper samt framtidsfrågor som regionerna behöver förhålla sig till. För de mätbara målen finns indikatorer formulerade. I tabellen nedan redovisas de Key Performance Index (KPI) som är relevanta för kollektivtrafiken.

Tabell 2 Utkast till mål och KPI för kollektivtrafiken i Sydsverige.

Källa: Systemanalys för Sydsverige 2020, Utkast.

Delmål	Kvalitet (KPI)
Möjliggöra pendling mellan tillväxtmotorerna samt mellan regionala kärnor och närmaste tillväxtmotor	<60 minuter till närmaste tillväxtmotor
	Restidskvot <1
Erbjuda kapacitetsstarka stråk för persontransporter mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor	>100 km/h skyltad hastighet >70 km/h under högtrafiktid <80% kapacitetsutnyttjande på järnväg
Möjliggöra ärenden till närmaste svensk storstadsregion ⁴	<120 minuter till närmaste storstadsregion
	Restidskvot <0,5
Förbättra tillväxtmotorernas internationella kopplingar och resmöjligheter ⁵	Restidskvot <0,5
Erbjuda god tillgänglighet till högre utbildning	<120 minuter till universitet <60 minuter till universitet eller högskola
	Restidskvot <1
Erbjuda god tillgänglighet till kvalificerad sjukvård	<120 minuter till högkvalificerad sjukvård <60 minuter till kvalificerad sjukvård (länslasarett)
	Restidskvot <1

⁴ Malmö, Göteborg, Stockholm

⁵ Kastrup, Landvetter, Arlanda, Köpenhamn, Oslo, Hamburg

3.4 Förslag till mål för länsöverskridande transporter

För denna utredning som fokuserar på förbättrad tillgänglighet för resor över länsgräns är föreslagna **mål för Sydsverige** tillämpliga och i linje med de övergripande målen i Gröna Kronoberg som betonar förbättrad tillgänglighet och att fler ska lockas att resa kollektivt. Dessa mål handlar om tillgänglighet mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor, vilket i Kronoberg avser Växjö respektive Ljungby.

Målen är formulerade för den övergripande transportstrukturen i Sydsverige, och kan beskrivas som ryggraden för transportsystemet. För att inkludera alla kommunala centralorter, men också alla invånare oavsett bostadsort, behöver de sydsvenska målen kompletteras med perspektiv specifikt för Kronoberg. Det kompletterande målet anger hur stor andel av befolkningen som ska kunna nå en tillväxtmotor utanför länet inom ett givet restidsintervall samt minsta turutbud som bör erbjudas. I tabellen nedan redovisas detta mål tillsammans med motsvarande mål för att nå externa tillväxtmotorer.

Tabell 3. Mål för andel av befolkningen som bör kunna nå externa tillväxtmotorer inom givna restidsintervall.

Andel av Kronobergs befolkning som når ortskategorier med kollektivtrafik per restidsintervall			
Restids- intervall	MÅL: Utbud till extern tillväxtmotor*	MÅL: Tillgång till extern tillväxtmotor*	NULÄGE: Tillgång till extern tillväxtmotor*
0–45 min	> 10 dt**	20%	8%
45–60 min	> 10 dt	30%	17%
60–90 min	> 10 dt	80%	71%
>90 min	> 5 dt	100%	92%

*Karlskrona, Kalmar, Jönköping, Halmstad, Helsingborg, Hässleholm (och vidare Kristianstad), Lund (och vidare Malmö)

** dt = dubbelturer

4. BENCHMARKING

En kortare intervjustudie har genomförts för att skapa en uppfattning om hur Skånetrafiken respektive Länstrafiken Kronoberg planerar och analyserar regionalt resande över gränser. I Bilaga 1 redovisas genomförda intervjuer med Sören Platzer på Länstrafiken Kronoberg och Carl Björklund på Skånetrafiken. Nedan ges en sammanställning av de viktigaste resultaten av dessa intervjuer.

I dagsläget erbjuds flera möjligheter för Kronobergs och Skånes invånare att resa med kollektivtrafik över länsgräns. Framför allt utgör tågtrafiken, med Öresundstågen som ryggrad, kärnan i det regionala och interregionala resandet. Öresundstågstrafiken erbjuder även internationella resor till Danmark. Resandet över länsgräns kan också göras med busstrafik. De stora resandeströmmarna sker dock med tåg, och busstrafiken används främst för resande på respektive sida av länsgränsen.



Figur 3. Ryggraden i Regionens kollektivtrafiken är Öresundstågstrafiken.

Generellt sett håller både linjeutbud och turutbud en god standard. Tågtrafiken knyter samman kommuner och regioner längs de större järnvägsstråken och har goda bytesmöjligheter till annan kollektivtrafik. Länsöverskridande busstrafik är oftast motiverad av ett tydligt resebehov för arbetspendling, alternativt att busstrafiken kompletterar tågtrafiken och på så vis skapar ett ökat utbud för länsöverskridande resor.

För att en länsöverskridande linje ska kunna implementeras i kollektivtrafiken krävs ett visst underlag av potentiella resenärer. Det innebär att det ska finnas en rimlig efterfrågan, exempelvis till en stor arbetsmarknad, gymnasieskola eller större knutpunkter. För länsöverskridande trafik med tåg krävs ett större resandeunderlag än för busstrafik. Trafikutbud kan också motiveras med att koppla samman flera regioner och största arbetsmarknader. Vid planering av länsöverskridande kollektivtrafik kan önskemål om utvecklad trafik initieras i respektive region och samtal förs mellan de berörda regionerna. Finner regionerna förslaget intressant, genomförs en ansökan om trafikplikt⁶ och linjen kan inrättas. Processen mer omfattande för att inrätta tågtrafik och planeringen sker i bolag som ägs gemensamt av flera regioner, exempelvis Öresundståg AB.

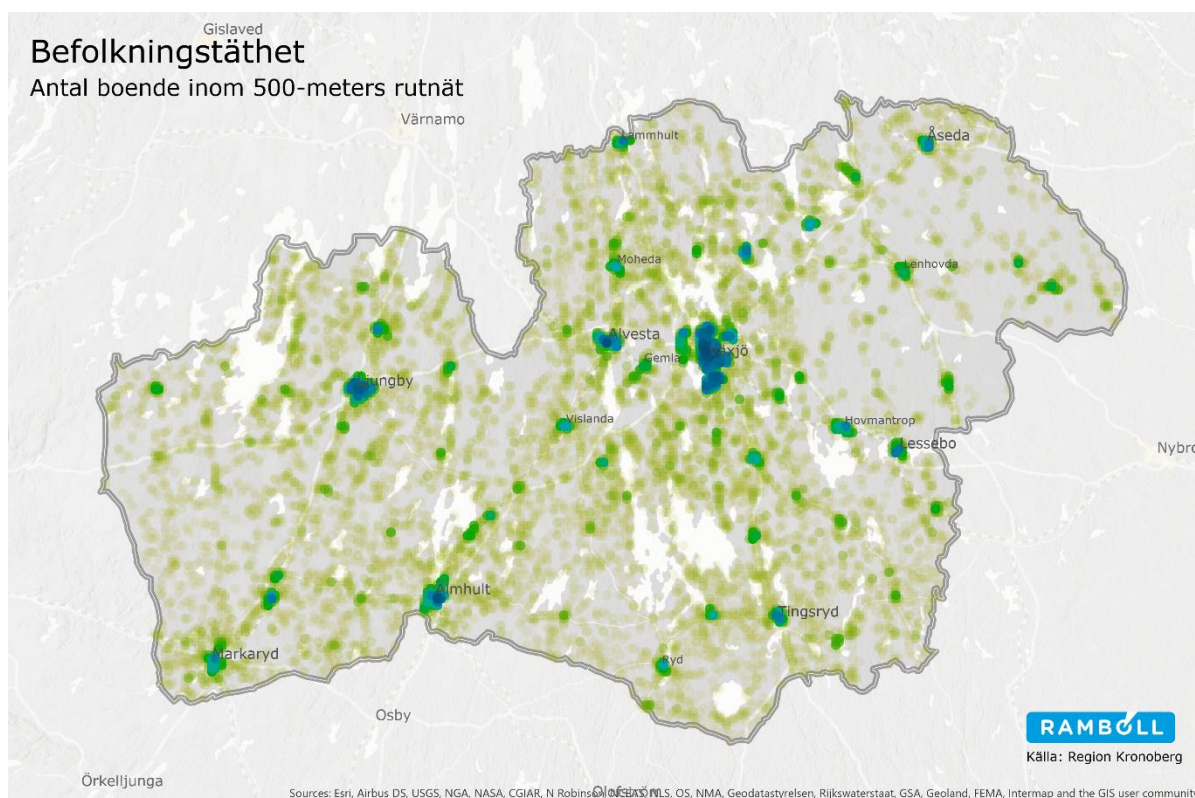
För den trafik som drivs gemensamt fördelas kostnader och intäkter utifrån det trafikarbete som utförs i respektive region. För resenären beräknas resans kostnad med hjälp av ett gemensamt taxsystem, Sydtaxan. Biljettförsäljning sker i respektive regions försäljningskanaler och det är möjligt att köpa biljett till målpunkter i de regioner som ingår i samarbetet.

⁶ Med trafikplikt är det möjligt att bedriva skattesubventionerad kollektivtrafik. Det finns inget hinder för att bedriva kollektivtrafik på helt kommersiell grund.

5. BEFOLKNING

5.1 Befolkning

Befolkningstätheten i regionen illustrerar resandeunderlaget för kollektivtrafiken. Befolkningstäta områden och stråk ger goda förutsättningar för en utvecklad kollektivtrafik.



Figur 4. Befolkningstäthet i Region Kronoberg.

I Kronobergs län bor ca 200 000 personer varav 60% bor i tätort. Länet är en monocentrisk region där tätorten Växjö med ca 70 000 invånare dominerar och har en hög befolkningstäthet. Även Alvesta, Ljungby och Älmhult är tätorter med hög befolkningstäthet. Andra orter som är belägna nära länsgräns, och därmed kan vara beroende av länsöverskridande transporter, är Markaryd, Lammhult, Åseda, Hovmantorp Lessebo och Tingsryd. Älmhult kommun är tillsammans med Osby kommun en sammanhållen arbetsmarknadsregion med främst inpendling till Älmhult tätort.

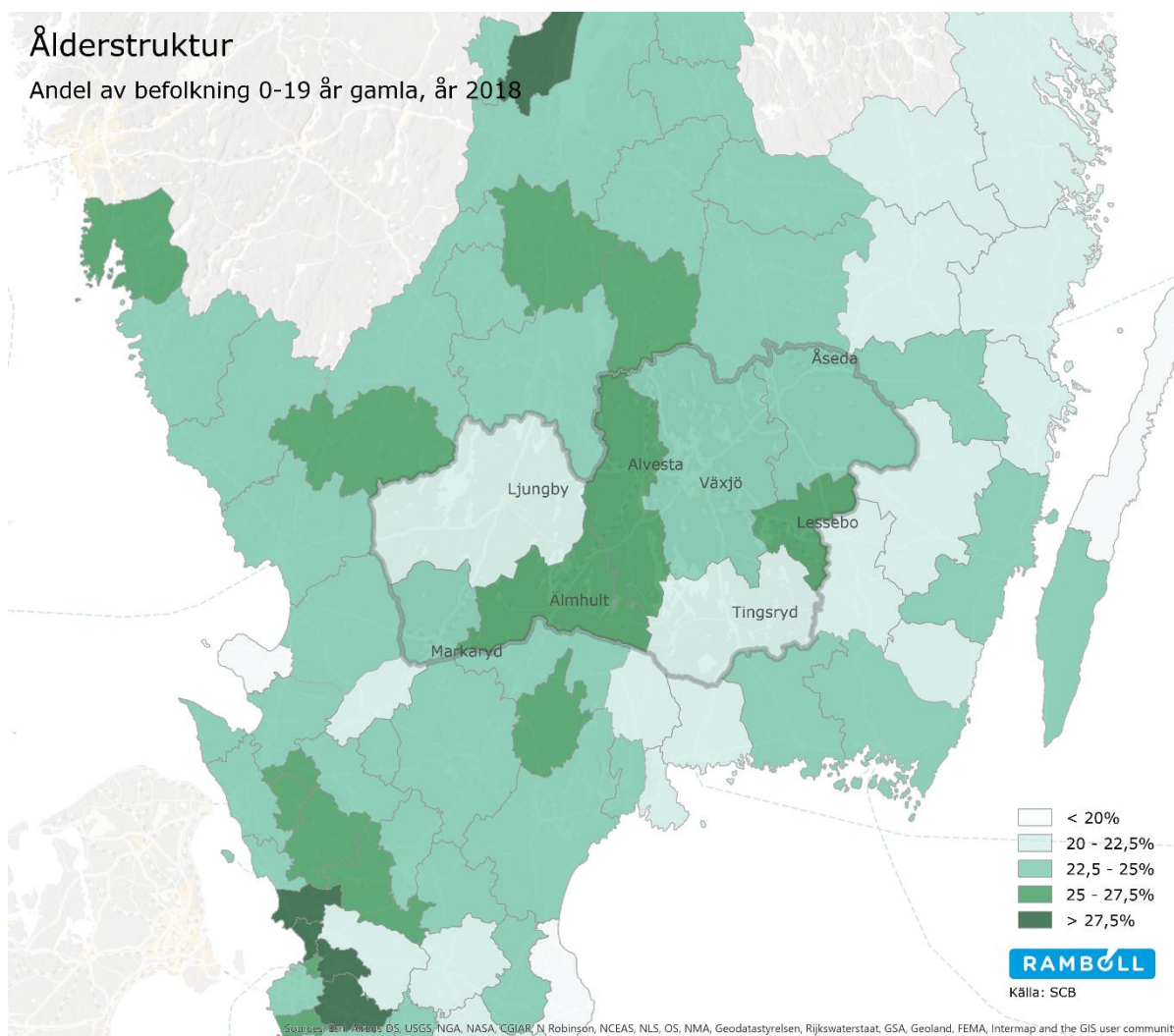
I kartan över befolkningstätheten kan man ana en struktur med landsbygdsbefolkning koncentrerad till länets centrala delar samt befolkningsstråk. Framträdande stråk är Älmhult – Lammhult/Åseda. Ytterligare stråk är Växjö – Lessebo och Ljungby – Markaryd.

5.2 Åldersstruktur

Åldersstruktur är en strategisk förutsättning för kollektivtrafiken. Flertalet personer i gymnasieålder har inte uppnått den ålder som krävs för att inneha körkort men är samtidigt rörliga. Äldre personer har visserligen ofta körkort, men kan av hälsoskäl vara mindre benägna att vilja köra egen bil.

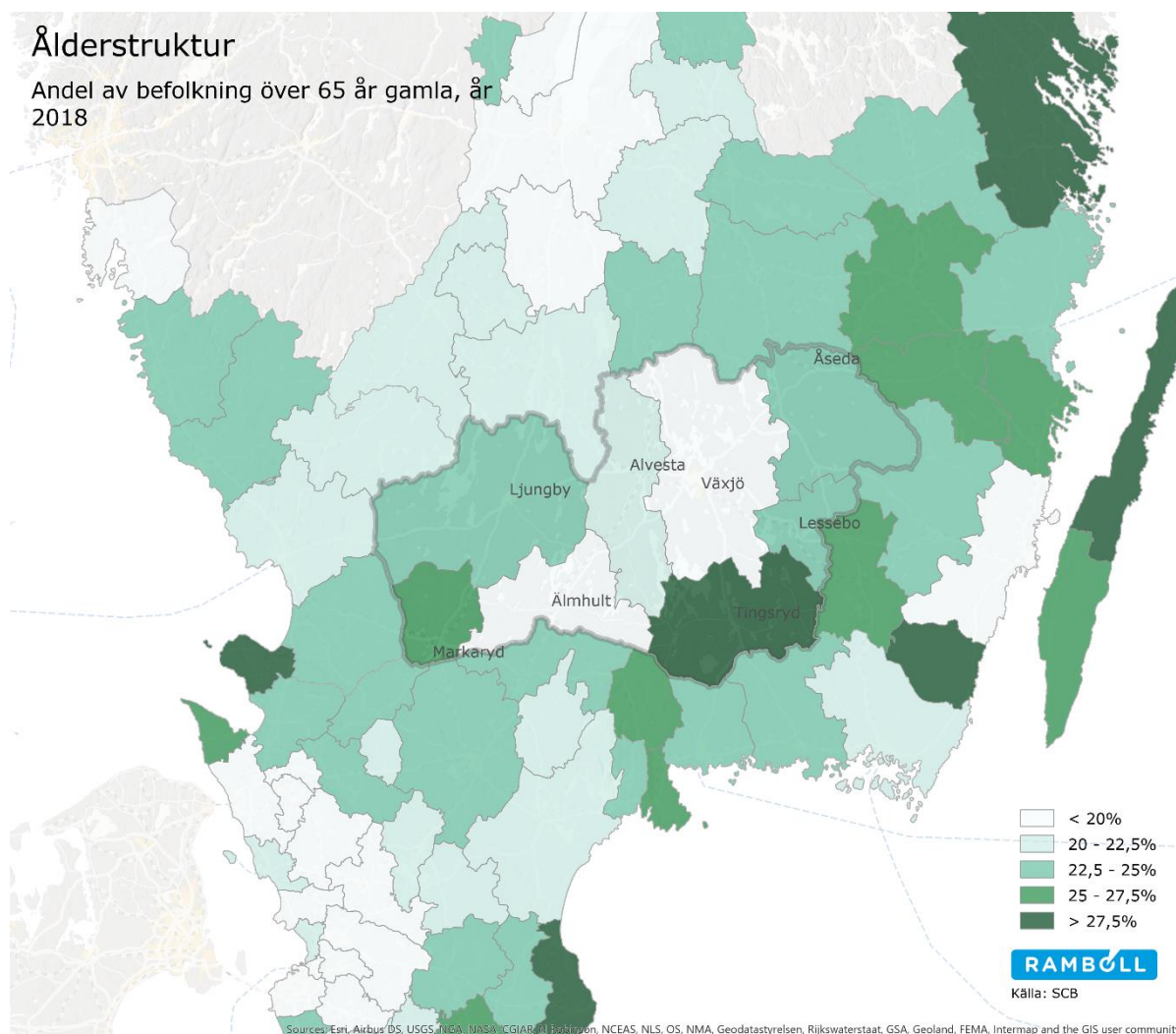
I figur 5 illustreras den yngre ålderskategorin som andel av befolkning per kommun. Utmärkande för denna struktur är att en högre andel återfinns i eller nära större tätorter såsom Lund och Jönköping, men även i mindre kommuner såsom Älmhult, Alvesta och Lessebo. Befolkningsstrukturen, 0 – 19 år, återspeglar dels kommuner med en yngre, familjebildande befolkning, men också kommuner som i stor utsträckning har emottagit invandring av unga personer under de senaste 10 åren.

Ålderskategorin återspeglar dels andelen personer som är beroende av tillgång till grundskola (där transporterna är en kommunal angelägenhet) och tillgång till gymnasieskola och/eller yrkes-teknisk utbildning.



Figur 5. Andelen unga invånare i Region Kronoberg samt omliggande regioner (åldrarna 0 – 19 år). (SCB)

Andelen äldre än 65 år har ofta körkort men kan vara mindre benägna att resa med egen bil på grund av hälsoskäl. Samtidigt är denna ålderskategori mer beroende av sjuk- och hälsovård (primärt vårdcentraler) än vad andra ålderskategorier är. De, från ett Växjö-perspektiv, mer perifera kommunerna Tingsryd och Markaryd har en befolkningsandel som i större utsträckning än andra behöver tillgång till hälso- och sjukvård.



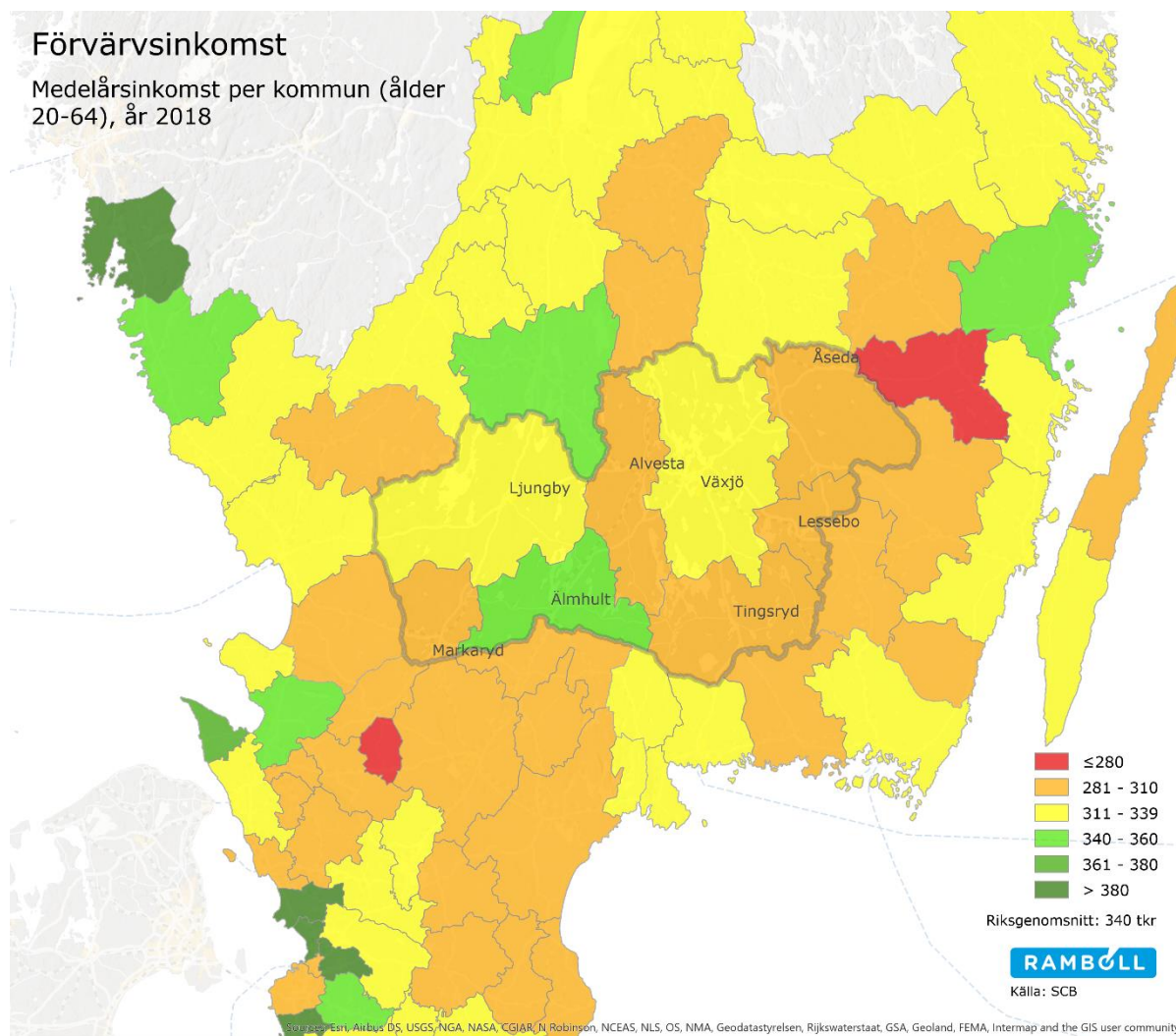
Figur 6. Andelen äldre invånare i Region Kronoberg samt omliggande regioner (åldrarna 65 år och äldre).

5.3 Hushållsinkomst

Förvärvsinkomsten återspeglar delvis den ekonomiska förmågan att inneha och resa med egen bil. Dessutom återspeglar förvärvsinkomsten, på en väldigt grov nivå, arbetspendlingens reseavstånd. I lägre inkomstklasser är arbetsplatserna i större utsträckning belägna nära bostad, än för högre inkomstklasser. Högre inkomstklasser har i större utsträckning än andra egen bil, men än mer avgörande är arbetsresandets avstånd och pendlingsmöjligheter.

Karteringen av inkomstklasser kan delvis återspegla andel av befolkningen som arbetspendlar längre sträckor och där kollektivtrafiken kan utgöra ett attraktivt alternativ. Det finns förstås inte något direkt orsakssamband mellan inkomst och transportval men är en av flera indikatorer.

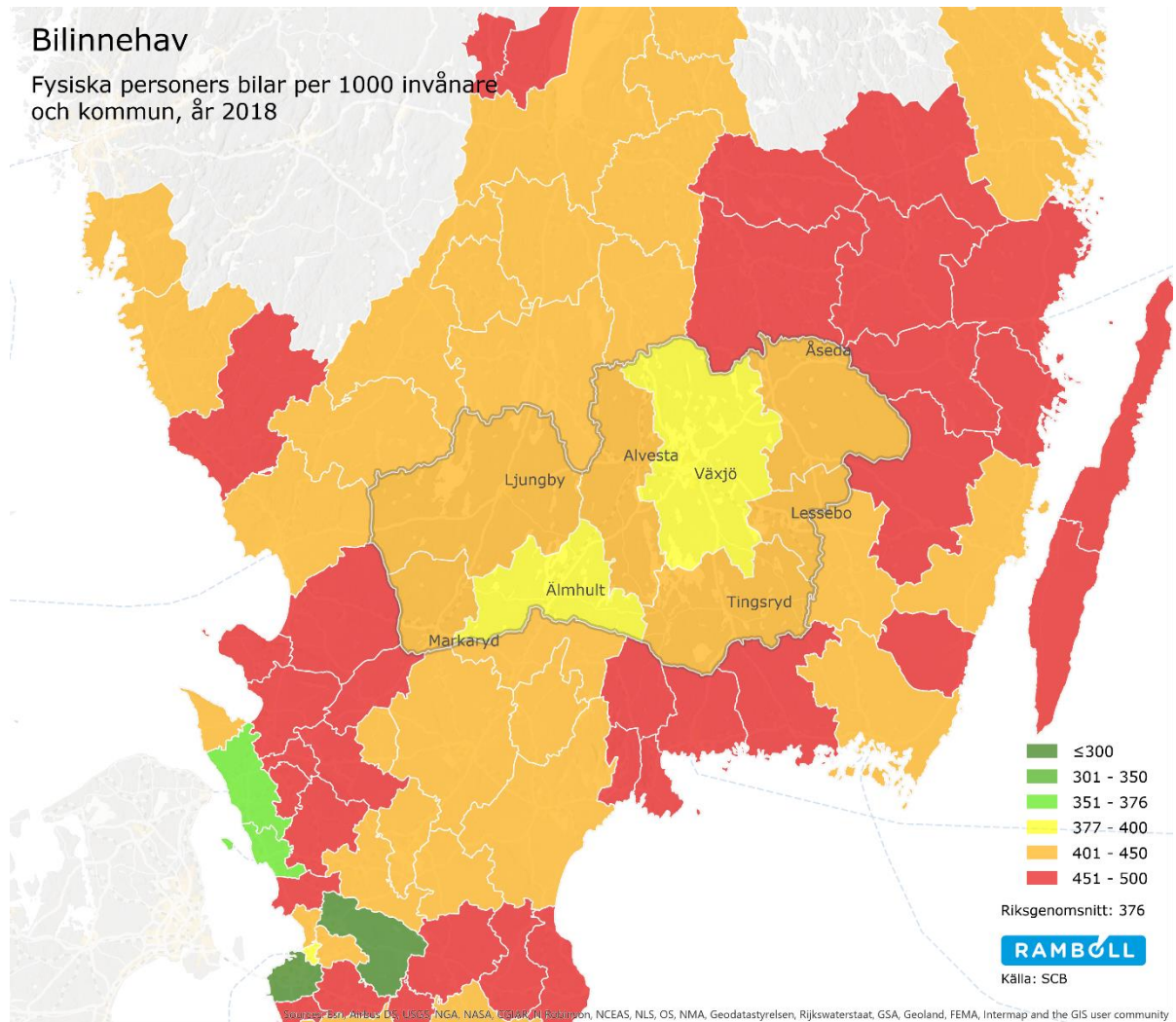
Som förväntat återfinns de högsta inkomsterna i kommuner som ingår i storstadsområdena Göteborg och Malmö. Den genomsnittliga förvärvsinkomsten är högre än riksgenomsnittet, medan övriga kommuner ligger under eller mycket under riksgenomsnitt.



Figur 7. Förvärvsinkomst per kommun i Region Kronoberg samt omliggande regioner.

5.4 Bilinnehav

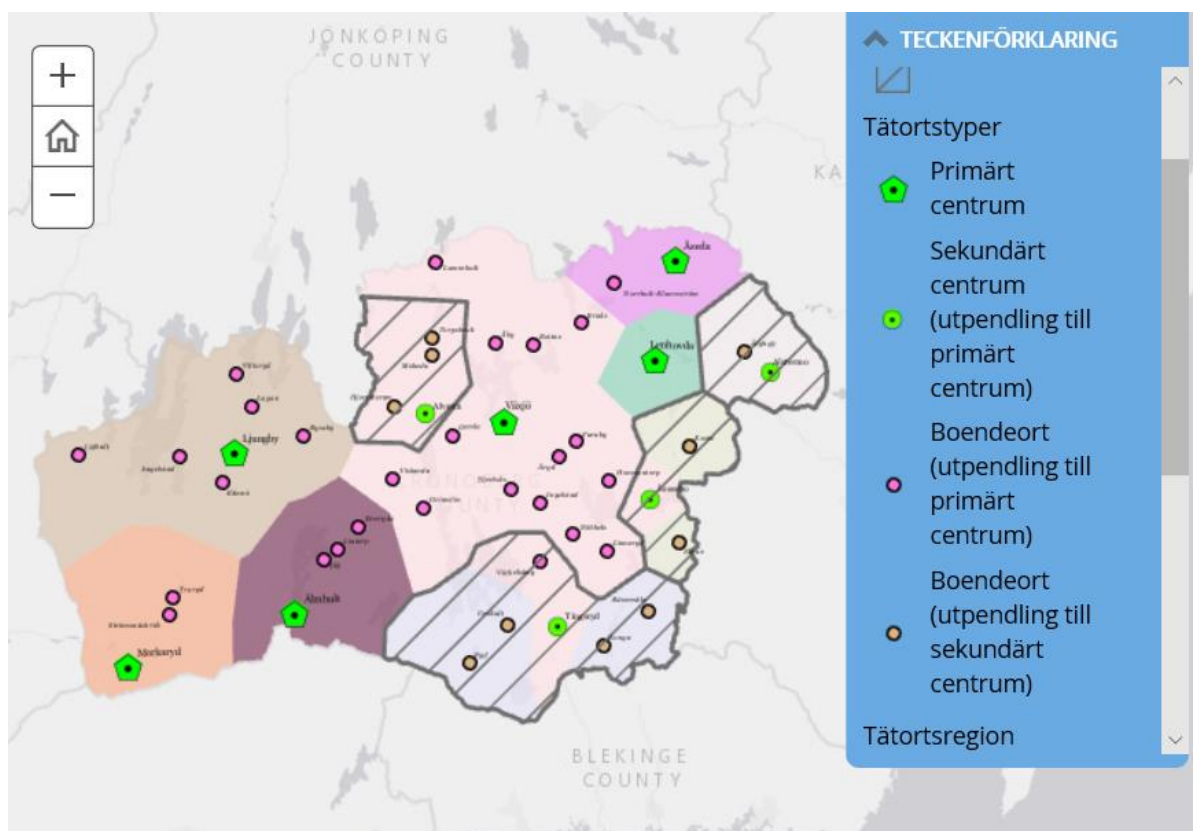
Bilinnehav är inte förvånande högst i perifera och glesa kommuner. Inkomst är visserligen en faktor som har betydelse för att ett hushåll eller en individ ska ha råd att resa med bil men i glesa miljöer är bilinnehav en förutsättning för att kunna nå handel och service. I kommuner där bilinnehavet är högt finns större utmaningar för att öka kollektivtrafikens marknadsandel.



6. ORTSSTRUKTUR OCH MÅLPUNKTER

6.1 Ortsklassificering

Region Kronoberg har genomfört en ortsklassificering baserat på arbetspendling mellan tätorter. Tätorterna klassificeras i fyra kategorier: primära centrum, sekundära centrum, boendeorter med största utpendling till ett primärt centrum, respektive ett sekundärt centrum. Tillämpning av klassificeringen resulterar i en indelning av Kronobergs län i sex primära och fyra sekundära tätortsregioner. Den primära tätortsregionen Älmhult inkluderar även Osby kommun i Skåne. Alstermo tätort utgör ett sekundärt centrum för Älmhult men har i sin tur sin största utpendling till Nybro tätort i Kalmar län.

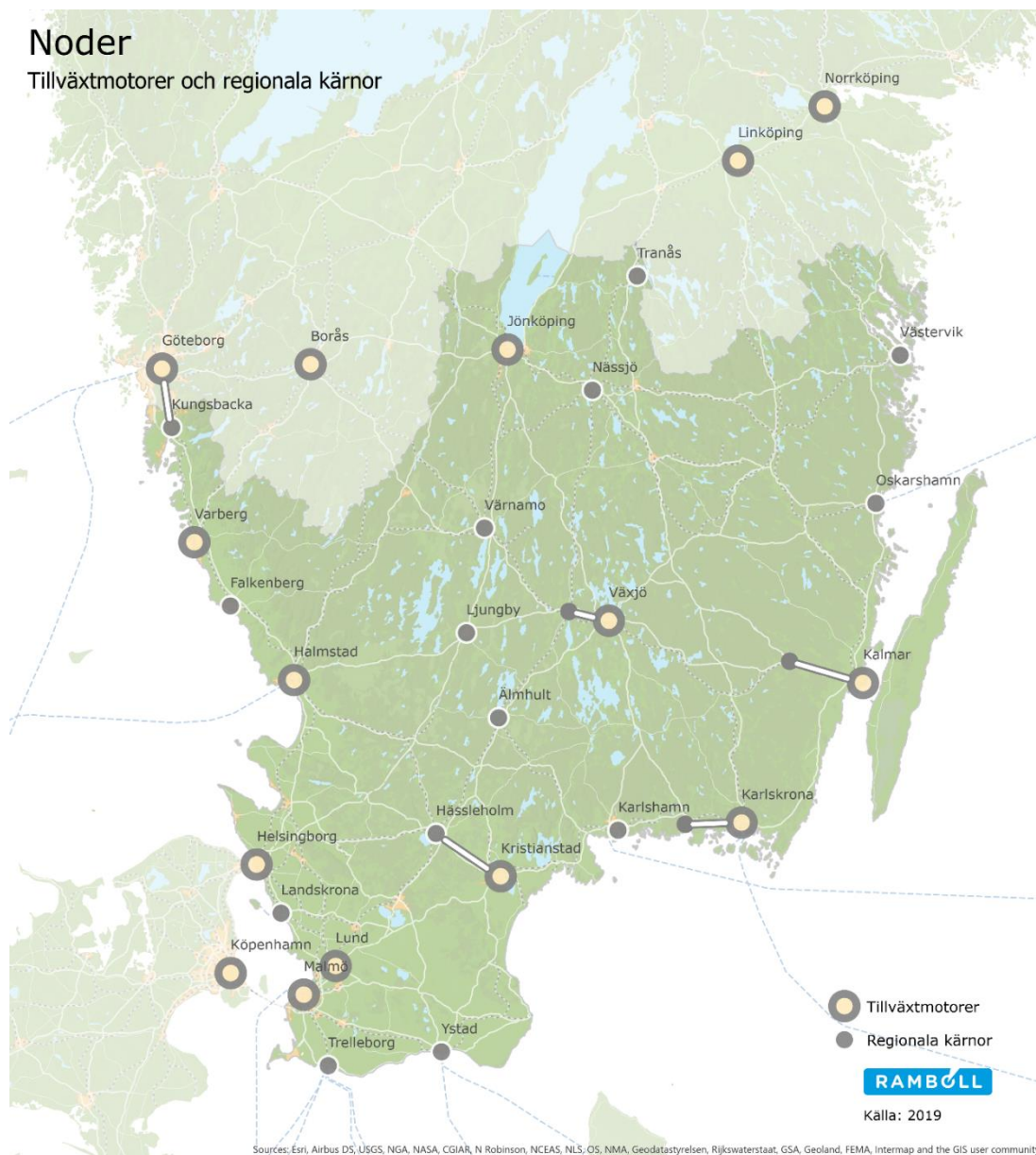


Figur 8. Territoriell indelning av Kronobergs län baserat på ortsklassificering.

Källa: Kulturgeografisk analys, Region Kronoberg

I utredningen Systemanalys för Sydsverige (Ramboll, 2015) beskrivs ortsstrukturen med hjälp av begreppen "Tillväxtmotor" och "Regional kärna". Med tillväxtmotor avses sådana orter som har en regional arbetsmarknad av betydelse för ett eller flera län och funktioner. En tillväxtmotor antas ha god flexibilitet för att möta ekonomiska förändringar tack vare en stor branschbredd. Därutöver ska befolknings- och sysselsättningsutveckling ha varit positiv under senaste 10-årsperioden.

Med regional kärna avses sådana orter som med utbud av service och sysselsättningstillfällen har betydelse för ett större omland än den egna kommunen vilket bland annat avspeglas i pendlingsnetto. En ort kan utpekas som regional kärna även om givna kriterier inte är uppfyllda.

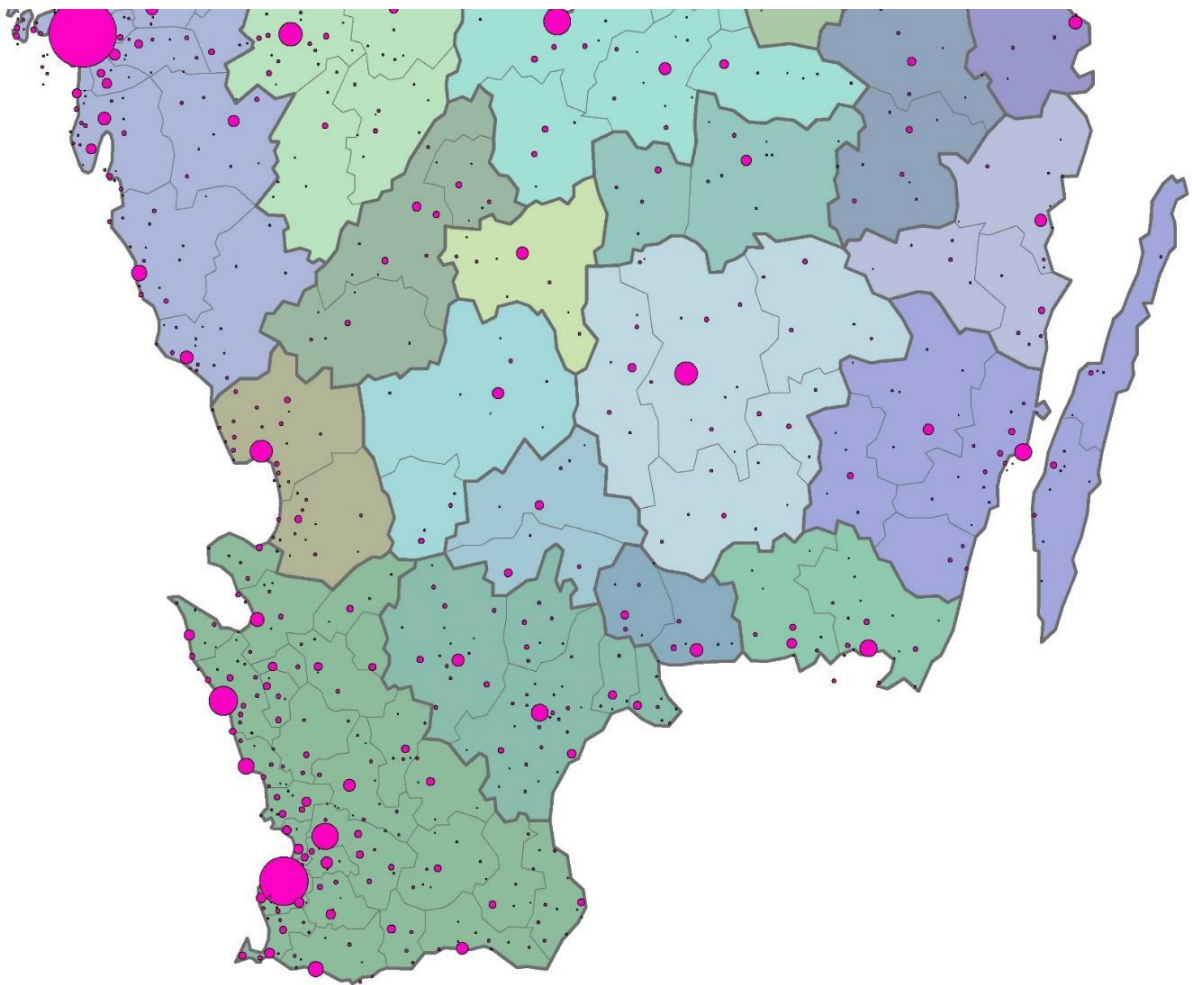


Figur 9. Tillväxtmotorer och regionala kärnor i Sydsverige.

Tillväxtmotorerna har en branschbredd som underlättar ekonomisk omställning och förnyelse. Växjö och de tillväxtmotorer som finns i angränsande län har ett utbud av universitet eller högskola, samt tillgång till kvalificerad sjukvård. Mindre lasarett finns även i Ljungby men även i orter såsom Oskarshamn, Karlshamn, Hässleholm och Värnamo. I den pågående *Systemanalys för Sydsverige 2020* görs djupare analyser av regionöverskridande funktioner.

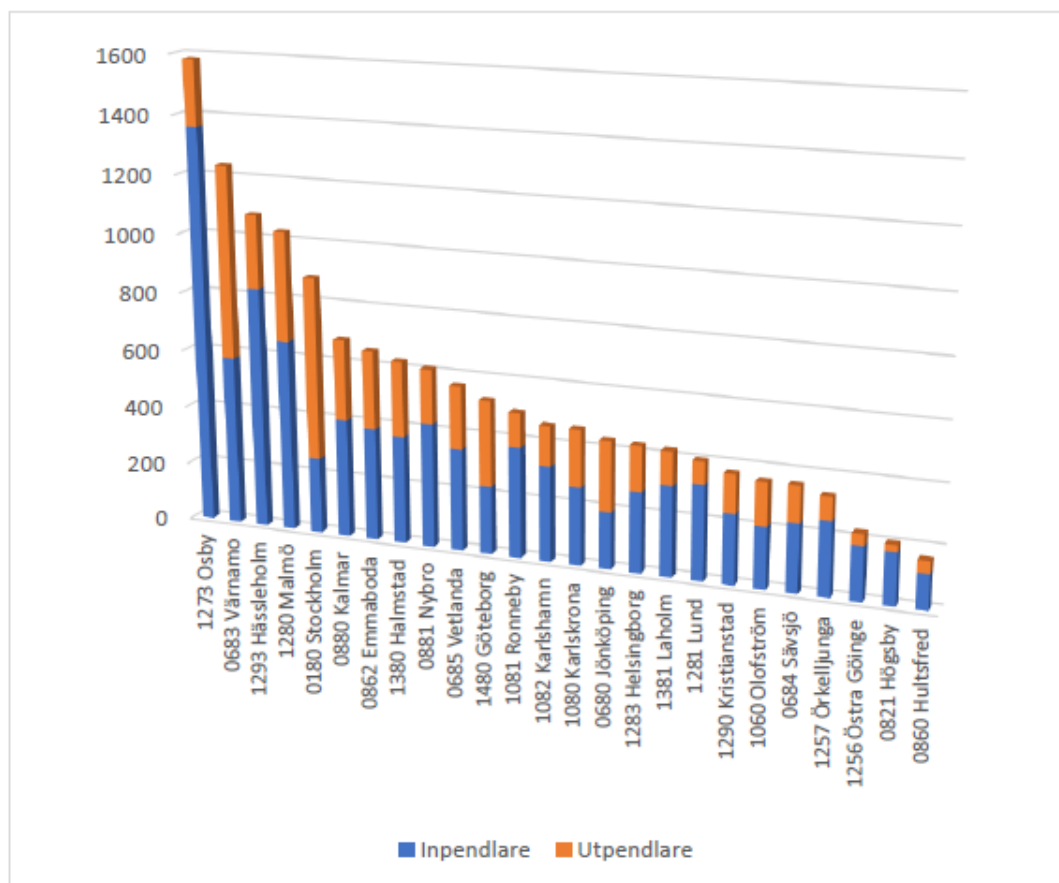
6.2 Arbetsmarknad och pendling

Den lokala pendlingen sker främst inom Kronobergs län, vilket återspeglas av de lokala arbetsmarknadsregionerna (se Figur 10). Älmhult utmärker sig som huvudort i den LA-region som inkluderar Älmhult och Osby kommuner. Den länsöverskridande lokala pendlingen sker således främst till Älmhult.



Figur 10. Lokala arbetsmarknadsregioner och större tätorter, 2018.

Inpendlingen till Kronobergs län är generellt sett större än utpendlingen (se Figur 11). Enbart Växjö har en större utomlänns utpendling. Av utpendlingen dominerar pendling till Värnamo, Stockholm och Göteborg. Även pendlingsutbytet med Malmö är relativt omfattande, men domineras av pendling till Kronobergs län. Andra närliggande kommuner med större omfattning av pendlingsutbytet är Värnamo, Hässleholm, Kalmar, Emmaboda, Halmstad, Nybro och Vetlanda med över 500 pendlingsresor per dygn.



Figur 11. In- och utpendling mellan Kronobergs län och kommuner utanför länet med pendlingsströmmar över 200 resor per dygn

6.2.1 Tätorter av större betydelse för länsöverskridande transporter

Länsöverskridande arbetspendling sker primärt till Kronobergs län och särskilt till orter som har en begränsad branschbredd. Den långsiktiga utvecklingen av pendlingstransporter är därmed beroende av hur enskilda företag utvecklas. Inpendlingen sker främst från närliggande kommuner. Utpendlingen till enskilda kommuner sker främst till Värnamo och Stockholm. Även Emmaboda/Nybro/Kalmar har omfattande pendling från Kronoberg, likaså Jönköping. Efterfrågan på daglig arbetspendling förefaller därför domineras av relationerna mellan Kronoberg och Kalmar/Skåne/Värnamo/Jönköping. För Stockholm kan vi anta att pendlingen sker veckovis.

Pendlingsorter kan indelas i sådana orter som medger daglig arbetspendling (<60 minuter restid) och orter som förutsätter veckopendling alternativt där närvaro på arbetsplatsen sker i begränsad utsträckning. I det senare fallet bör pendlingstiden inte överskrida två timmar. Denna restid kan även anses acceptabel för att kunna utföra ett tjänsteärende för mer specialiserade regionala tjänster.

För högre utbildning/forskning har Växjö en betydande roll. Omgivande utbildningsinstitutioner har betydelse i form av mycket specialiserade utbildningar främst i Göteborg och Lund men också som lokalt anpassade utbildningar, särskilt om de är nischade mot specifika forskningsområden som till exempel BTH. Institutionerna bör kunna nås för daglig tjänsteförrättning vilket medför en restid på cirka två timmar.

Tillgång till högkvalificerad sjukvård bör finnas med möjlighet till en dagsförättning. Förutom den högkvalificerade sjukvården i Lund, Göteborg och Linköping tillgodoses invånarna i Kronobergs till största delen av sjukhuset i Växjö men även i Ljungby.

6.2.2 Målpunkter för övriga ärenden

Utöver resor till arbete, utbildning och sjukvård finns även målpunkter som berör fritidsaktiviteter, rekreation och evenemang. Denna typ av resor är ofta spridda i tid och/eller rum och är därför svåra att försörja med ordinarie kollektivtrafik utanför de större städerna.

Betydelsefulla områden för besök inom eller nära Kronoberg (utanför städerna) är främst Glasriket där turistanpassad trafik sker under besökssäsong. Andra områden för besök och fritidsboende är Astrid Lindgrens värld i Vimmerby, Öland, skärgårdarna i Blekinge och Kalmar län samt badorter på Västkusten.

Andra mål för sällanresor är flygplatserna i Kalmar och Ronneby som, särskilt för Tingsryd och Lessebo, kan ge en likvärdig tillgänglighet till Stockholm som via Växjö flygplats. Likaså kan färjehamnar i Sydsverige, särskilt Oskarshamn och Karlskrona, utgöra viktiga knutpunkter för fritidsresor. I rapporten Systemanalys för Sydsverige 2020 analyseras tillgängligheten till inrikes och utrikes flyg.

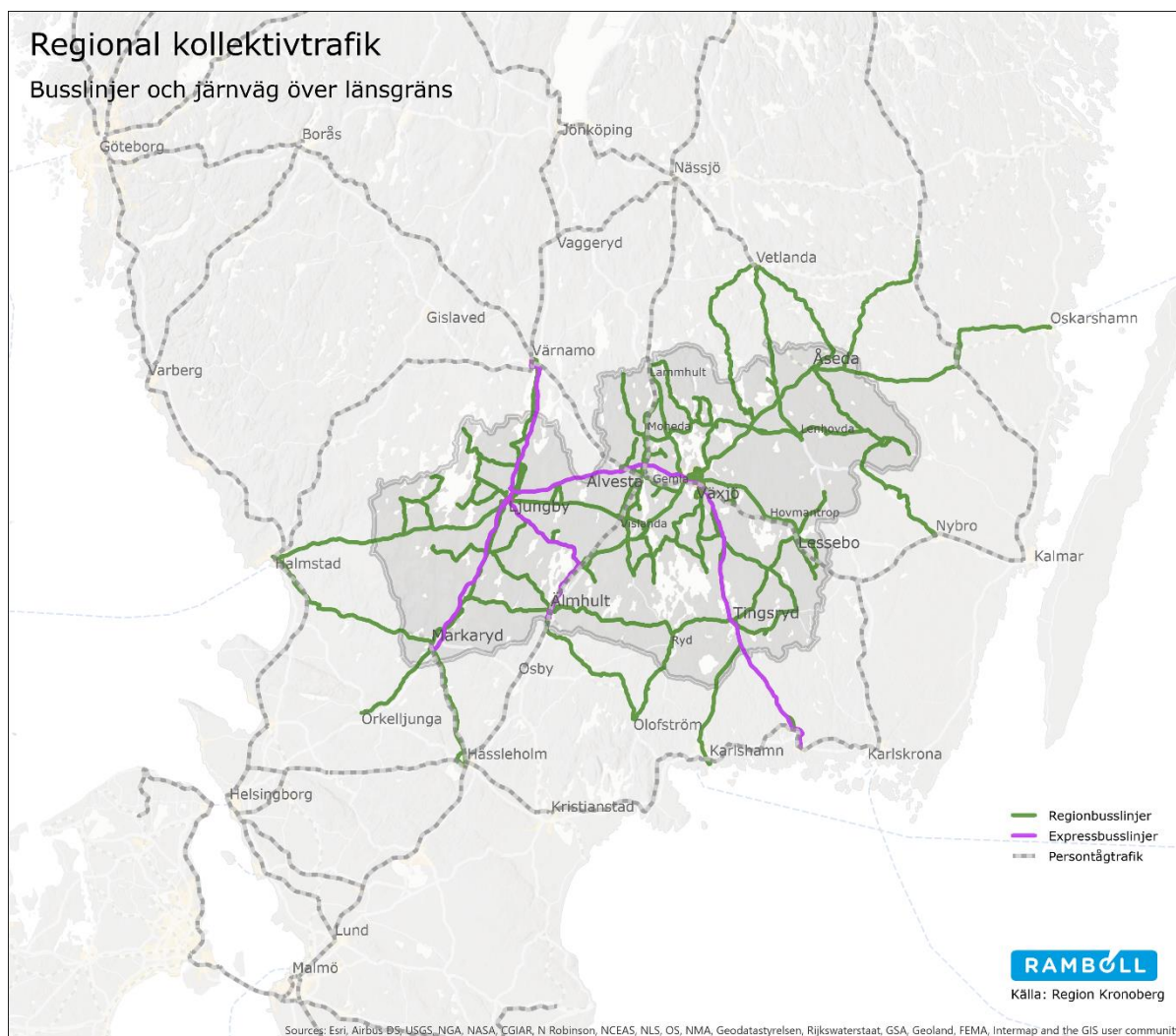
Besöksmål och fritidshusområden kan till viss del trafikförsörjas med ordinarie kollektivtrafik, möjligtvis med särskilda tidtabeller under besökssäsong. I andra fall behövs speciallösningar, som tex den busstrafik som riktar sig till besökare i Glasriket, eller tillfälliga lösningar vid evenemang. För fritids- och besöksresor med mål utanför städer och kommuncentra behövs anpassade lösningar beroende av besökssäsong, antal resenärer och resmönster.

7. KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEMET OCH RESANDE

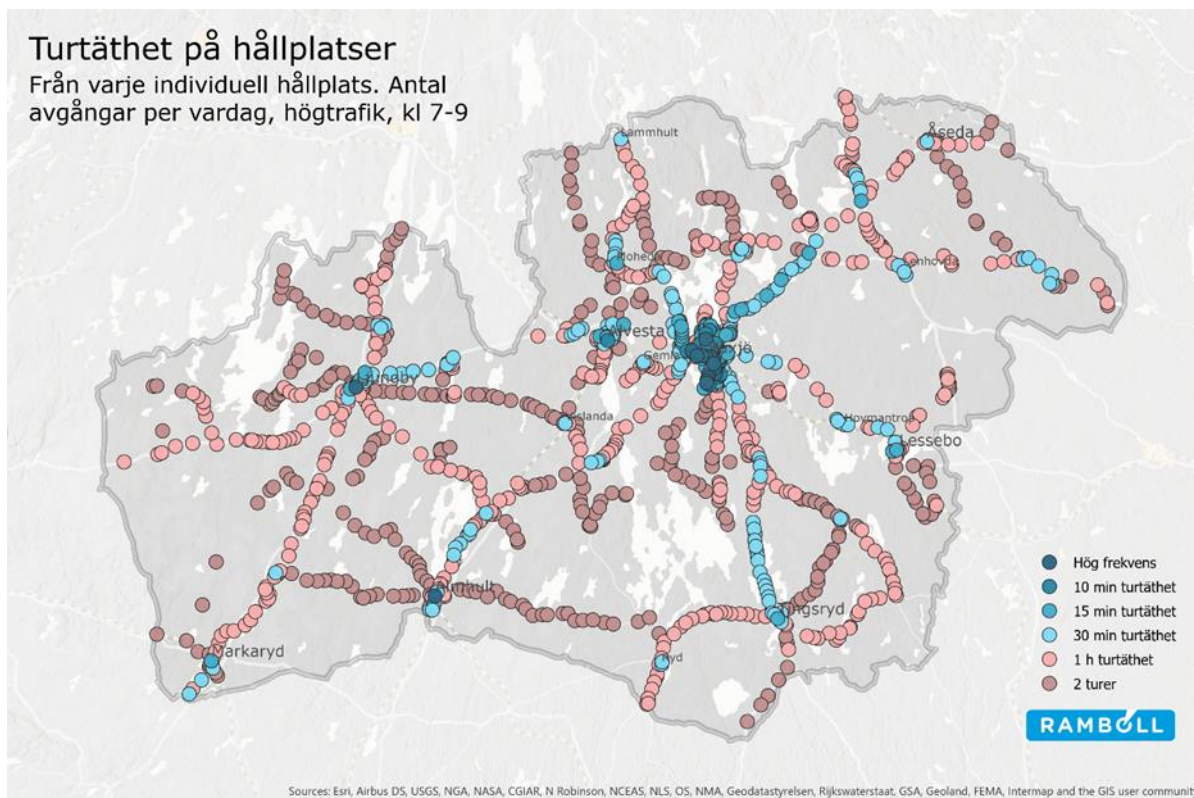
7.1 Linjenät och turtäthet

Kollektivtrafiken i Kronoberg är uppbyggd med uppbyggd utifrån kapacitetsstarka tågförbindelser som knyter ihop länets större orter. Det finns en tydlig regional struktur med regional- och fjärrtrafik på Södra stambanan och Kust- till kustbanan. Tågstationerna angörs av busstrafik och bildar transportnoder i länet. Växjö och Ljungby har det största utbudet av busslinjer som angör tågstationer.

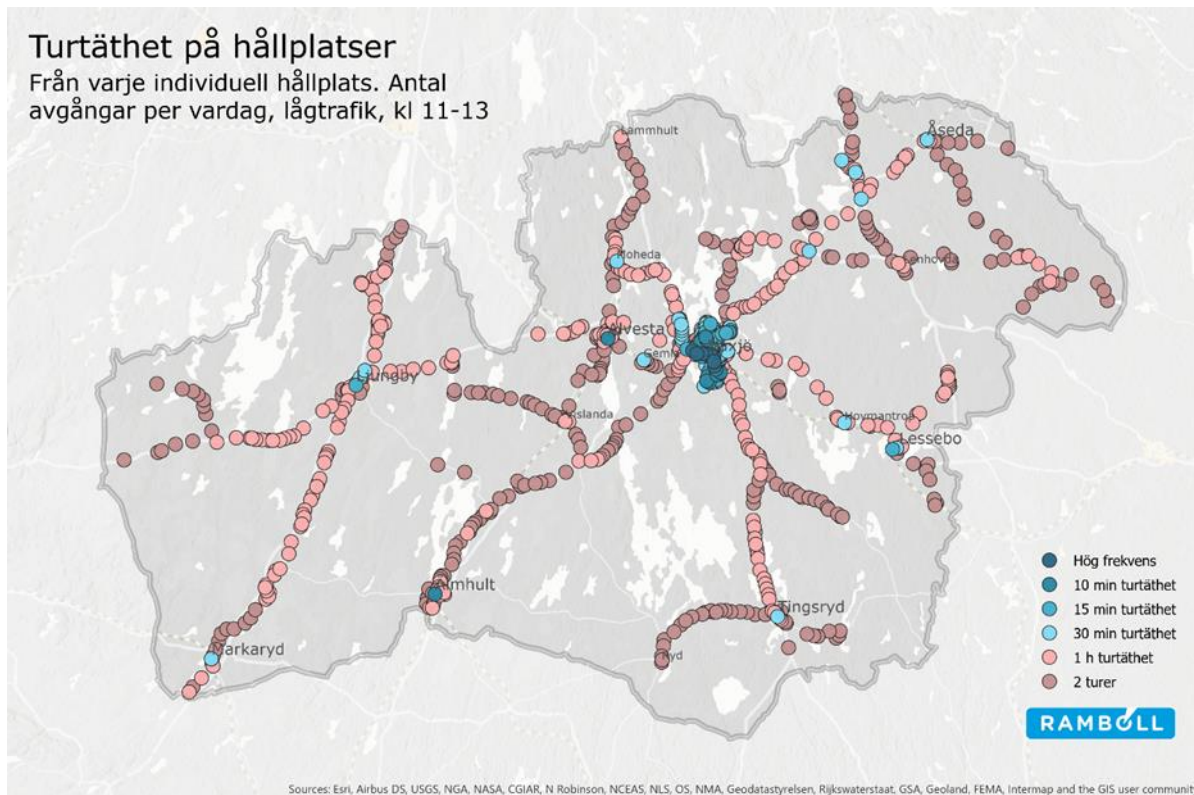
Expressbusslinjer har få stopp och kompletterar tågtrafiken i relationer som saknar järnväg. Trafikuppgiften är i första hand att erbjuda snabba bussförbindelser för arbetsresande. Regionbussnätet erbjuder kollektivtrafik i hela länet där linjerna är anpassade till trafikuppgift. Den länsöverskridande Regionbusstrafiken kan grovt beskrivas som regional trafik som kompletterar tågtrafik (Ljungby – Halmstad, Markaryd - Halmstad och Växjö – Oskarshamn). Övrig länsgränsöverskridande regionbusstrafik kan funktionellt sett beskrivas som lokal som möjliggör arbetspendling. Stadsbussar finns i Växjö och Älmhult.



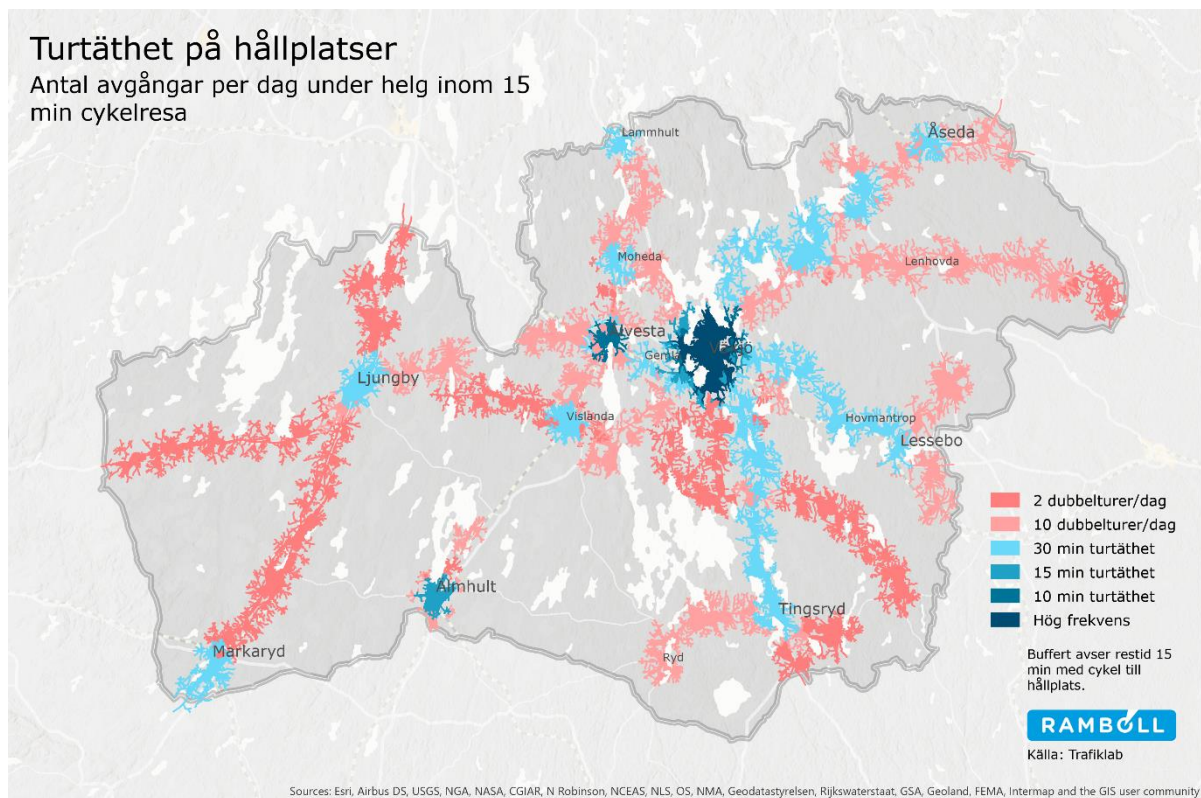
Figur 12. Region Kronobergs kollektivtrafiknät. Lila linjer utgör expressbusslinjer.



Figur 14. Turtätheten per hållplats i Kronoberg under högtrafik, kl. 7-9.



Figur 15. Turtätheten per hållplats i Kronoberg under lågtrafik, kl. 11-13.



Figur 16. Turtätheten per hållplats i regionen under helger.

7.2 Länsöverskridande kollektivtrafik

I Tabell 4 nedan redogörs vilka busslinjer som erbjuder länsöverskridande resmöjligheter, samt antal turer per vardag och trafikoperatör. I sex transportrelationer erbjuds ett utbud med minst 9 dubbelturer per vardag. Övriga linjer trafikeras främst med ett fåtal turer på morgon och eftermiddag.

Reserelationer med störst utbud i form av antal dubbelturer (dt) per vardag är;

- Linje 521: Markaryd – Örkelljunga (16 dt)
- Linje 345/352: Åseda – Vetlanda (11,5 dt)
- Linje 145: Växjö – Alvesta – Ljungby – Halmstad (10 dt)
- Linje 562: Olofström – Älmhult (10 dt)
- Linje 240/840: Växjö – Tingsryd – Ronneby (9,5 dt)
- Linje 27/873: Värnamo – Ljungby (10 dt)

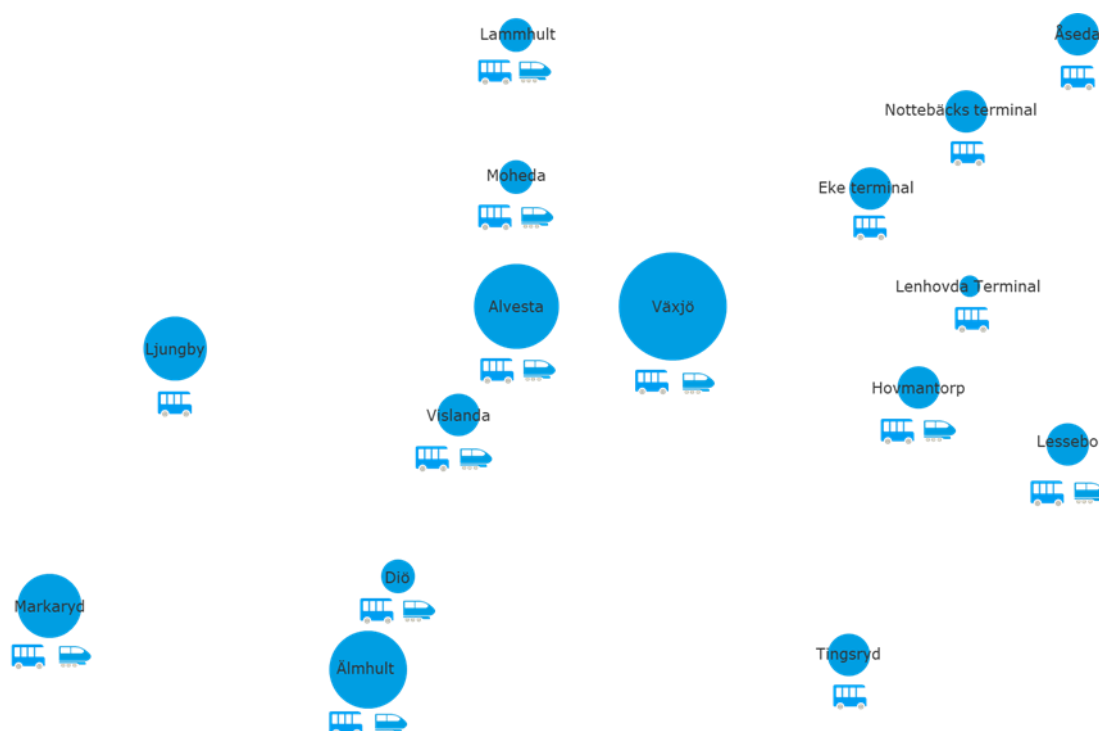
I tågtrafiken utgör Alvesta ett nav för fjärrtågtrafik till Stockholm, Jönköping, Kalmar, Lund/Malmö/Köpenhamn och Göteborg. Tågtrafiken är omfattande med minst 10 dubbelturer för de flesta av tåglinjerna. Det innebär att Nässjö/Hässleholm-Alvesta-Växjö som trafikeras av flera linjer har ett mycket stort utbud. De minst trafikerade relationerna är Göteborg – Alvesta och Alvesta – Värnamo – Halmstad, med fyra respektive fem dubbelturer per vardag. I Tabell 4 redovisas alla länsöverskridande tåg- och busslinjer.

Tabell 4. Länsöverskridande kollektivtrafik, år 2020

Busslinje	Sträckning	Antal dubbelturer per vardag	Operatör
145	Växjö – Alvesta – Ljungby – Halmstad	10	Länstrafiken Kronoberg
240	Växjö – Tingsryd – Ronneby	0,5	Länstrafiken Kronoberg
273	Värnamo – Ljungby	6	Länstrafiken Kronoberg
310	Oskarshamn – Åseda – Växjö	5	Länstrafiken Kronoberg
315	Nybro – Åseda	1	Kalmar länstrafik
320	Hultsfred – Åseda – Växjö	2	Länstrafiken Kronoberg
325	Halmstad – Veinge – Markaryd	1	Hallandstrafiken
345	Åseda – Vetlanda	9,5	Jönköping länstrafik
350	Växjö – Vetlanda	1	Länstrafiken Kronoberg
352	Åseda – Vetlanda	2	Jönköping länstrafik
355	Växjö – Åby – Braås – Ramkvilla	1	Länstrafiken Kronoberg
370	Tingsryd – Karlshamn	4	Blekinge Länstrafik
521	Markaryd – Örkelljunga	17	Länstrafiken Kronoberg
532	Markaryd – Hässleholm	10	Skånetrafiken
562	Olofström – Älmhult	20	Skånetrafiken
682	(Tingsryd) – Ryd – Olofström	5	Blekinge Länstrafik
840	Växjö – Tingsryd – Ronneby	9	Länstrafiken Kronoberg
873	Ljungby – Värnamo	4	Länstrafiken Kronoberg
Tåg	Helsingör – Växjö – Kalmar	9	Öresundståg
Tåg	Markaryd – Hässleholm	5,5	Pågatåg
Tåg	Malmö – Älmhult	0,5	PågatågExpress
Tåg	Hässleholm – Alvesta – Växjö	6	Krösatåg
Tåg	Växjö – Alvesta – Värnamo – Halmstad	8	Krösatåg
Tåg	Växjö – Alvesta – Nässjö – Jönköping	5	Krösatåg
Tåg	Stockholm – Alvesta – Malmö – Köpenhamn	9	SJ Snabbtåg X200
Tåg	Stockholm – Alvesta – Malmö	0,5	SJ Natttåg
Tåg	Stockholm – Alvesta – Malmö	6	Snälltåget
Tåg	Göteborg – Alvesta – Växjö – Kalmar	2	SJ Regional

7.3 Knutpunkter

Vid järnvägsstationerna finns de största transportnoderna för byte mellan trafikslagen. Av transportnoderna som visas i Figur 17 kan byte mellan buss och tåg ske vid 10 transportnoder. Sex transportnoder trafikeras enbart med buss.



Figur 17. Trafikslag vid transportnoder i Kronoberg. Cirkulernas storlek är proportionell mot resandet år 2019.

7.4 Antal resenärer med länsöverskridande busslinjer

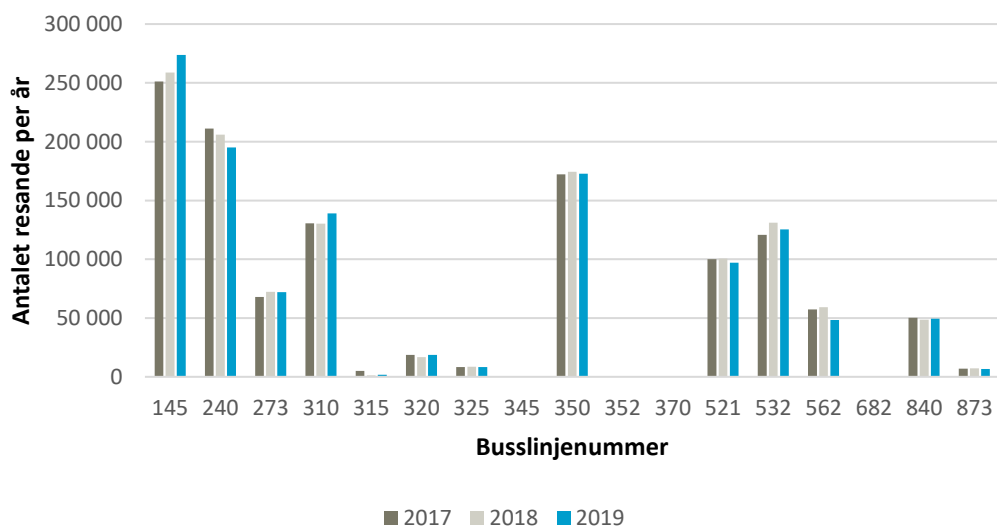
År 2019 utfördes cirka 1,2 miljoner resor med de länsöverskridande busslinjerna. De fem mest utnyttjade linjerna står för 75% av antalet resor. Dessa linjer är markerade i Tabell 5. Nästan en fjärdedel av resorna skedde med linje 145 Växjö – Alvesta – Ljungby – Halmstad. Merparten av resenärerna hade både start och mål inom Kronobergs län.

Med linjerna 145 Växjö – Alvesta – Ljungby – Halmstad och 310 Oskarshamn – Åseda – Växjö har antalet resenärer ökat trendmässigt under perioden 2017 – 2019, medan linje 240 Växjö – Tingsryd – Ronneby har minskat under samma period. För övriga linjer är förändringarna små. Resandeutvecklingen per busslinje visas i Figur 18.

Tabell 5. Antal resenärer med länsöverskridande busstrafik, år 2019.

Linjenummer	Sträckning	Antal resenärer 2019
145	Växjö – Alvesta – Ljungby – Halmstad	273 638
240	Växjö – Tingsryd – Ronneby	195 139
273	Värnamo – Ljungby	71 928
310	Oskarshamn – Åseda – Växjö	138 952
315	Nybro – Åseda	1 806
320	Hultsfred – Åseda – Växjö	18 556
325	Halmstad – Veinge – Markaryd	8 334
345	Åseda – Vetlanda	Uppgift saknas
350	Växjö – Vetlanda	172 807
352	Åseda – Vetlanda	Uppgift saknas
370	Tingsryd – Karlshamn	27
521	Markaryd – Örkelljunga	97 008
532	Markaryd – Hässleholm	125 396
562	Olofström – Älmhult	48 240
682	Tingsryd – Ryd – Olofström	Uppgift saknas
840	Växjö – Tingsryd – Ronneby	49 499
873	Ljungby – Värnamo	6 707

Antal resenärer per år för länsöverskridande busslinjer



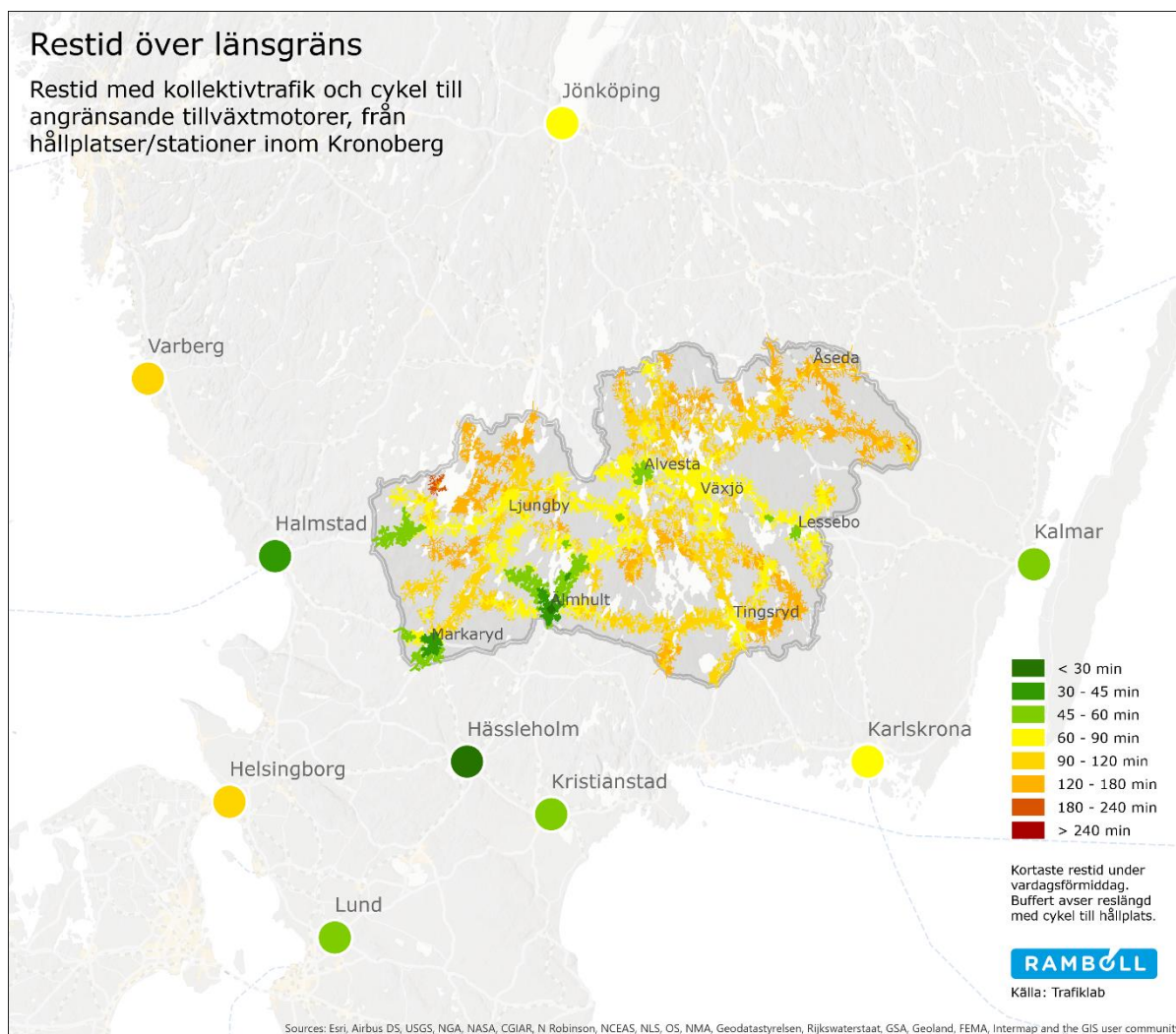
Figur 18. Resandet per länsöverskridande linje under åren 2017–2019.

8. TILLGÄNGLIGHET MED KOLLEKTIVTRAFIK

8.1 Tillgänglighet till tillväxtmotorer utanför länsgräns

Om hela länet studeras är restiderna till närmsta tillväxtmotor utanför Region Kronoberg relativt korta. Det är ofta via järnvägen som de snabbare länsöverskridande resorna görs, med undantag för resor till Halmstad och Varberg där det krävs buss för att resa. Restiderna till de externa tillväxtmotorerna ligger ofta mellan 30 och 90 minuter med ett tydligt undantag, Hässleholm, där boende inom Kronoberg i närheten av Älmhult kan nå Hässleholm inom en halvtimmes resa med kollektivtrafik. Från Hässleholm finns flera möjligheter för byte till andra tåg- och busslinjer.

Östra delarna av Kronoberg, Växjö inkluderat, har något längre restider till externa tillväxtmotorer. Detta framför allt då det endast finns två utpekade tillväxtmotorer öster om Kronoberg, Kalmar och Karlskrona. Även norra Kronoberg har långa restider till externa tillväxtmotorer. Området runt Tingsryd har också längre restider till externa tillväxtmotorer, detta trots att Karlskrona endast ligger cirka 70 kilometer bort.



Figur 19. Restid över länsgräns till externa tillväxtmotorer från Kronobergs hållplatser.

Av Kronobergs befolkning kan 71% nå minst en extern tillväxtmotor med högst 90 minuters restid med kollektivtrafiken. En smycket stor del av befolkningen har därmed tillgång till arbetsmarknad och service inte enbart i Växjö men också utanför länet. Samtidigt är tillgängligheten god för resor från dessa orter till Kronoberg, men något för långa för ett mer omfattande dagligt arbetspendlande. Färre än en tiondel av Kronobergs befolkning kan inte nå någon extern tillväxtmotor inom rimlig tid för ett dagsbesök, eller har inga resmöjligheter med kollektivtrafik.

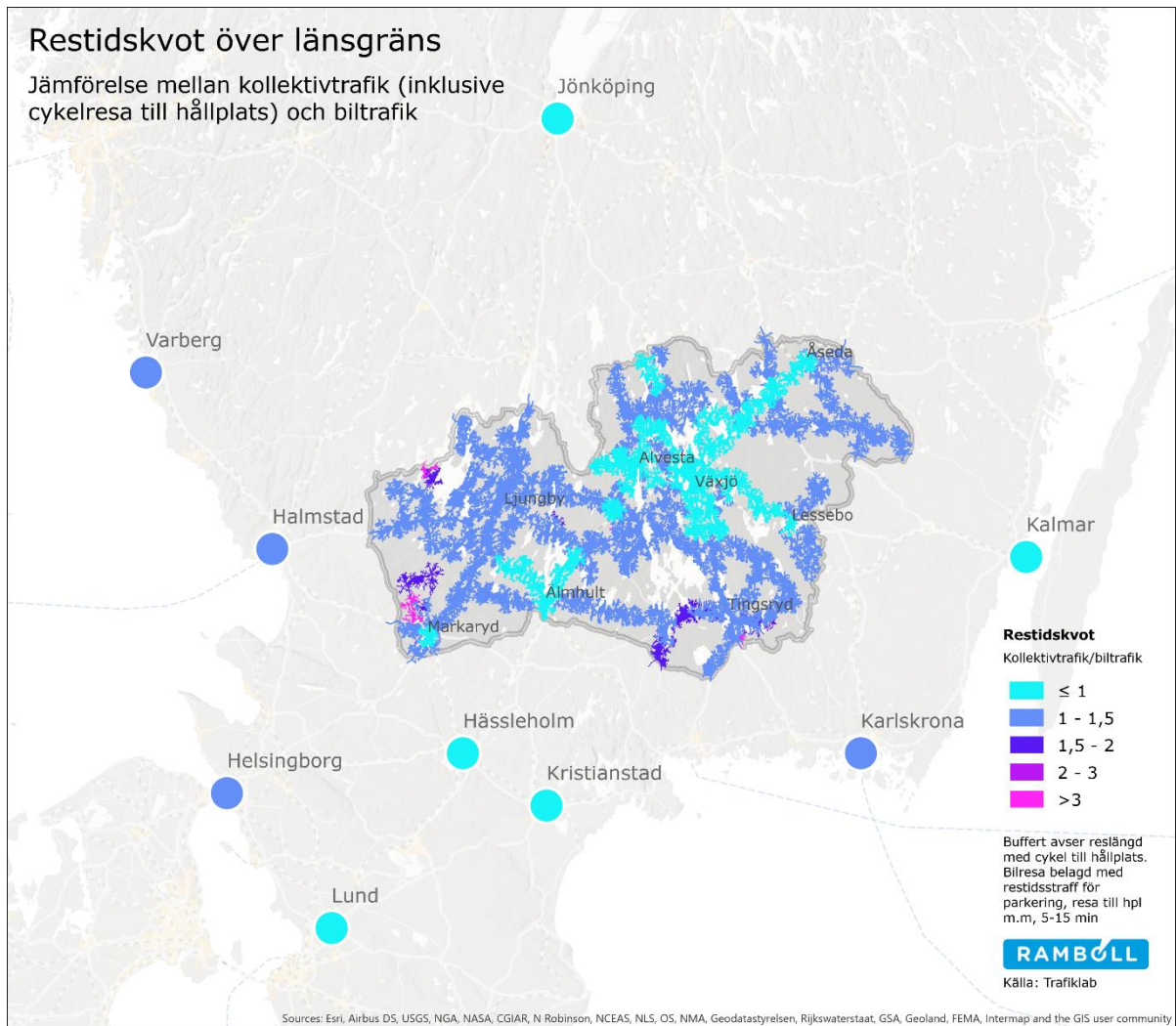
Tabell 6. Restid till externa tillväxtmotorer och hur stor andel av befolkningen som har respektive restid.

Restid till extern tillväxtmotor	Andel av befolkning	Aggregerad andel av befolkning
0–30 min	3%	3%
30–45 min	5%	8%
45–60 min	9%	17%
60–90 min	55%	71%
>90 min	20%	92%
Dålig tillgänglighet	8%	100%

Det är inte alltid som restiden med kollektivtrafik är det enda viktiga att granska, utan förhållandet till motsvarande resa med bil bör också analyseras. Detta förhållande kallas för restidskvot och beräknas genom restid med kollektivtrafik dividerat med restid för bil. Ju mindre kvot desto attraktivare kollektivtrafikresa. En kollektivresa kan vara lång, men nödvändigtvis inte oattraktiv, beroende på om motsvarande resa med bil har liknande restid. Då är restidskvoten fortfarande bra och kollektivtrafiken blir ett attraktivt alternativ. Det ska givetvis fortsatt undersökas om kollektivtrafikresan kan kortas ner tidsmässigt för att öka kollektivtrafikens attraktivitet ytterligare och bidra till en ökad marknadsandel.

Förutom restid med kollektivtrafiken är det väsentligt att analysera kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot resa med bil. Restidskvoten (kollektiv restid/bilrestid) återspeglar kollektivtrafikens konkurrenskraft oavsett avstånd. Med en restidskvot under 1,5 har kollektivtrafiken en god konkurrenskraft.

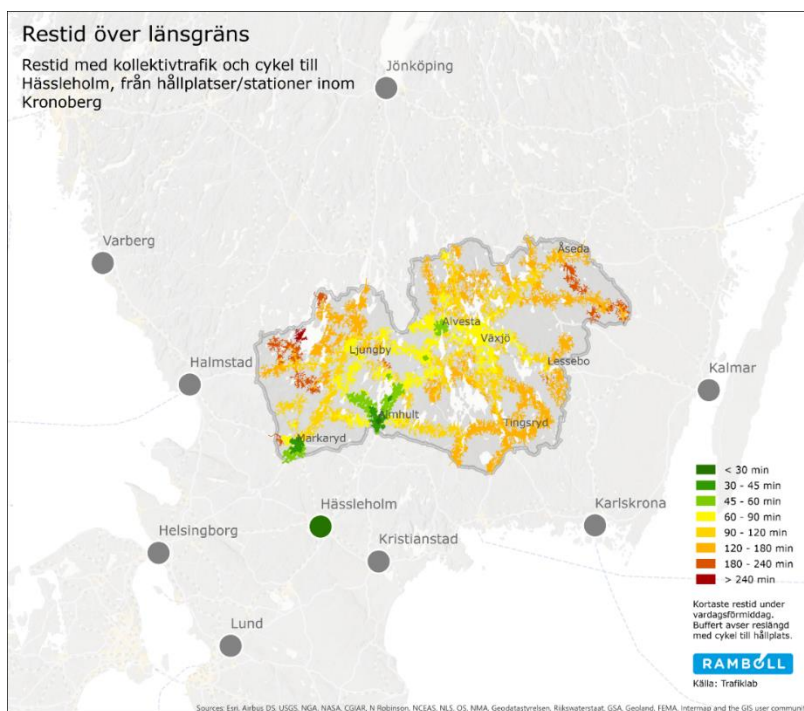
I Figur 20 visas restidskvoten från varje hållplats i Kronoberg till externa tillväxtmotorer. Trots att restiderna kan vara långa är restidskvoten under 1,5 för större delen av länet. I relationer med tågförbindelser är kvoten till och med under 1. För bussberoende delar av Kronoberg är kvoten högre men helt acceptabel. AV figuren framgår tydligt att kollektivtrafiken inte är konkurrenskraftig gentemot bilresa för mindre områden i Tingsryd, Markaryd och Ljungby kommuner. Mätt i antal kilometer är dock avståndet till närmaste tillväxtmotor ganska kort.



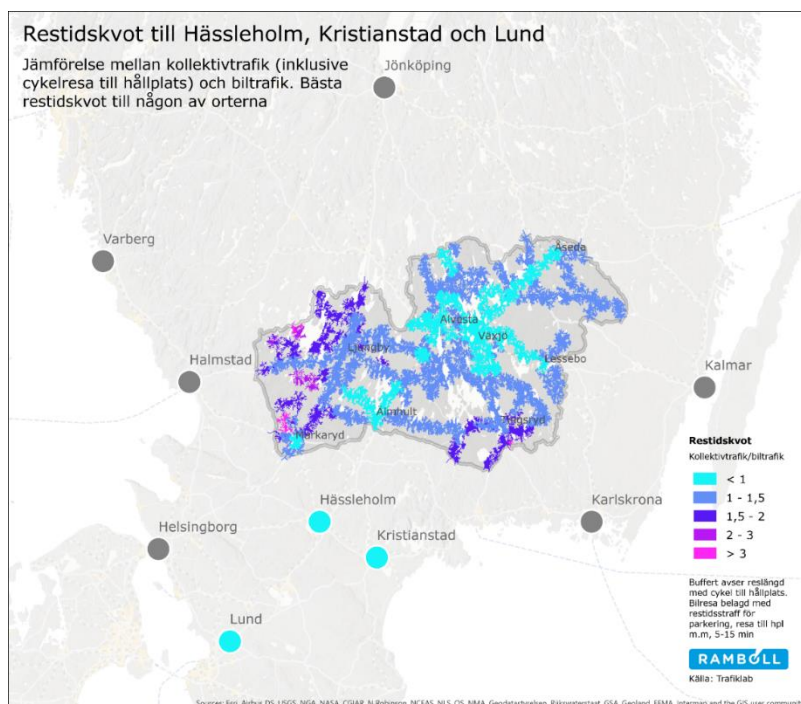
Figur 20. Restidskvot till externa tillväxtmotorer från Kronobergs hållplatser.

8.2 Tillgänglighet till Hässleholm (– Kristianstad) – Lund (-Malmö – Köpenhamn)

Från Älmhult, Markaryd och Alvesta är det möjligt att nå Hässleholm inom 60 minuter och därmed finns förutsättningar för daglig arbetspendling. Från övriga Kronoberg går restiden ofta upp över 90 minuter till Hässleholm. Trots avstånden är kollektivtrafiken konkurrenskraftig (restidskvot 1 – 1,5) eller mycket konkurrenskraftig (restidskvot >1) för att resa från större delen av Kronoberg till Hässleholm, Lund och Kristianstad. Från delar av Tingsryd och västra Kronoberg är restiderna med kollektivtrafiken långa samtidigt som konkurrenskraften gentemot bilresa är svag.



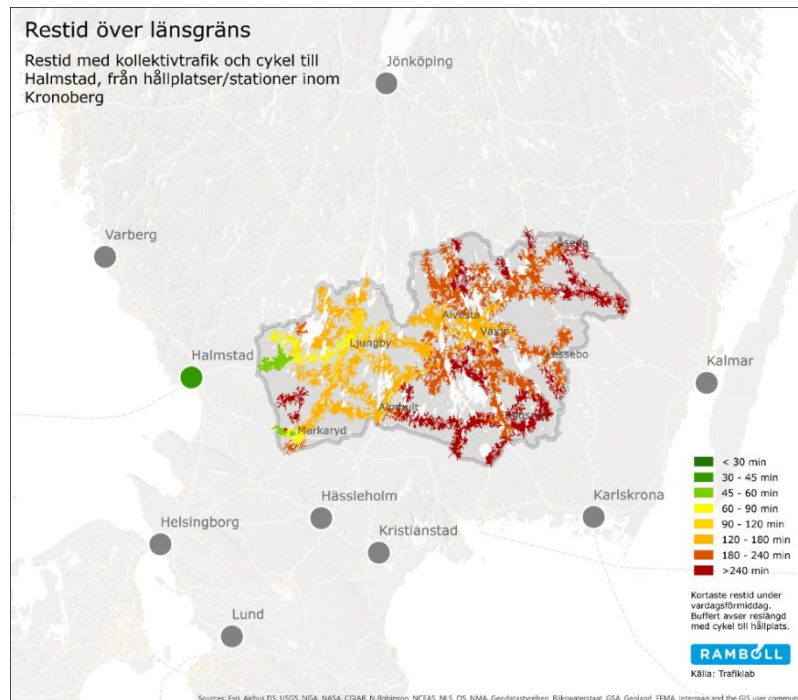
Figur 21. Restid över länsgräns till den externa tillväxtmotorn Hässleholm.



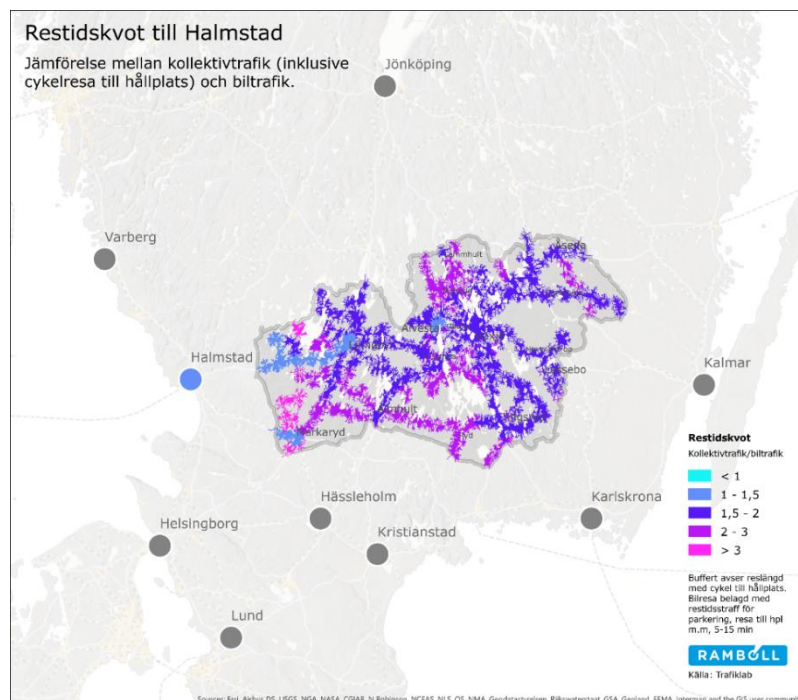
Figur 22. Restidskvot över länsgräns till de externa tillväxtmotorerna Hässleholm, Lund och Kristianstad.

8.3 Tillgänglighet till Halmstad

Endast begränsade delar av Kronoberg har rimligt pendlingsavstånd: För västra Kronoberg, Alvesta och Växjö möjliggör restiden dagsbesök. Från Ljungby, Markaryd och Alvesta är kollektivtrafiken konkurrenskraftig med bil. Den låga tillgängligheten och konkurrenskraften för kollektivtrafiken är ett illustrativt exempel på utmaningar för bussberoende områden.



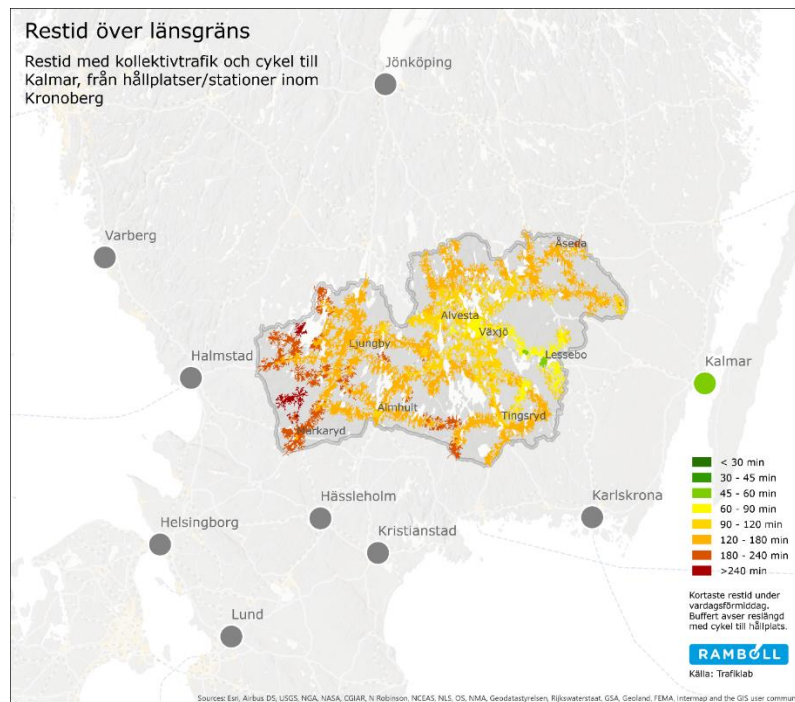
Figur 23. Restid över länsgräns till den externa tillväxtmotorn Halmstad.



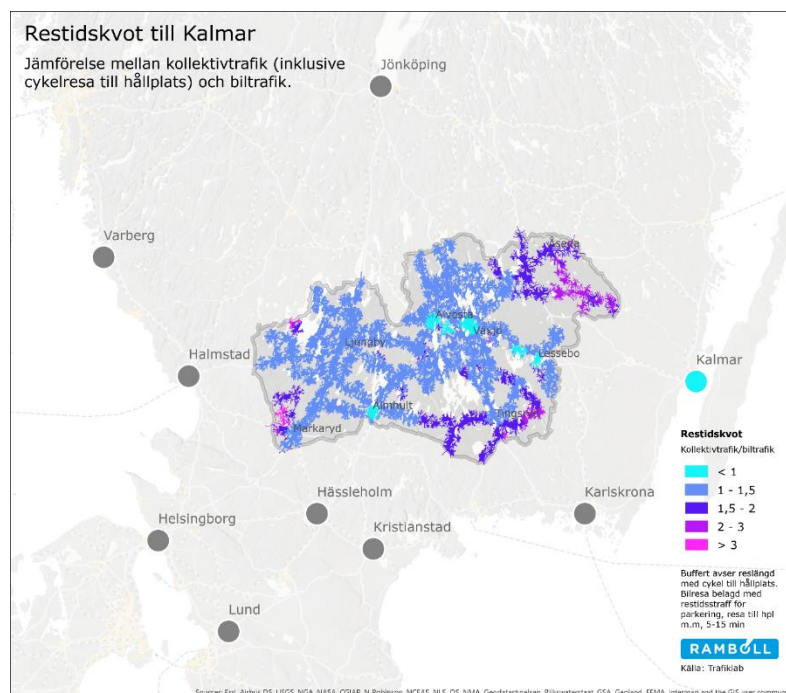
Figur 24. Restidskvot till den externa tillväxtmotorn Halmstad.

8.3.1 Tillgänglighet till Kalmar

Trots ett ganska kort avstånd överstiger restiden från Växjö/Lessebo till Kalmar vad som är rimligt för daglig arbetspendling, 60 minuter. Från Alvesta och Växjö omgivning nås Kalmar på mindre än 120 minuter med omgivning. Kollektivtrafiken är mycket konkurrenskraftig mellan Kronobergs stationer och Kalmar. För större delen av Kronoberg är restidskvoten under 1,5. För Tingsryd och Uppvidinge som gränsar till Kalmar län är restidskvoten alltför hög för att vara konkurrenskraftig.



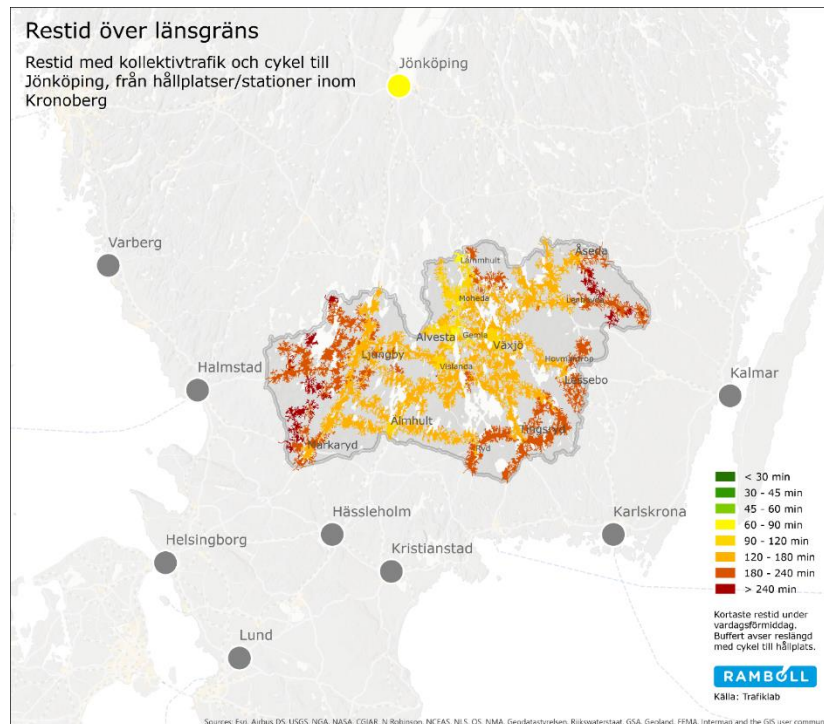
Figur 25. Restid över länsgräns till den externa tillväxtmotorn Kalmar.



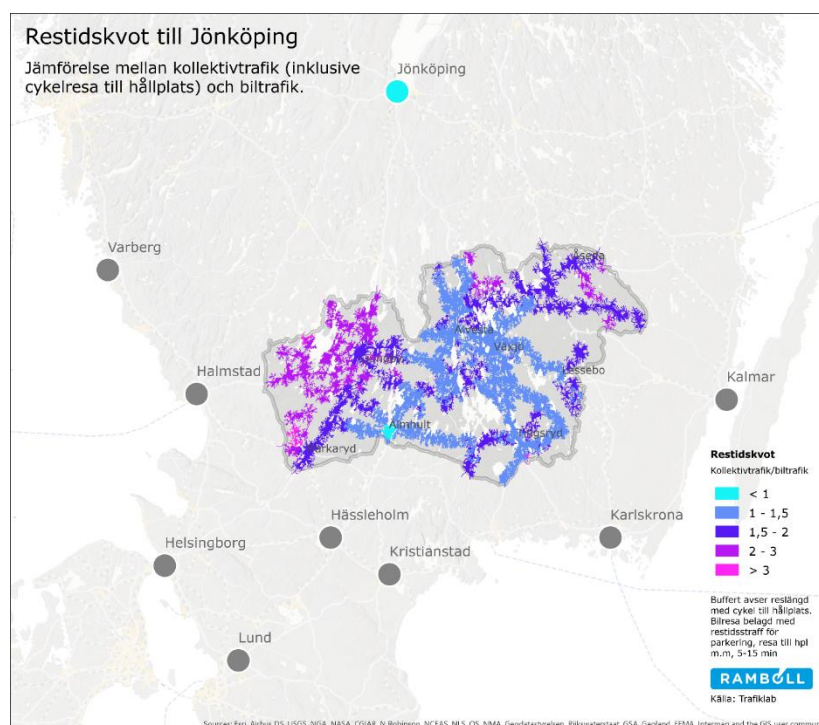
Figur 26. Restidskvot till den externa tillväxtmotorn Kalmar.

8.3.2 Tillgänglighet till Jönköping

Restiderna mellan Kronoberg och Jönköping medger inte daglig arbetspendling. Men trots långt avstånd kan Växjö, Alvesta och Älmhult nås med möjlighet till dagsbesök. För de mer perifera västra och östra delarna av Kronoberg är restiden lång. Kollektivtrafiken är konkurrenskraftig till stora delar av Kronoberg, och särskilt till Älmhult. Mellan Jönköping och Ljungby är kollektivtrafiken inte konkurrenskraftig med bilresa.



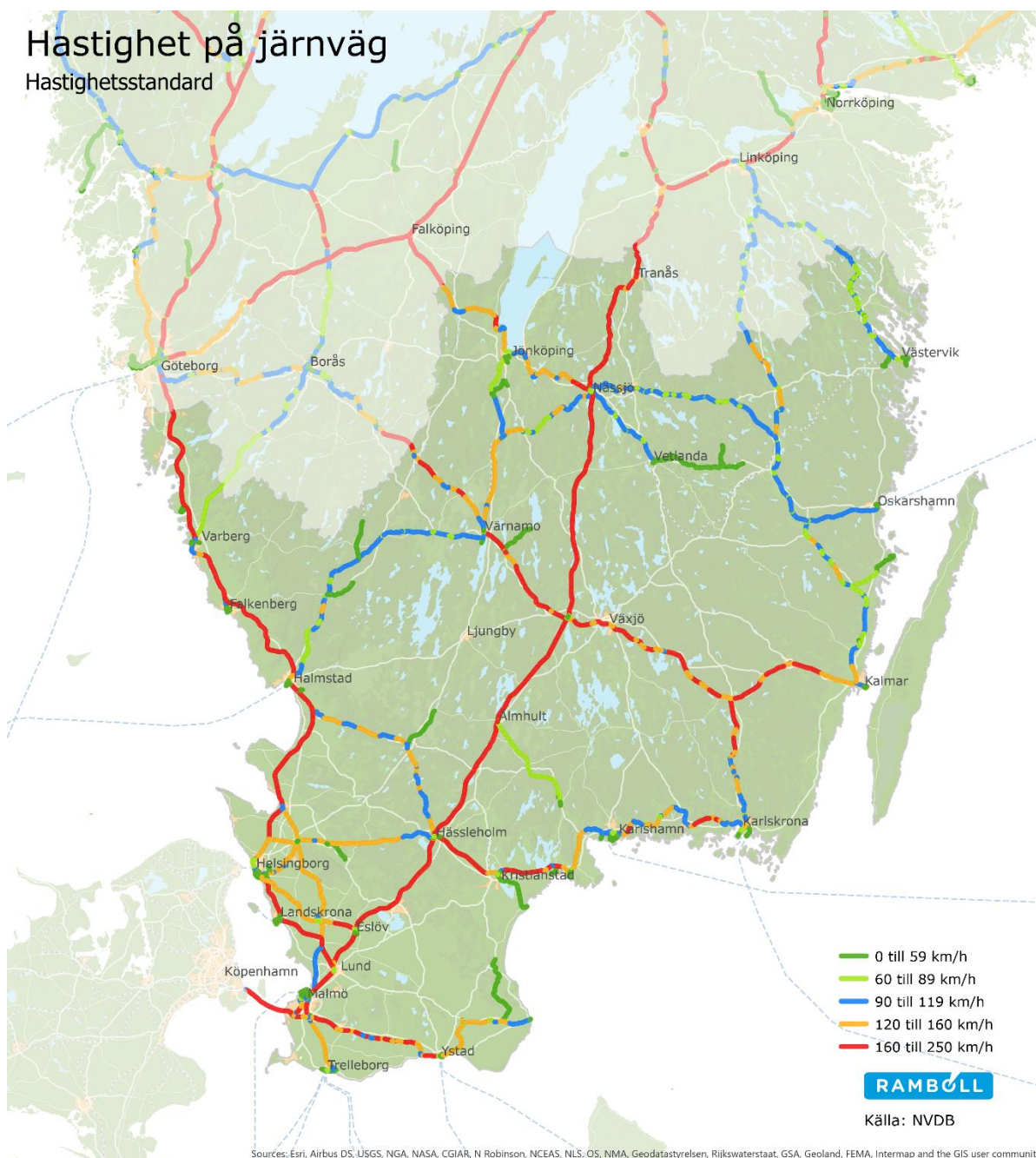
Figur 27. Restid över länsgräns till den externa tillväxtmotorn Jönköping.



Figur 28. Restidskvot till den externa tillväxtmotorn Jönköping.

8.4 Järnvägens betydelse för tillgänglighet och restidskvot

Av kartorna i föregående kapitel om tillgängligheten från hållplatser i Kronoberg till externa tillväxtmotorer framgår att tågtrafikering har en avgörande betydelse för både restid och restidskvot. Förbättringar i järnvägsinfrastrukturen kan därför ha stor betydelse för tillgängligheten och kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilresa. Nedanstående karta över järnvägens hastighetsstandard implicerar i vilka stråk betydande förbättringar kan göras. En förbättrad hastighetsstandard på Kust-till-kustbanan skulle förbättra tillgängligheten till både Kalmar, Karlskrona och Borås/Göteborg.



Figur 29. Befintlig hastighet i järnvägsnätet i södra Sverige.

I gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018 – 2029 ingår upprustning mellan Värnamo och Jönköping/Nässjö vilket öppnar för framtida restidsförkortningar mellan Växjö och Jönköping.

Likaså ingår upprustning och utbyggnad av Sydostlänken Älmhult – Blekinge Kustbana och öppnar för en utvecklad tågtrafik inom Älmhults lokala arbetsmarknadsregion. I samarbete mellan Region Kronoberg, Region Halland och Trafikverket pågår arbete för att möjliggöra tågtrafik mellan Markaryd och Halmstad.

8.5 Befolkningsunderlag

Av Kronobergs befolkning på drygt 200 000 invånare är en tredjedel inom ålderskategorin 36 – 64 år och kan förväntas vara i arbete. Unga vuxna, 20 – 35 år utgör en femtedel av befolkningen och kan betraktas som aktiva i arbete eller utbildning. Givetvis utgör en del av båda ålderskategorier av personer som är arbetssökande eller står utanför arbetsmarknaden.

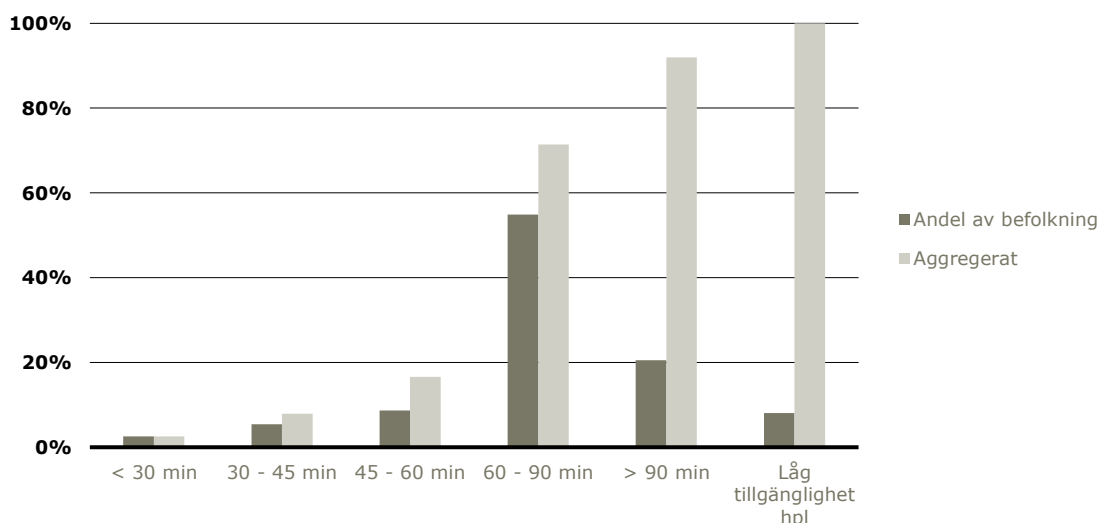
45% av befolkning har inte möjlighet, eller kan antas ha begränsningar för, att resa med egen bil. I den yngre kategorin sker resandet ofta i närområdet eller till kommuncenter för att nå grund- och gymnasieskola. För den äldre kategorin kan resandet vara mer beroende av resor för service och sjukvård (vårdcentraler).

Tabell 7. Antalet boende inom respektive åldersgrupp i Kronoberg.

Åldersgrupper	Boende	Andel av totala boende
0 - 19 år	46 000	23%
20 - 35 år	41 000	21%
36 - 64 år	68 000	34%
Över 65 år	43 000	22%
Summa	198 000	100 %

Drygt hälften av befolkningen i Kronobergs kan nå en extern tillväxtmotor inom 60 – 90 minuter. För denna del av befolkningen är restiden inte orimlig för högre studier och kvalificerade tjänster. Upp till 15 % av befolkningen har restider kortare än 60 minuter som är rimligt för daglig arbetspendling. 10 % av befolkningen saknar nära tillgänglighet till hållplats och ytterligare cirka 30 % har längre restid än 90 minuter till en extern tillväxtmotor.

ANDEL BOENDE FÖRDELAT PÅ RESTIDSINTERVALL TILL EXTERN TILLVÄXTMOTOR



Figur 30. Restid med kollektivtrafik från Kronoberg till externa tillväxtmotorer fördelat på restidsintervall

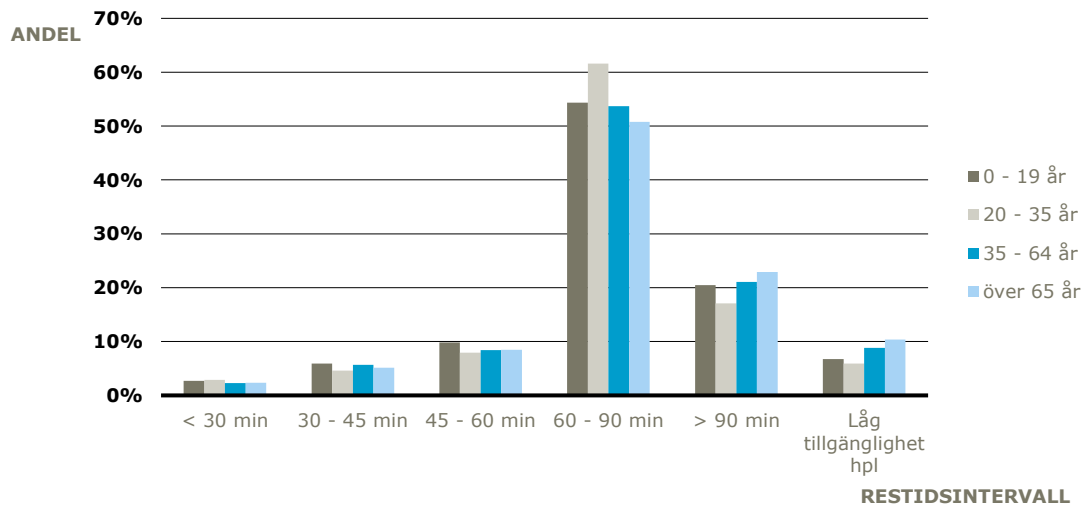
När Kronoberg sammankopplas till en extern tillväxtmotor med tågtrafik är restiden generellt sett låg när järnvägen håller god standard. Hässleholm som ligger vid södra stambanan kan på två timmar nås av cirka 80% av Kronobergs befolkning. Inom samma tidsintervall kan endast 14 % av Kronobergs befolkning nå Halmstad, trots att avståndet är jämförbart. Det är tydligt att Södra stambanan bidrar till korta restider. Lund är den tillväxtmotor som ligger längst från Kronoberg men kan ändå nås av mer än hälften av befolkningen på två timmar.

Tabell 8. Andel av Kronobergs befolkning med kollektiv restid till respektive extern tillväxtmotor.

Tillväxtmotor	Andel av befolkning med restid <60 min	Andel av befolkning med restid <120 min
Halmstad	0%	14%
Helsingborg	0%	8%
Hässleholm	14%	82%
Jönköping	0%	44%
Kalmar	2%	64%
Karlskrona	0%	52%
Kristianstad	5%	71%
Lund	5%	55%
Varberg	0%	0,03%

Den genomsnittliga restiden till en extern tillväxtmotor fördelat på ålderskategorier visar att i kategorin 36 – 64 år utgör den största andelen med restider under 90 minuter. Den äldsta ålderskategorin har längst genomsnittlig restid till en extern tillväxtmotor. Den starka befolkningskoncentrationen till Växjö tätort och den geografiska fördelningen av befolkningen i olika ålderskategorier utgör en stor del av förklaringen till hur olika åldrar har tillgång till en extern tillväxtmotor.

TILLGÄNGLIGHET TILL EXTERN TILLVÄXTMOTOR FÖRDELAT PÅ ÅLDERSKATEGORI OCH RESTIDSINTERVALL



Figur 31. Tillgänglighet till extern tillväxtmotor fördelat på ålderskategori och restidsintervall.

9. ÅTGÄRDSFÖRSLAG

9.1 Förslag till utvecklad busstrafik

9.1.1 Knutpunktsupplägg för bättre samordning av linjeutbud

För ett kollektivtrafiksystem där är korta väntetider vid byte mellan linjer av stor betydelse för att kunna erbjuda resmöjligheter i flera riktningar och för att resandeunderlaget för varje linje ska kunna motivera en frekvent trafik. Ett förslag är därför att göra en översyn av trafikupplägg för att i större utsträckning arbeta med knutpunktsupplägg och takttrafik.

Ett knutpunktsupplägg innebär att kollektivtrafiken utgår från de noder som skapas där kollektivtrafiklinjer möts, oftast i anslutning till en järnvägsstation. Förslaget är att se över linjenätet i Regionen för att skapa korta bytestider mellan buss- och tågbyten. På så vis kan en minskad restid nås och tillgängligheten i regionen kan öka avsevärt.

Om tågnätet utgör stommen i kollektivtrafiknätet kan regionbusslinjer kopplas till järnvägsstationerna och de avgångs- och ankomsttider som gäller för tågen. Mer om detta åtgärdsförslag lyfts upp i delrapporten *Kollektivtrafiken i glesa miljöer*. Knutpunktsupplägget väntas inte enbart ge effekt för kollektivtrafikresor inom länet, utan även över länsgräns.

9.1.2 Ökad turtäthet

En mindre åtgärd är att förändra turutbudet på redan existerande busslinjer som i dagsläget trafikerar över länets gränser. Denna utbudsförändring ger inte snabbare restider, men är en åtgärd som ökar tillgängligheten under dygnets timmar, då turutbudet blir bättre i lågtrafik. De utbudsförändringar som föreslås presenteras i Tabell 9 nedan.

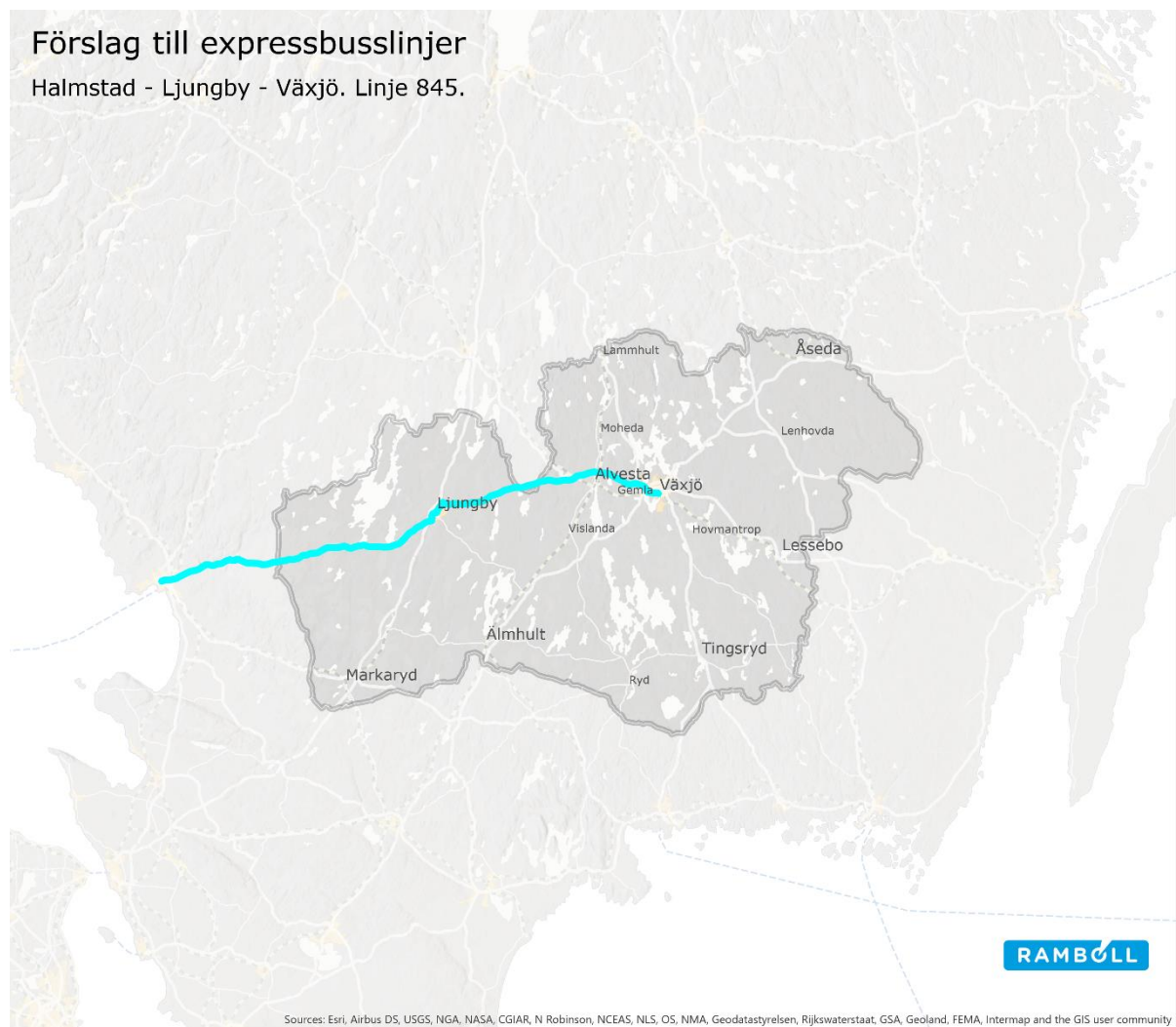
Tabell 9. Förslag på utbudsförändring för de länsöverskridande linjerna.

Linjenummer	Sträckning	Antal dubbelturer	Utökade dubbelturer
310	Oskarshamn – Åseda – Växjö	5	5
315	Nybro – Åseda	1	2
320	Hultsfred – Åseda – Växjö	2	1
325	Halmstad – Veinge – Markaryd	1	1
345	Åseda – Vetlanda	9,5	0,5
350	Växjö – Vetlanda	1	1
370	Tingsryd – Karlshamn	4	3
682	(Tingsryd) – Ryd – Olofström	5	4
840	Växjö – Tingsryd – Ronneby	9	1
873	Ljungby – Värnamo	4	1

9.1.3 Expressbusslinje till Växjö – Ljungby - Halmstad

Tillgänglighetsanalysen visar att restiderna till Halmstad är längre än motsvarande restider med bil. För att öka attraktiviteten för kollektivtrafikresor till Halmstad, behöver restiden förkortas. I dagsläget finns det en förbindelse mellan Halmstad och Ljungby, linje 145, som stannar många gånger längs vägen och tar lång tid. Linjen har 10 dubbelturer vilket innebär timmestrafik under högtrafiktimmarna.

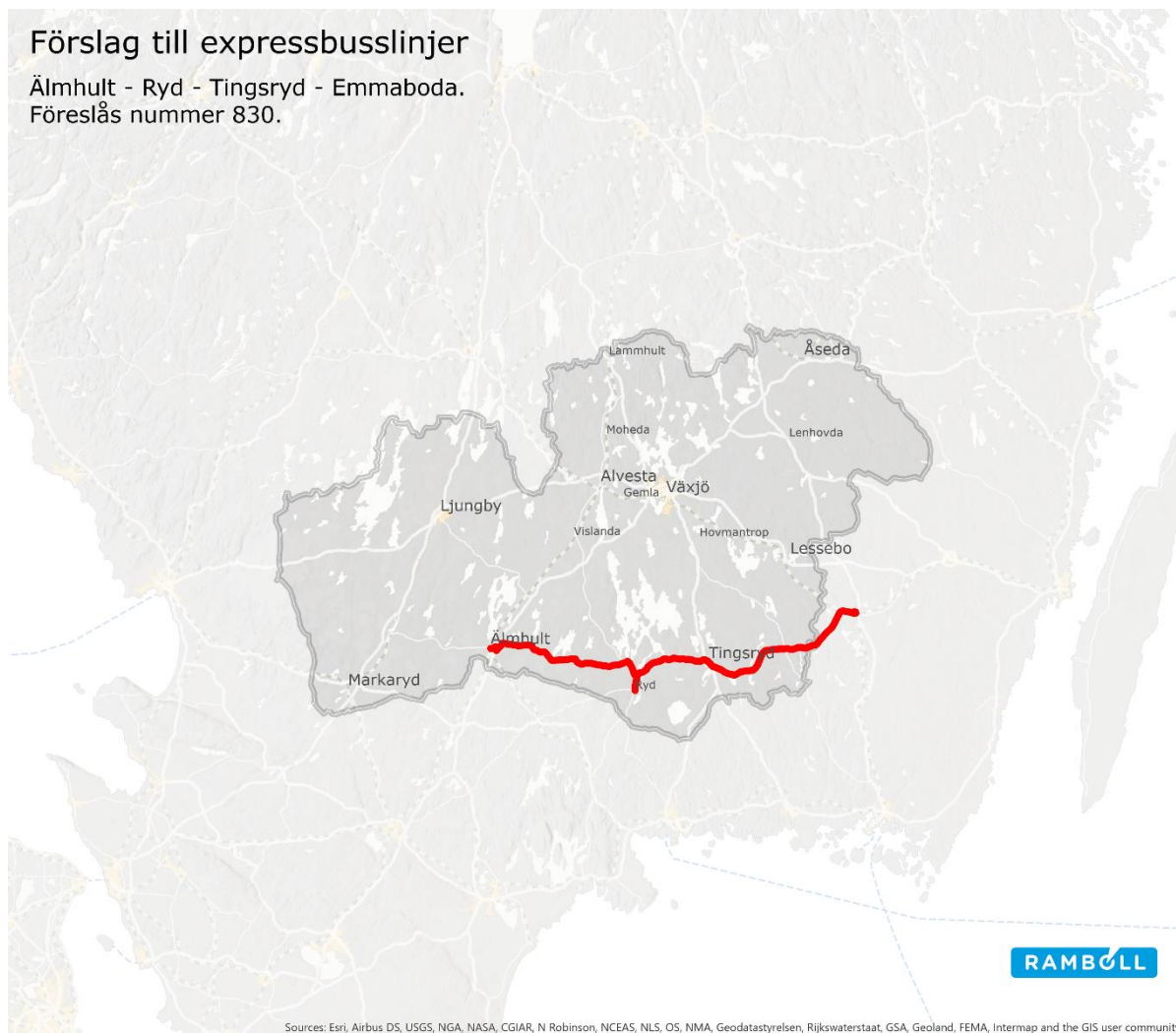
Linje 845 trafikerar sträckan Växjö – Ljungby med fem dubbelturer per dag. Linjen föreslås förlängas till Halmstad med uppehåll i Simlångsdalen. Linje 845 bör kunna köra sträckan Ljungby – Halmstad på 65 minuter, vilket innebär en restidsförkortning med 10 minuter. Sträckan Växjö – Halmstad blir restiden strax under 2 h.



Figur 32. Förlängd expressbusslinje mellan Växjö- Ljungby - Halmstad.

9.1.4 Expressbusslinje Älmhult – Ryd – Tingsryd - Emmaboda

I relationen Älmhult – Tingsryd saknas en direktförbindelse och restiderna är långa. För att möjliggöra snabbare förbindelser samt en bättre koppling till Kalmar föreslås en expressbusslinje som trafikerar Älmhult – Ryd – Urshult – Tingsryd – Emmaboda. En sådan linje förbättrar kollektivtrafikförsörjningen i delar av Kronoberg med begränsad kollektivtrafik. Vid ändpunkterna finns bytesmöjligheter till tågtrafik och i Tingsryd till busslinjer i nord-sydlig riktning.



Figur 33. Ny Expressbusslinje, nr 830, mellan Älmhult - Ryd - Tingsryd - Emmaboda.

Beräknad restid från Älmhult till Emmaboda är cirka 1 h och 50 min. Restiden mellan Älmhult och Ryd förväntas bli 45 min, medan restiden mellan Älmhult och Tingsryd väntas bli cirka 70 min. Från Emmaboda till Tingsryd och Ryd tar det cirka 40 respektive 65 minuter.

9.1.5 Regionbuss Åseda – Högsby – Oskarshamn

Ytterligare en åtgärd kan vara att bättre knyta samman nordöstra Kronoberg med Högsby och Oskarshamn. Buss 310 trafikerar Växjö – Oskarshamn med fem dubbelturer per dag. Delsträckan Växjö – Åseda trafikeras av ytterligare busslinjer. En ökad turtäthet till 10 dubbelturer per dag skulle ge en betydlig standardhöjning som även förbättrar resmöjligheter från nordöstra Kronoberg mot Kalmar och Linköping via byte till tåg i Högsby. Eftersom huvuddelen av sträckan finns i Kalmar län bör Kalmar länstrafik driva linjen.

9.2 Förslag till utvecklad tågtrafik

9.2.1 Beslutade åtgärder i Nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029

Tågtrafiken utgör ryggraden i kollektivtrafiksystemet och är tillgänglig för en stor del av Kronobergs befolkning. Förbättringar i järnvägen som möjliggör högre medelhastigheter och förbättrad framkomlighet kan därför ha mycket stor betydelse för Kronobergs tillgänglighet till sin omgivning. Därmed har förbättringar i järnvägsnätet också stor betydelse för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilresa. Åtgärder i järnvägsnätet är ofta kostsamma och tar lång tid att genomföra. Nedanstående förslag till utvecklad tågtrafik bör främst ses som långsiktiga åtgärder och busstrafiklösningar kan behöva övervägas i väntan på förbättringar av tågtrafiken.

Inom tidshorisonten 2029 finns dock planer för upprustning (Alvesta-) Värnamo – Jönköping samt upprustning och utbyggnad av Sydostlänken som enligt planen kan påbörjas först i slutet av planperioden, det vill säga närmare år 2030. Även Markaryd – Halmstad kan komma att trafikeras med tåg. Västra Kronoberg kommer dock även fortsättningsvis att vara beroende av buss- trafikering, liksom de tyngre trafikstråken mellan Växjö och Åseda respektive Tingsryd.

En eventuell utbyggnad av ny stambana mellan Järna (Stockholm) och Göteborg/Malmö via Jönköping förändrar givetvis förutsättningarna för en utvecklad kollektivtrafik. Trots att delar av sträckan finns angivna i gällande Nationell plan för Transportsystemet kommer effekterna för regional kollektivtrafik först på lite längre sikt.

9.2.2 Markarydsbanan Hässleholm - Halmstad

På Markarydsbanan Hässleholm – Halmstad finns persontrafik på delsträckan Hässleholm – Markaryd. Banan är elektrifierad men enbart godståg trafikerar hela sträckan. Innan tunneln genom Hallandsås öppnades trafikerades sträckan av X2000 tåg Göteborg – Hässleholm - Malmö.

Om Markarydsbanan öppnas upp för persontrafik på hela banan kan kortare restider erbjudas från Markaryd till Halmstad. Även orter som Älmhult och Diö kan få kortare restider till Halmstad, då resenären kan byta tåg i Hässleholm. Banan nya mötesspår/mötesstationer för att fler turer och jämnare trafik ska kunna erbjudas resenären.

9.2.3 (Alvesta-) Värnamo – Jönköping

Efter elektrifiering och upprustning av banan finns möjlighet att utveckla regional tågtrafik. Det är motiverat att i god tid innan projektstart överväga vilka trafikeringsmöjligheter som kommer att uppstå och om dessa tillgodoser önskemål från regionerna Kronoberg och Jönköping.

9.2.4 Kust- till Kustbanan Göteborg – Kalmar/Karlskrona

Kust- till kustbanan utgör kollektivtrafikens stomme i öst-västlig riktning för länsöverskridande transporter. Hastighetsstandarden på banan är mycket varierande (se Figur 29) vilket leder till längre restider än om hela bansträckan skulle medge åtminstone 180 km/timme. I nuläget är medelhastigheten Alvesta - Kalmar endast 98 km/timme och resan tar 1 timme och 22 minuter. Med en standardhöjning som medger maxhastighet på 200 km/timme skulle restiden till Alvesta uppgå till 55 – 60 minuter. Utöver maxhastighet har antalet stopp största betydelse för medelhastigheten, det vill säga att färre stopp mellan Växjö och Kalmar förkortar restiden. Dubbelspår

bedöms inte vara nödvändigt för att uppnå förkortade restiderna mellan Alvesta och Kalmar, utan det är hastighetshöjning och ett par nya mötesstationer som krävs för att uppnå målet om ca 60 minuters restid mellan Alvesta och Kalmar.

Från Alvesta till Göteborg är restiden 2 timmar och 40 minuter. Hastighetsstandarden är sämre än mellan Alvesta och Kalmar med långa sträckor med mycket låg hastighet under 120 km/timme. En upprustning av hela sträckan Alvesta -Göteborg till åtminstone 200 km/timme vore önskvärd. Eventuella åtgärdsförslag behöver dock samordnas med utbyggnad av ny stambana mellan Stockholm och Göteborg. För närvarande pågår en åtgärdsvalsstudie för sträckan Göteborg – Borås.

9.2.5 Sydostlänken

I gällande nationell för transportsystemet planen ingår elektrifiering och upprustning av sträckan Älmhult – Olofström samt ny järnväg från Olofström till Blekinge kustbana väster om Karlshamn. Efter åtgärden planeras persontågtrafik med stopp mellan Karlshamn och Älmhult med möjliga stopp i Vilshult, Lönsboda och Olofström.

9.3 Sammanfattande analys av åtgärdsförslag

De åtgärder som bedöms rimligast att genomföra är förändringar i bussnätet. En översyn av trafikupplägg med knutpunktsupplägg och takttidtabeller kan förbättra det befintliga systemet till mycket begränsade kostnader. Utökat linjeutbud och turtäthet enligt ovanstående förslag bidrar till ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken gentemot bilresa, samt förbättrade resmöjligheter i delar av regionen där möjligheten att resa med egen bil är begränsad större andelar av befolkningen. Samtidigt medför dessa åtgärder ökade driftkostnader och en utökad flotta av fordon.

Förslagen nya och förlängda busslinjer (Älmhult-Tingsryd-Emmaboda, Åseda-Oskarshamn och (Växjö-)Ljungby – Halmstad) bedöms kunna införas snabbt om finansiella resurser finns. Effekterna av dessa linjer väntas bli goda, då resmöjligheterna till externa tillväxtmotorer, men också interna servicecentrum, förbättras. Linjerna förväntas leda till ett något ökat resande, tack vare att restiden förkortas. Linjerna behöver dock utredas vidare i regionens kommande arbete med linjenätsöversynen. Den sociala hållbarheten förbättras för boende längs sträckorna, och framför allt i de södra delarna av Kronoberg där nya kopplingar skapas i öst-västlig riktning. Införandet av linjerna kan förhoppningsvis även leda till miljömässiga vinster, då fler bilister kan lockas över till kollektivtrafiken.

Utbudsförändringar är enkelt att bestämma, men för att det ska vara möjligt krävs ofta inköp av nya fordon, framför allt om en linje är helt ny. För att få in turer i befintliga omlopp behöver dessa analyseras djupare. Bedömningen är dock att oavsett möjlighet till utnyttjande av befintliga fordon, bör utbudsökningar ske på fler länsöverskridande linjer.

En upprustning av Kust- till Kustbanan ha en mycket positiv effekt på restider och utbud på järnvägen genom Kronoberg. Eftersom banan ombesörjer nationell tågtrafik är upprustningar att betrakta som ett statligt ansvar. Genomförande av åtgärder förutsätter åtgärdsvalsstudier.

Ny persontågtrafik persontrafik på sträckan Markaryd – Halmstad bör vara något enklare att genomföra men vissa investeringar behöver göras. Banans infrastruktur är tillräcklig för att fylla en funktion som omledningsbana. Inrättande av persontågtrafik på hela sträckan Markaryd – Halmstad är främst ett regionalt intresse. Detta motiverar att regionerna bör ta ett finansiellt ansvar.

Det är i dagsläget smidigt för den som pendlar över länsgräns att lösa periodkort till önskad målpunkt i Skåne, Halland, Blekinge, Kalmar län och Jönköpings län. Moderna plattformar för biljettförsäljning såsom länstrafikbolagens egna reseapplikationer för mobiltelefoner erbjuder resenärer möjlighet att köpa biljetter till målpunkter i angränsande län. Därför antas inte biljettsystemen vara ett hinder för resenären när denne ska resa över länsgräns. Det kan dock finnas en risk i att manuell betjäning minskar vilket kan bli en begränsning för resenärer som är obekväma med de mobila lösningarna.

För tågtransporter över länsgräns finns tydlig information på både hemsidor och stationer. De sydsvenska regionerna har tillsammans bildat Öresundståg AB för att underlätta trafikplanering, biljettsystem, taxor och informationsspridning. Möjliga förbättringspotentialer för att integrera Krösatåg, fjärrtåg och regionala bussnät till en "one-stop-shop" bör undersökas.

Eftersom syftet med detta uppdrag är att stärka kollektivtrafiken för alla typer av resenärer och i linje med Gröna Kronoberg föreslås enbart åtgärder som kan betraktas som hållbara. För social hållbarhet är utgångspunkten att alla noder och hela kollektivtrafiksystemet inte begränsar resmöjligheterna för personer som inte har möjligheter att resa med egen bil, särskilda utmaningar som mobilitets – eller synbegränsningar. Det som främst skiljer åtgärdsförslagen åt är den ekonomiska hållbarheten där en ökad driftkostnad kan betraktas som mindre hållbar än mindre investeringskostnader. Alternativet skulle dock vara att begränsa rörligheten vilket inte heller är i linje med hållbarhetsbegreppet.

I nedanstående tabell visas en subjektiv bedömning av hur de olika åtgärdstyperna bidrar till hållbar utveckling. För ekonomiska perspektiv beakta driftkostnader, men inte engångsinvesteringar. Positiva effekter på miljömässig hållbarhet förutsätter att åtgärderna leder till att fler resenärer väljer att resa kollektivt i stället för med bil.

Tabell 10. Hållbarhetsanalys av åtgärder.

Typ av åtgärd	Hållbarhetsperspektiv		
	Socialt	Ekonomiskt	Miljömässigt
Upprustning av Kust- till Kustbanan	+	--	++
Persontrafik på Markarydsbanan (Markaryd – Halmstad)	+	-	++
Expressbusslinje till Halmstad	+	-	+
Expressbusslinje Älmhult – Ryd – Urshult – Tingsryd - Emmaboda	+	-	+
Stärka trafiken mellan Åseda – Högsby – Oskarshamn	+	-	+
Ökat utbud i tåg- och regionbusstrafiken	++	--	+
Knutpunktsupplägg	++	+	0

Ytterligare ett perspektiv är åtgärders påverkan på mäns respektive kvinnors resande. Det finns inte statistiskt underlag för att göra en könsfördelad analys på den aktuella geografiska nivån. Det är vedertaget att män oftare reser längre sträckor än kvinnor, och att kvinnor i större utsträckning reser för inköp och transporter av barn. Samtidigt reser män i större utsträckning än kvinnor med bil. Med förbättrade resmöjligheter på grund av ett ökat utbud och knutpunktsupplägg finns möjligheter att kombinera flexibla lokala resor med längre kollektiva resor. Ett förbättrat utbud av kollektivtrafik kan vara mer gynnsamt för kvinnor samtidigt som det kan cementera könsfördelningen av trafikslagsval.

10. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

För att förbättra tillgängligheten på landsbygden och i Kronobergs glesa miljöer behöver underlaget för kollektivtrafiken utökas. Snabbare och genare kollektivtrafikinjer med goda bytesmöjligheter behöver kombineras med lokal tillgänglighet till hållplatser. Snabbare och genare linjer kan innebära längre gångavstånd till hållplatser som behöver kompenseras med goda lokala förbindelser för gående, cyklister och bilister. Detta gäller i högsta grad även för resor där resans målpunkt ligger utanför länsgräns. Tillgängligheten till externa tillväxtmotorer påverkas av hur tillgängligheten inom Kronoberg ser ut, och framför allt till de stationsorter som finns i Kronoberg. Detta då järnväg är det klart mest fördelaktiga transportsättet vid långväga resor till externa tillväxtmotorer. Att satsa resurser på järnvägen är att ge flest antal invånare en ökad tillgänglighet, mycket tack vare den ryggrad som järnvägen utgör i Region Kronoberg. Med ökade resmöjligheter med tåg ökar också möjligheterna i de noder som järnvägen trafikerar.

Då majoriteten av alla externa resor bör ske med tåg, är det därför av yttersta vikt att säkerställa att järnvägen fortsatt blir konkurrenskraftig i Kronoberg. För att på sikt klara av ett ökat antal resor kan det krävas åtgärder på Kust till Kustbanan. Dubbelspår bedöms inte vara nödvändigt för att uppnå förkortade restider mellan Alvesta och Kalmar, utan det är hastighetshöjning (kurvutjämning), takttrafik och ett par nya mötesstationer som krävs för att uppnå målet om ca 60 minuters restid mellan Alvesta och Kalmar.

På Södra stambanan finns ett bra utbud för resor söder- och norrut. Dessutom är öppnandet av tågtrafik på Markarydsbanan mellan Markaryd och Halmstad något som kan bidra till att förbättra tillgängligheten för södra Kronobergs invånare. Detta skulle ge minskade restider till Halmstad, som i dagsläget har en något bristfällig tillgänglighet till Kronoberg.

Utöver de större åtgärder som bör studeras vidare bör också ett par mindre åtgärder genomföras för att ge en ökad tillgänglighet från Region Kronoberg till externa tillväxtmotorer. Mindre åtgärder innebär i det här fallet införandet av en ny busslinje, 830, som passerar länsgräns, förlängning av busslinje 845 samt linje 310 som får ökat utbud. I dagsläget är tillgängligheten i södra Kronoberg sämre än i övriga delar av Regionen, och detta framför allt till externa tillväxtmotorer. Att införa en Expressbusslinje mellan Älmhult – Ryd – Urshult – Ryd – Emmaboda innebär ökade resmöjligheter till noder inom Kronoberg, men också till de två järnvägsnoderna Älmhult och Emmaboda. Region Kronoberg bör även förlänga linje 845 till Halmstad så att även expressbusstrafik går till Halmstad. Detta för att minska restiden dit och öka tillgängligheten. I fallet med kollektivtrafik till Oskarshamn, via Högsby, bör antalet turer ökas för ökad tillgänglighet över dygnet till Oskarshamn, samt till de byten som kan göras i Högsby.

Region Kronoberg och Länstrafiken Kronoberg uppmanas också att se över sitt kollektivtrafiknät och arbeta mer enligt knutpunktsupplägg. Med knutpunktsupplägg ges ökade resmöjligheter med korta bytestider. Antalet linjer kan effektiviseras och resurser skjutas in på rätt plats. Utgångspunkt i knutpunktsupplägget bör vara länets noder, likt de som presenteras i rapporten *Kollektivtrafiken i länets glesa miljöer*, samt de större noderna i Kronoberg.

Utöver ovan nämna rekommendationer, rekommenderas Region Kronoberg att också utveckla kollektivtrafiknätet inom Kronoberg enligt rekommendationer i *Kollektivtrafik i länets glesa miljöer*. Med ett utvecklat kollektivtrafiknät i Region Kronoberg, ökar även tillgängligheten till externa tillväxtmotorer då tillgängligheten till externa tillväxtmotorer är relativt bra från Kronobergs större noder. Med bättre anslutningar till tex. Alvesta, Älmhult, Växjö, Hovmantorp etc. förbättras Regionens tillgänglighet till målpunkter utanför det egna länet.

BILAGA: BENCHMARKSTUDIE

I benchmarkstudien har ett par intervjuer genomförts med kollektivtrafikplanerare som arbetar med kollektivtrafikplanering för länsöverskridande kollektivtrafik. Intervjuer har genomförts med Sören Platzer på Länstrafiken Kronoberg samt Carl Björklund på Skånetrafiken.

Vid intervjuerna ställdes ett antal frågor som berör länsöverskridande kollektivtrafik. För respektive fråga har svaren flätats samman och sammanställts för samtliga intervjupersoner.

Vilken sorts trafik erbjuder ni i dagsläget för länsöverskridande resor (ut ur ert län)?

Region Kronoberg erbjuder i dagsläget både tåg- och busstrafik ut ur regionen, med Öresundståg, Krösatåg, Pågatåg, buss och expressbuss. Länstrafiken i Kronoberg driver ett 10 tal busslinjer som går ut ur länet, samt 5–6 tåglinjer.

Skånetrafiken har i dagsläget också en extern trafik där stommen utgörs av tågnätet, med Öresundståg, Pågatåg och Pågatåg Express. Utöver detta erbjuds i vissa fall även busslinjer som passerar länsgräns, men det stora länsöverskridande resandet ska ske med tågtrafiken. Skånetrafiken kör både tåg och buss på sträckan Hässleholm – Markaryd, främst på grund av kapacitetsbristen på järnvägen.

Hur ser resandet ut på de länsöverskridande linjerna som ni erbjuder?

Resandet sker framför allt under rusningstider, alltså tidiga morgnar samt eftermiddagar. Det är framför allt arbetspendling som genomförs med den länsöverskridande kollektivtrafiken. Mellan Halmstad och Ljungby sker ett visst utbyte. De länsöverskridande busslinjerna i Kronoberg har ett bra resande på linjenivå, men det är många linjer som inte har ett stort resande över själva länsgränsen, utan resandet sker oftast på var sida av länsgränsen.

Det är i tågtrafiken som det stora resandet sker över länsgräns. Detta förklaras främst på grund av att järnvägen är snabb och mycket konkurrenskraftig mot bilen. Inpendling till Kronoberg sker framför allt till Älmhult, som med IKEA har en storregional arbetsplats med tusentals dagliga pendlare. Öresundståg, Krösatåg och Pågatåg Express gör uppehåll i Älmhult – lika så SJ Snabbtåg under vissa avgångar.

Vilket utbud (tåg/buss) erbjuds för resor in i ert län som ni inte står för?

In till region Kronoberg erbjuds en del buss- och tågtrafik. Denna har sammanställts i kapitel 7, där ansvarig trafik huvudman är angivna. Länsöverskridande kollektivtrafik in till Skåne utgörs av linje 225 mellan Laholm och Båstad, linje 226 mellan Laholm – Ö Karup – Båstad samt Krösatågen till Hässleholm.

Vilka kriterier är det som ska uppfyllas för att det ska finnas ett intresse för er som trafik huvudman att erbjuda trafik i angränsande län?

Arbetet i Region Kronoberg med länsöverskridande kollektivtrafik sker tillsammans med de övriga angränsande regionerna. Relativt ofta kommer även tips in från allmänheten, med synpunkter och idéer på hur en kollektivtrafik skulle kunna se ut. Detta gäller även för länsöverskridande kollektivtrafik.

När Skånetrafiken arbetar med länsöverskridande kollektivtrafik är det behoven som styr om länsöverskridande kollektivtrafik ska erbjudas. Finns behovet – då erbjuds även länsöverskridande trafik. Fortsatt är planeringen som så att de stora externa resenärsflödena ska gå via tågnätet, som är kapacitetsstarkt. Ett exempel på länsöverskridande busslinje är linje 561 mellan Olofström – Bromölla – Sölvesborg, som går via Skåne mellan två Blekinge-orter. I Olofström finns en tydlig arbetsmarknad, i Sölvesborg går många Bromöllabor i skola. Därför fyller linjen flera syften. I Skåne finns inga busslinjer som går ut ur länet på grund av turism, däremot går Öresundstågen till Köpenhamn, som är en tydlig turistattraktion och arbetsmarknad.

Hur planeras (och samordnas) en länsöverskridande kollektivtrafik mellan olika trafik huvudmän (länstrafikbolag, regionala bolag ex Öresundståg, SJ)?

Vid planeringsarbete tar respektive trafikplanerare kontakt med motsvarighet på annan region. Det finns två sätt att förhandla kring länsöverskridande trafik, antingen genom möten och samtal mellan parterna, eller via det gemensamma samarbetsbolaget regionerna äger delar av (Öresundståg). Det krävs alltid att beslut fattas om allmän trafikplikt innan en linje kan startas. Detta gäller för samtliga aktuella län där linjen är tänkt att trafikera.

Hur är kollektivtrafikmyndigheternas roll gällande länsöverskridande kollektivtrafik?

Den stora uppgift som kollektivtrafikmyndigheten, eller Regionen, ska ansvara för är att ta fram ett trafikförsörjningsprogram för länet, där mål, visioner och åtgärder för regionen kollektivtrafik. Sedan ligger arbetet i att arbeta för att de åtgärder och mål som nämns i trafikförsörjningsprogrammet sedan uppfylls. Även länsöverskridande kollektivtrafik tas upp i respektive trafikförsörjningsprogram. Arbetet att uppfylla det som sägs i trafikförsörjningsprogrammet gällande länsöverskridande kollektivtrafik görs sedan gemensamt mellan de aktuella länen.

Kollektivtrafikmyndigheterna har även ansvaret för upphandling av den länsöverskridande trafiken, om trafikplikt givits för den aktuella linjen. Processen är då att först görs ansökan om trafikplikt, sedan tas frågan upp i regionstyrelsen, sedan fattas beslut och till sist kan trafiken upphandlas. Den region som tar ansvaret för linjen är den region som även upphandlar.

Gäller samma planering för länsöverskridande trafik med buss som för tåg?

I grunden är planeringen samma – men infrastrukturen är annorlunda beroende på om det är tåg eller buss. Tåginfrastrukturen är mer komplex och begränsningarna är större. Gällande tåg planeras mycket genom det gemensamma bolag som drivs, Öresundståg AB, medan busstrafiken planeras på respektive sida av länsgränsen, för att sedan diskuterats gemensamt mellan länen.

Det tas stor hänsyn till den regionala tågtidtabellen vid planering av länens kollektivtrafik. Detta är extra viktigt då antalet avgångar i busstrafiken är mindre, Då är kopplingen mellan tåg och buss ännu viktigare, så att bytestiden inte blir för lång.

Hur fungerar biljetthantering, taxor, kostnader och intäktsfördelning mellan länen?

Trafik mellan regionerna i Sydsverige utgår från syntaxan där reglering görs för hur biljettpreiser ska sättas för länsöverskridande resor. Intäktsfördelningen fungerar som så att respektive län får den intäkt som motsvarar resenärens genomförda resa i respektive län. Exempelvis en resa mellan Malmö – Kalmar regleras som så att intäkten från resenären fördelas baserat på hur lång sträcka resenären gjort i Skåne, Kronoberg samt Kalmar län.

På liknande vis fördelas kostnaderna efter hur stort trafikarbete som görs i respektive län. Det finns vissa undantag, exempelvis linje 345 mellan Vetlanda och Nottebäcksterminalen. Där betalas hela linjen av Jönköpings länstrafik – men de tar också hela intäkten.