



TRAFIK- FÖRSÖRJNINGS- PROGRAM

KRONOBERGS LÄN

2021 – 2030
MED UTBLICK



REGION
KRONOBERG

REGION KRONOBERG 2021

Antagen av regionfullmäktige 2021-11-24

Diarienummer: 19RGK393

FÖRORD

Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer med förnyelseförmåga är Region Kronobergs övergripande målbild.

Vår målbild för kollektivtrafiken i Kronoberg är att *i Gröna Kronoberg är kollektivtrafiken en naturlig del av våra öppna och hållbara livsmiljöer*. Med detta menar vi att kollektivtrafiken lägger grunden för att skapa en attraktiv och hållbar region samt bidrar till att människor har ett fungerande och rikt vardagsliv. Social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet präglar programmet.

Det här är Kronoberg tredje trafikförsörjningsprogram. Det har skapats utifrån en nulägesbild av vår omvärld och länet. Det beskriver hur kollektivtrafiken i Kronoberg ska utvecklas och hur vi ska arbeta för att nå mål och hantera utmaningar. Vi beskriver också hur det ska vara att leva i Kronoberg efter år 2030.

Kollektivtrafikens utveckling i Kronoberg påverkas både av vad som händer i omvärlden men också av hur aktörer i länet agerar. Med en gemensam bild över kollektivtrafikens utveckling kan vi, alla aktörer, på ett tydligare sätt se vad vi behöver påverka och samverka om. Programmet är ett verktyg för att skapa bättre förutsättningar för en hållbar utveckling i länet och ökad samverkan kring kollektivtrafikfrågor. Programmet är styrande för Region Kronobergs arbete med kollektivtrafik och stödjande för andra aktörer i länet.

TILLSAMMANS GÖR VI SKILLNAD FÖR KRONOBERG! 

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD 3

DET HÄR ÄR TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET 6

BAKGRUND OCH SYFTE 7

FRAMTAGANDEPROCESS 8

CORONAPANDEMINS PÅVERKAN PÅ KOLLEKTIVTRAFIKEN 9

KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR KRONOBERGS UTVECKLING 10

KOLLEKTIVTRAFIKENS SAMHÄLLSNYTTA 11

KRONOBERGS UTGÅNGSLÄGE 11

KOLLEKTIVTRAFIKENS UTGÅNGSLÄGE 15

KOLLEKTIVTRAFIKENS MÖJLIGHETER OCH UTMANINGAR 16

MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN 18

MÅLMODELL 19

STRATEGISKT OMRÅDE
– ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK 21

STRATEGISKT OMRÅDE
– KLIMATSMART OCH RESURSEFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK 22

STÄLLNINGSTAGANDEN FÖR KOLLEKTIVTRAFIKENS UTVECKLING 24

SAMHÄLLET 25

TRAFIKERINGEN 26

RESENÄREN 27

PLANERINGS- OCH GENOMFÖRANDEPRINCIPER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKENS UTVECKLING 28

PRIORITERADE STRÅK 29

BASUTBUD SKAPAR GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET I LÄNET 30

TÅGSYSTEM MED OLIKA ROLLER 32

TILLGÄNGLIGHET I LÄNETS GLESA MILJÖER 32

TAKTFASTA TIDTABELLER 33

MINSKAD PÅVERKAN PÅ KLIMAT OCH MILJÖ 33

MOBILITY MANAGEMENT ÅTGÄRDER 33

SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK 34

UTVECKLING AV KRONOBERGS KOLLEKTIVTRAFIK	36
2021 – 2025	37
2026 – 2030	38
UTBLICK EFTER 2030	39
ALLMÄN TRAFIKPLIKT RESPEKTIVE KOMMERSIELL TRAFIK	42
ALLMÄN TRAFIKPLIKT	43
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOMMERSIELL TRAFIK	44
EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR	46
KOSTNADSUTVECKLINGEN I KRONOBERG	47
OSÄKERHETSFAKTORER KOPPLAT TILL EKONOMIN	49
BERÄKNAD KOSTNADSUTVECKLING FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN 2021 – 2030	49
KOSTNADSUTVECKLING STAD- OCH REGIONTRAFIK 2021 – 2030	50
KOSTNADSUTVECKLING TÅGTRAFIK 2021 – 2030.	50
SAMMANFATTAD BERÄKNAD KOSTNADSUTVECKLING ALL LINJETRAFIK 2021 – 2030	51
LÄRANDE OCH UPPFÖLJNING	52
BILAGOR	54
BILAGA 1. INTERN ANSVARS- OCH ROLLFÖRDELNING	55
BILAGA 2. TÅGSTRATEGISKT UNDERLAG	57
BILAGA 3. HÅLLBARHETSSÄKRING	58
BILAGA 4. HÅLLPLATSHANDBOK	60

A green and white bus is parked on a road next to a lake. The scene is captured at sunset, with a warm, golden light reflecting off the water and the silhouettes of trees in the background. The bus has a green stripe and some text on its side, though it is not clearly legible. The water in the foreground shows clear reflections of the bus and the surrounding landscape.

DET HÄR ÄR TRAFIK- FÖRSÖRJNINGS- PROGRAMMET

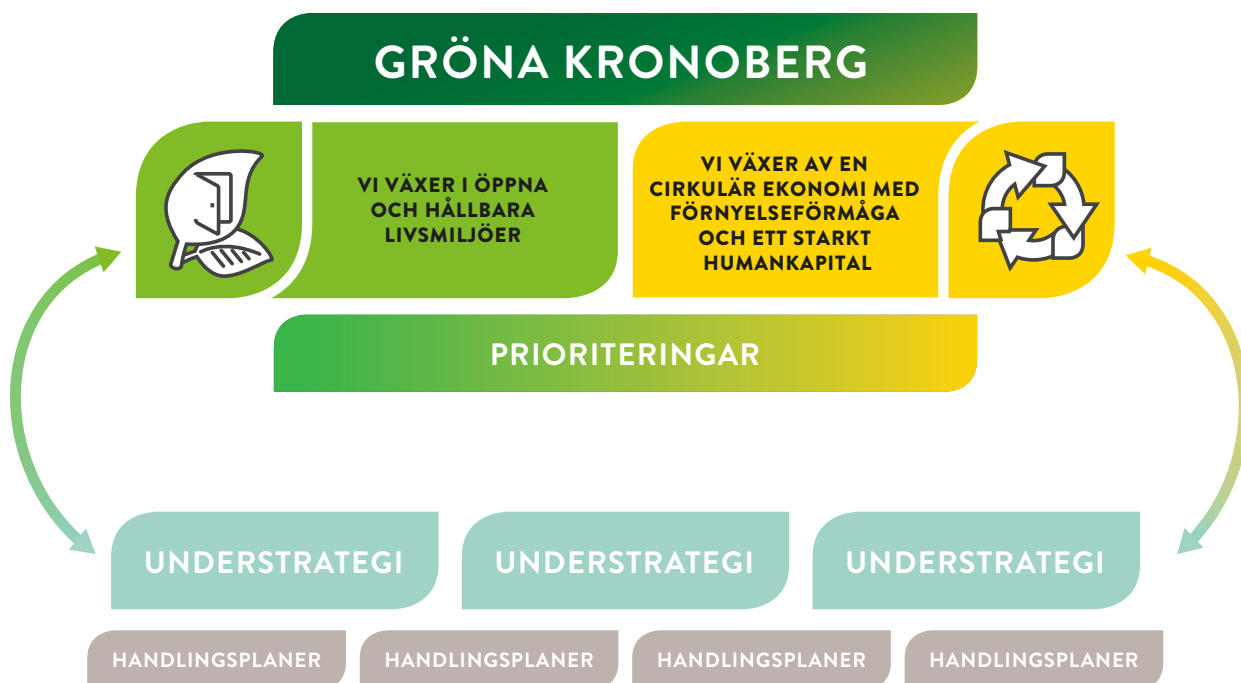
BAKGRUND OCH SYFTE

Region Kronoberg är regional kollektivtrafikmyndighet i länet och ansvarar för att ta fram trafiksörjningsprogrammet. Innehållet bygger på kollektivtrafiklagens (2010:1065) krav och på dialog med länets kommuner, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i grannlän, statliga myndigheter, intresseorganisationer och länets invånare. Vart fjärde år aktualiseras trafikförsörjningsprogrammet.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Kronobergs län är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken och styr mot den gemensamma målbilden i den regionala utvecklingsstrategin, det vill säga *Gröna Kronoberg – Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer med förnyelseförmåga*. Genom att sätta strategiska ramar och mål för kollektivtrafikens utveckling, som tydligt hänger samman med infrastrukturplaneringen, möjliggörs ett bättre helhetstänk kring hur dessa frågor kan bidra till en hållbar regional utveckling samt agera stöd så att Kronoberg växer på ett hållbart sätt.

Tidsperspektivet för trafikförsörjningsprogrammet är år 2030 med utblick. Detta innebär att programmet beskriver vad som ska uppnås med kollektivtrafiken i länet fram till år 2030, men programmet framåtblickar också. Genom att blicka längre framåt ges större möjligheter att förändra strukturer och ge långsiktiga och hållbara effekter genom konkreta insatser och strategier. Genomförandet kräver ut hållighet, åtagande och samverkan av en stor mängd aktörer som på olika sätt är berörda eller involverade i den komplexa frågan om kollektivtrafik.

Trafikförsörjningsprogrammet är en understrategi till den regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg 2025. Med hjälp av andra understrategier, såsom Länstransportplan, Kompetensförsörjningsstrategi och Kulturplan Kronoberg, vägleder de utvecklingsarbetet i regionen ur ett långsiktigt och hållbart perspektiv. Länstrafiken Kronoberg konkretiserar sedan trafikförsörjningsprogrammet i fleråriga strategier och årliga verksamhetsplaner, både för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Tillsammans utgör regionens olika strategier underlag för att binda ihop regionens ansvarsområden med kommunernas översiktsplaner. Trafikförsörjningsprogrammet har också en relation till de planer som finns på nationell nivå kring transportinfrastruktur samt grannlänens trafikförsörjningsprogram.

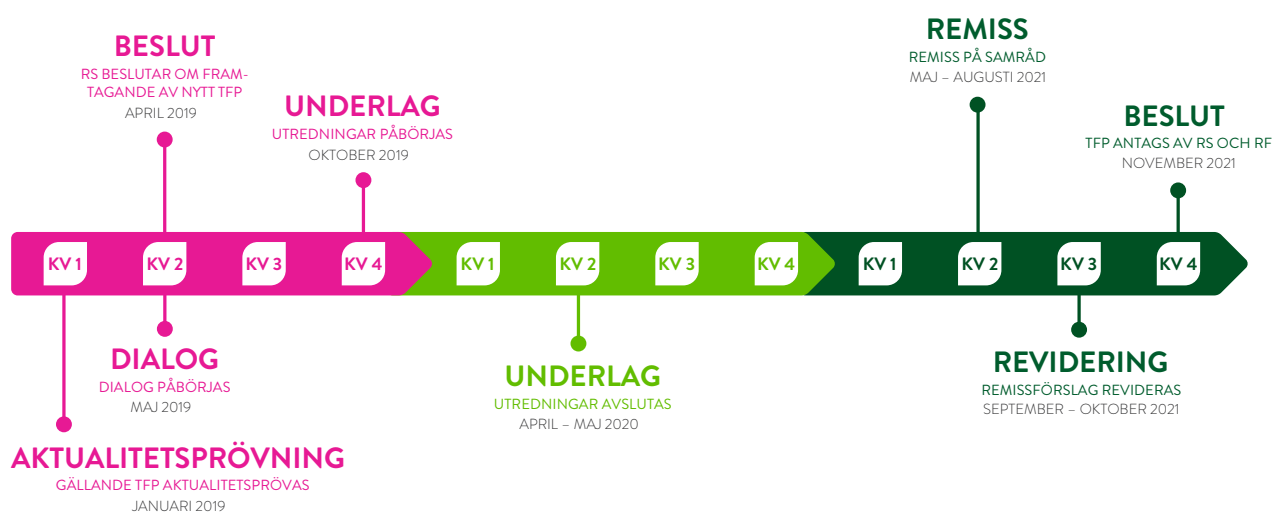


Sedan förra trafikförsörjningsprogrammet antogs har omvärlden förändrats, liksom resandebehoven i länet och till omkringliggande län. Såväl internationella som nationella mål kring hållbarhet, transport och klimat har tillkommit. Även Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi och grannlänens trafikförsörjningsprogram har reviderats.

FRAMTAGANDEPROCESS

Detta trafikförsörjningsprogram har arbetats fram av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Kronoberg. Arbetet har skett i en bred process

tillsammans med Länstrafiken Kronoberg och andra berörda parter inom den regionala organisationen. I delar av processen har även kommuner och statliga myndigheter deltagit. Dialog och samråd har även förts med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i grannlän, intresseorganisationer och länets invånare. Dialog har påbörjats tidigt i processen utifrån en intressentanalys, syftet med att påbörja dialogen i ett tidigt skede har varit att fånga in förslag och synpunkter. Dialog har också förts med olika aktörer, kopplat till näringsliv, kultur, studenter och intresseorganisationer för äldre samt personer med funktionsvariation.



FIGUR 2. TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMETS TID- OCH PROCESSPLAN.

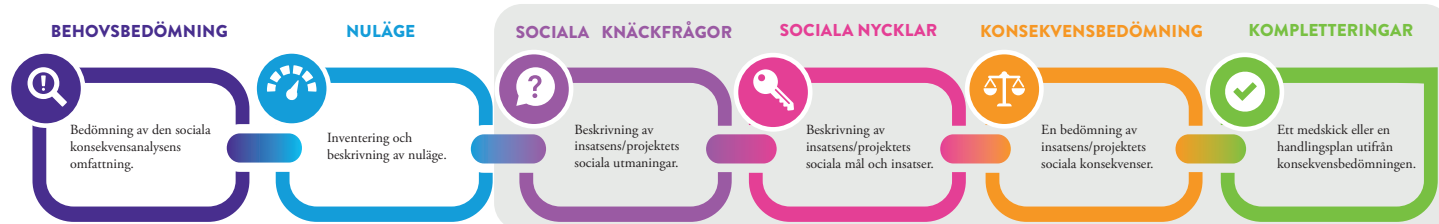
Eftersom att trafikförsörjningsprogrammet ligger till grund för långsiktiga och i vissa fall omfattande samhällsinvesteringar är det viktigt att ta hänsyn till att olika grupper i samhället har olika förutsättningar och behov. Det är också av stor vikt att belysa kollektivtrafikens långsiktiga påverkan på social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. I och med detta har vi genomgående

i processen använt två verktyg framtagna av Region Kronoberg – sociala konsekvensanalys i transportplanering och hållbarhetssäkring¹. Det handlar i stora drag om att addera perspektiv i transportplaneringen och att skapa förutsättningar för att styra utvecklingen i en hållbar riktning mot beslutade mål.

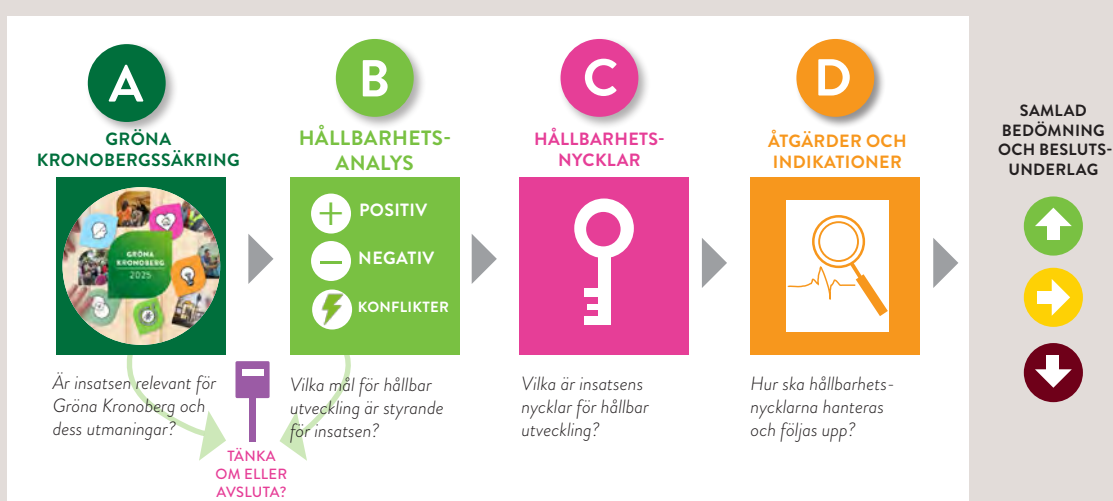
¹För mer utförlig beskrivning av metoderna se följande länkar:

Sociala konsekvensanalys i transportplanering <http://www.regionkronoberg.se/resor-och-trafik/Social-konsekvensanalys-i-transportplanering/>

Hållbarhetssäkring <http://www.regionkronoberg.se/gronakronoberg/arbetsmetod/hallbarhetssakring/>



HÅLLBARHETSSÄKRING



Genom verktygen har vi identifierat ett antal knäckfrågor som vi har valt att utreda djupare för att definiera olika hållbarhetsnycklar. Dessa nycklar bemöter identifierade kritiska frågor kopplade till social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet och har varit vägledande i processens avväganden, åtgärder och beslut.

Ett barnrättsbaserat beslutsunderlag har också tagits fram, detta för att belysa hur och om beslut i trafikförsörjningsprogrammet påverkar barn.

CORONAPANDEMINS PÅVERKAN PÅ KOLLEKTIVTRAFIKEN

Likt samhället i stort har kollektivtrafiken påverkats i hög grad av coronapandemin. Resandet med kollektivtrafiken har i princip halverats med sjunkande intäkter som följd, samtidigt som kostnaderna finns kvar. Den situation var svår att förutsäga och det är vanskligt att bedöma de långsiktiga konsekvenserna av pandemin på det kollektiva resandet när pandemin fortsatt pågår. Det är troligt att det tar tid att för resenärer att hitta tillbaka till kollektivtrafiken och att nå nivåer på resandet

för 2019 ligger flertalet år framåt i tiden. Det kommer sannolikt krävas olika typer av insatser förändra de vanor som människor under pandemin har tagit till sig, där många har valt att köra bil eller cykla. Samtidigt är det troligt att de ökade möjligheter för arbete och studier på distans som pandemin fört med sig till viss del kvarstår, vilket påverkar människors rörelsemönster. Kollektivtrafiken har en utmaning med att få tillbaka resenärerna och påvisa fördelarna att åka kollektivt. Inom den särskilda kollektivtrafiken finns det däremot en tro om att den kan komma att återhämta sig snabbare eftersom att valmöjligheterna vad gäller att resa för deras resenärer ofta är färre.

För det långsiktiga arbetet med målsättningar, ställningstaganden, planerings- och genomförandeprinciper samt kollektivtrafikens utveckling i detta trafikförsörjningsprogram har ingen hänsyn till coronapandemin eventuella konsekvenser tagits. Detta med anledning av den rådande osäkerhet kring pandemins långsiktiga effekter, men framförallt med anledning av att regionen fortfarande står inför stora samhällsutmaningar kopplade till att skapa ett hållbart samhälle. Det är dock troligt att pandemins effekter får ett större inflytande när Trafikförsörjningsprogrammet aktualiseras nästa gång.

KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR KRONOBERGS UTVECKLING



Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för hållbar regional utveckling i Kronoberg och skapar förutsättningar för hållbar tillväxt och attraktiva livsmiljöer i Kronoberg. Kollektivtrafiken utgör en väsentlig del av transportsystemet för många människor i Kronobergs län redan idag och är avgörande för länets funktion och utveckling framöver. Det är viktigt att arbeta för en ökad och mer attraktiv kollektivtrafik i Kronoberg, så att fler har möjlighet att välja bort bilen.

Detta kapitel beskriver Kronobergs och kollektivtrafikens samhällsnytta, utgångsläge på en övergripande nivå, samt samhällsutmaningar som regionen står inför.

KOLLEKTIVTRAFIKENS SAMHÄLLSNYTTA

Kollektivtrafikens bidrag till samhället är mer än det som traditionellt syns i beräkningar av kostnader och intäkter. Genom ett mer hållbart resande bidrar kollektivtrafiken till minskad negativ miljöpåverkan och ökad tillgänglighet till såväl länets arbetsmarknadsregioner som till länet i stort. Varje år skapar kollektivtrafiken i Sverige en samhällsekonomisk nytta på mer än 14 miljarder kronor (WSP, 2017). I Kronoberg har samhällsnyttan beräknats till drygt 670 miljoner kronor per år. Nyttorna visar sig på många olika sätt, men bland annat genom bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet, färre trafikolyckor och minskat klimatutsläpp genom minskad biltrafik på vägarna.

Kollektivtrafiken driver också regional utveckling och tillväxt med ökade möjligheter att ta del av arbete, utbildning och kultur samt ökad jämlikhet och jämställdhet i samhället. Genom fortsatta satsningar på en klimatsmart och utvecklad kollektivtrafik som fler kan ta del av kan samhällsnyttan ökas ytterligare och bidra till att uppnå målsättningar i den regionala utvecklingsstrategin.

KRONOBERGS UTGÅNGSLÄGE

EN REGION MED MÅNGA SIDOR

Kronoberg växer i ett växande Sydsverige. Befolkningen i Kronoberg har ökat i stadig takt sedan början av 2000-talet, ökningen under perioden ligger på nio procent, och det bor drygt 200 000 invånare i länet. Kronobergs län består av åtta kommuner varav samtliga har växande tätorter. Prognosen framåt är att befolkningen kommer att fortsätta öka i alla kommuner utom Lessebo, om än inte i samma takt som tidigare, och några år efter 2030 beräknas länets totala folkmängd uppgå till drygt 225 000 invånare. Befolkningstillväxten sker framför allt i tätorterna, medan antalet som bor utanför tätort minskar. Under 2019 minskade befolkningen i fyra av länets kommuner (Alvesta, Lessebo, Ljungby och Tingsryd) och sedan 2016 har befolkningstillväxten avtagit i alla kommuner förutom Växjö – något som hänger samman med att invandringsnettot minskat sedan dess. För Kronobergs del kommer också andelen av befolkningen över 80 år att öka framöver i hela länet, vilket kommer att ställa stora krav dels på befolkningen i arbetsför ålder, dels på länets samhällsservice.



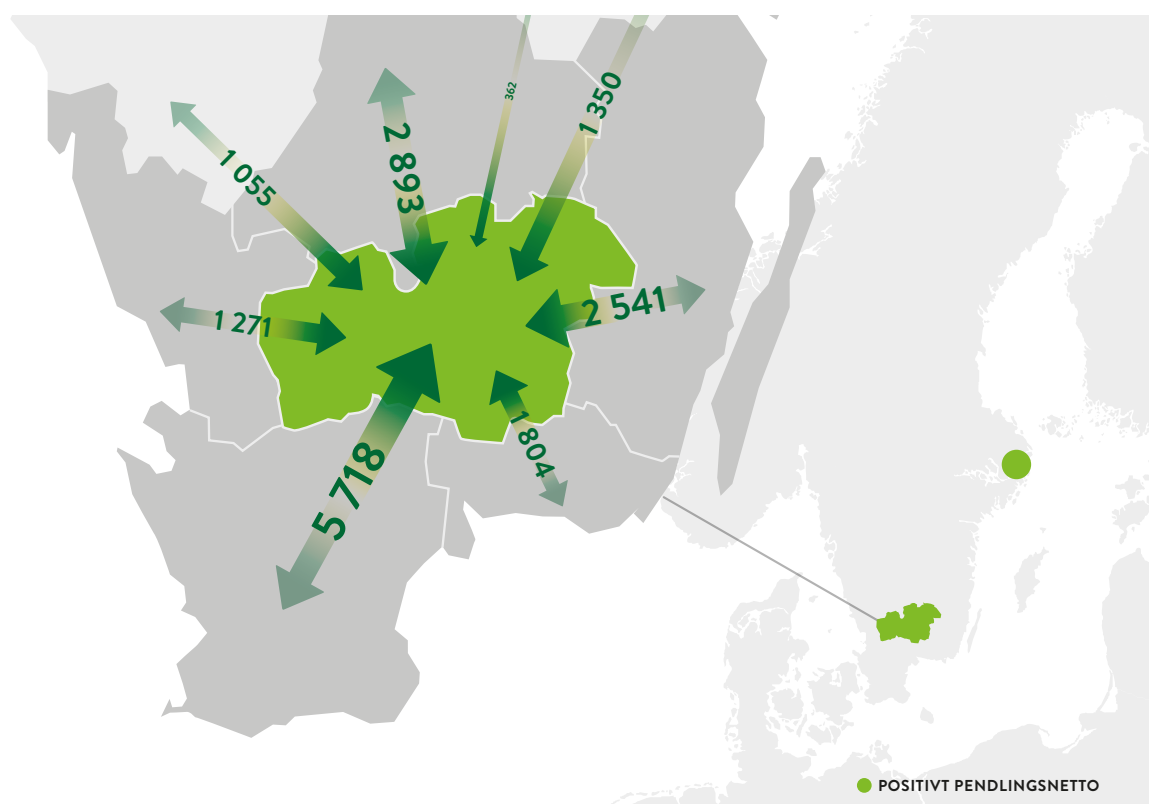
Socioekonomiska faktorer som medelinkomst, förvärvsfrekvens, utbildningsnivå och tillgång till bil varierar i Kronoberg och det är inom vissa delar stor skillnad mellan kommunerna. Medelinkomsterna är högst i länets större kommuner; Älmhult, Växjö och Ljungby. Förvärvsfrekvensen ligger något lägre än rikssnittet, men i motsats till en vanlig bild så har Kronobergs landsbygder en lägre arbetslöshet än dess tätorter. Även om utbildningsnivåerna har ökat rejält under 2000-talet ligger de något under rikssnittet. Andelen av Kronobergs hushåll som har tillgång till minst en bil ligger på 64 procent, dock förekommer det stora skillnader inom länet där det generella mönstret är att biltillgången är lägre i tätorterna och högre i länets glesa miljöer och landsbygder. Detta relaterar till länets glesa struktur och relativt låga befolkningstäthet. En annan intressant aspekt är hur fördelningen mellan män och kvinnor varierar i länet. Det bor mer män än kvinnor i Kronoberg, generellt sätt bor dock fler kvinnor i tätorter medan landsbygderna domineras av män.

Kronobergs län har ett centralt läge i södra Sverige, vilket innebär att länet har grannar i alla väderstreck och att samtliga kommuner gränsar till ett annat län. Detta ger som resultat att det finns flera funktionella områden som är länsöverskridande, trots länets monocentriska

struktur. Det finns storregionala relationer och samband kring såväl pendling och arbetsmarknads-regioner som service mellan Kronoberg och grannlänerna. Detta medför att det inte finns en generell kollektivtrafiklösning för hela länet, olika transportbehov har olika lösningar i olika geografier. Det centrala läget skapar också en tydlig stråkstruktur där stora nationella och regionala infrastrukturobjekt genomkorsar länet i alla riktningar. Länets befolkning är till stor del koncentrerad runt dessa större stråk. Runt 60 procent av länets befolkning bor inom en kilometer från ett stråk, 88 procent bor inom fem kilometer.

EN ATTRAKTIV ARBETSMARKNAD

Synen på pendling och rörlighet på arbetsmarknaden har förändrats under de senaste decennierna. Administrativa gränser har inte samma betydelse längre, utan allt fler pendlar längre sträckor och över länsgränser. Ett område, likt Kronoberg, som växer på många olika sätt skapar en ökad rörlighet. Detta skapar goda förutsättningar för utveckling, men genererar också ett behov av att transportera sig. I Kronoberg är tre arbetsmarknadsregioner definierade; Ljungby, Växjö och Älmhult. Mellan dessa finns det ett stort utbyte, varför det är av stor vikt att resmöjligheterna mellan orterna fortsätter att utvecklas.



FIGUR 5. SAMMANLAGD IN- OCH UTPENDLING I KRONOBERGS LÄN 2017.

Kronobergs län har ett positivt pendlingsnetto, vilket innebär att fler pendlar in till än ut ur länet för arbete. De största pendlingsrörelserna i länet sker i relation till Skåne, drygt en tredjedel av de länsöverskridande pendlingsrörelserna sker här. Framförallt sker inpendling till större arbetsplatser i Älmhult och Markaryd i denna relation. Pendling till och från arbetsmarknadsregionerna i Kalmar, Blekinge, Jönköping och Halland är också viktiga pendlingsrelationer. Att hela Kronoberg är väl integrerat med sina grannar är på lång sikt avgörande för Kronobergs förmåga att vara en attraktiv region i stort, inte enbart som en attraktiv arbetsmarknad. En viktig del i detta är att växa hållbart och då måste det vara möjligt att resa kollektivt på ett välfungerande sätt. Ett fortsatt stort utbyte med våra grannlän kommer att ställa högre krav på redan idag ansträngd infrastruktur, framför allt på järnvägen söderut. Här finns i viss mån redan kapacitetsbrist i kollektivtrafiksystemet, något som kommer att behöva byggas bort för att möjliggöra för ett utvecklat hållbart resande även i framtiden.

ETT JÄMLIKT TRANSPORTSYSTEM

För att kunna planera för framtiden och ett jämlikt transportsystem behöver utvecklingen i Kronoberg beaktas och analyseras. Generellt sett pendlar män längre än kvinnor, kvinnor arbetar ofta närmare sitt hem och högutbildade pendlar längre än lågutbildade. Genom kollektivtrafik skapas större arbetsmarknadsregioner – befolkningen får genom en snabb kollektivtrafik tillgång till en större arbetsmarknad med fler valmöjligheter samtidigt som näringsliv får tillgång till ett större urval med rätt kompetens.

Resmönster och attityder skiljer sig åt i olika grupper av människor i Kronoberg. Kvinnor gör fler resor varje dag än män, men resorna är kortare. Kvinnor använder bilen mindre och kollektivtrafiken mer än män. Män reser mer koncentrerat till rusningstid, medan kvinnor reser mer utspritt över dagen. Denna skillnad kan förklaras av att kvinnor i Kronoberg arbetar deltid samt hämtar och lämnar barn i större utsträckning än män. Yngre reser mer kollektivt, cyklar eller går, medan äldre i större utsträckning kör bil. Äldre gör generellt sätt färre antal resor per dag än yngre. Vi reser vid olika tidpunkter; till arbete och studier sker reser främst i peak, medan äldre reser främst mitt på dagen och ungdomar ofta mer kvällstid. Detta gör att neddragningar eller satsningar slår olika på olika grupper.

Attityder och värderingar kopplat till hållbarhet och transportfrågor skiljer sig åt både mellan kön och ålder. Kvinnor och yngre tenderar att värdera miljövänligare beteende och klimatåtgärder för transportsektorn högre jämfört med män och äldre. Personer med funktionsvariation reser betydligt mindre än personer som inte har någon funktionsvariation. Socialt utsatta grupper påverkas i större utsträckning än andra negativt av buller,

dålig luft, barriäreffekter och bristande infrastruktur, samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. Resandet skiljer sig åt mellan stad och land, boende på landsbygder kör mer bil än boende i tätorter. Däremot är resorna för boende på landsbygder kortare än för de som bor i tätorter.

Genom att analysera vårt transportsystem utifrån olika gruppers behov och förutsättningar kan vi få med fler perspektiv i planeringen och utformningen av kollektivtrafiken för att säkerställa ett mer jämlikt och jämställt transportsystem.

TRANSPORTERNAS KLIMATPÅVERKAN

Klimatförändringar är en stor utmaning och transportsektorn måste ställa om för att minimera utsläppen av klimatgaser. De klimatpåverkande utsläppen i länet har minskat de senaste decennierna, men transportsektorn har haft en begränsad minskning och endast bidragit nämnvärt till den totala minskningen. Samtidigt ökar den totala trafikmängden och transportsektorn står för drygt hälften av länets klimatpåverkande utsläpp idag, varav personbilstrafiken står för 56 procent av dessa utsläpp. Vi reser mer och vi reser längre, och även om kollektivtrafikresandet också ökar så sker detta inte i samma takt som det totala resandet.

En stor del av vårt transportsystem utgörs av bilen, i Kronoberg kör en invånare i genomsnitt 745 mil per år. Bilen är praktisk i många fall, men de negativa miljökonsekvenserna av ett omfattande och ökande bilresande blir mer och mer tydligt – och kommer i allt större utsträckning i konflikt med beslutade mål. Förutom klimatet påverkar bilismen också våra stadsmiljöer och folkhälsa. Kollektivtrafiken är ett av flera verktyg för att minska transportsystemets klimatpåverkan. Genom att öka andelen kollektivtrafikresenärer, det vill säga att få bilister att åka kollektivt istället, och ta marknadsandelar från bilen samt att arbeta för att fler fordon övergår till förnyelsebara drivmedel skapas förutsättningar för ett mer hållbart transportsystem.

TILLGÄNGLIGHET TILL MÅLPUNKTER

Tillgång till olika former av service är viktiga parametrar vid val av bostadsort. Förskolor och grundskolor finns utspridda över länet, gymnasieskolor finns i flertalet av länets kommuner. Linnéuniversitetet har en mycket stor betydelse för hela regionens utveckling. Vuxenutbildning är en allt större utbildningsform i såväl Sverige som Kronoberg. Antalet elever i vuxenutbildning överstiger idag antalet elever i gymnasieålder.

I alla kommunhuvudorter finns bensinstation, fullsorterad livsmedelsbutik, post, tandläkare och vårdcentral. I Växjö och Ljungby finns även sjukhus. Gällande annan service, såsom möjligheter till klädinköp, så finns större centrumbildningar i Ljungby, Växjö och Älmhult.

Tillgängligheten till målpunkter via kollektivtrafik är överlag god i länet. Inom en kilometer från länets hållplatser bor 92 procent av Kronobergs befolkning, dock är det viktigt att poängtera att det på kommunal nivå finns större skillnader. 98 procent av länets förskolor, grundskolor och gymnasieskolor samt 100 procent av länets vårdcentraler finns också inom samma avstånd. Även till andra målpunkter, exempelvis olika fritidsaktiviteter, natur- och rekreationsområden, kulturella institutioner och besöksmål är tillgängligheten förhållandevis god – av ett stort antal identifierade målpunkter nås 88 procent via kollektivtrafik. En stor del av besöksmålen är dock till stor del beroende av bilburna besökare, både lång- och kortväga. Anledningar till detta varierar, men främst relaterar det till bristfällig infrastruktur, lågt utbud av kollektiva kommunikationer på kvällar och helger samt att besöks-målet i sig är otillgängligt. Med tanke på att kollektivtrafiken också är ägnad åt att innefatta vardagsresor är fritidsresor viktiga att få med i planeringen. Här finns det stor utvecklingspotential av kollektivtrafiken både kvällar och helger.

Samtidigt har en hållplats i sig inget egenvärde, utan den får ett värde för tillgänglighet och närbarhet först när den trafikeras och förflyttning kan ske. Kronoberg som helhet skiljer sig inte från mängden, utan det finns en typisk koncentration av tillgänglighetsskapande avgångar under rusningstid (dvs. 06 – 08 och 15 – 18). Under dessa tidsperioder finns det avgångar från mer än 75 procent av länets hållplatser. Utanför rusningstid är det främst stomnätet som trafikeras, framåt kvällen blir tillgängligheten överlag låg i hela länet.

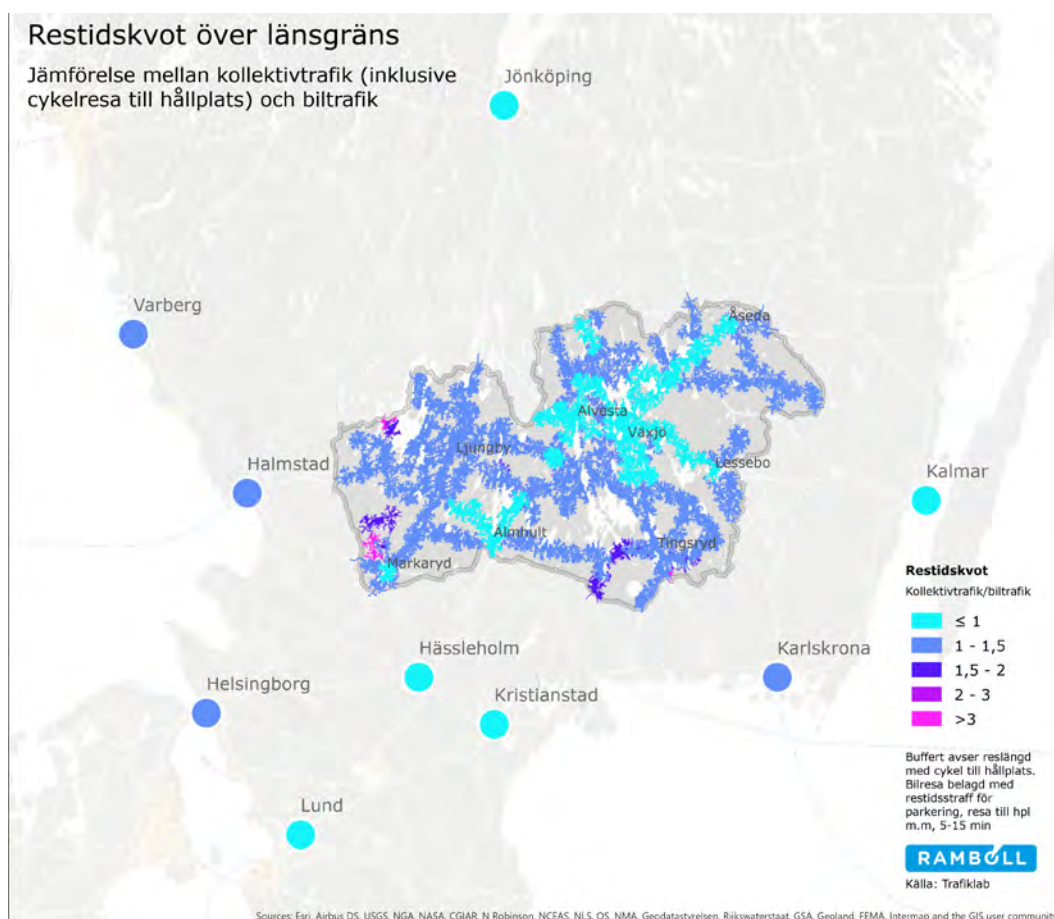
Detta medför att tillgängligheten är störst för arbetspendlare, medan de som reser mitt på dagen och kvällen har en sämre tillgänglighet.

Av hållplatserna är det drygt 33 procent som har mindre än 10 dubbelturer per vardag, 27 procent har fler än 36 dubbelturer och resterande hållplatser ligger däremellan. Med minst 10 dubbelturer per dag kan kollektivtrafiken vara ett reellt alternativ för arbets- och studiependling, för de mindre trafikerade hållplatserna finns det en stor potential i att titta på alternativa upplägg för att förbättra utbudet totalt sett.

TILLGÄNGLIGHET I OLIKA GEOGRAFIER

Kronoberg har, som nämns ovan, en tydlig stråkstruktur med en stor koncentration av länets invånare till dessa. Med tanke på länets position i södra Sverige och glesa struktur med långa avstånd behöver det finnas tydliga stråk och kopplingar inom och mellan länet och andra regioner som underlättar rörligheten. Förut-sättningarna för rörlighet skiljer sig åt mellan olika geografiska områden, som mellan stad och landsbygd, mellan de tätbefolkade stråken och mer glesa miljöer längre från stråken.

Överlag har Kronoberg långa restider till externa tillväxtmotorer, dock gäller detta för både kollektivtrafik och biltrafik vilket medför att många länsöverskridande resor görs snabbare kollektivt än med bil. Restidskvoterna är för de längre resorna låga, för tåg <1 och för buss generellt 1 – 1,5 jämfört med bil. För de kortare resorna inom länet är däremot bilen snabbare, ibland för att det inte går att åka kollektivt den kortaste vägen.



FIGUR 6. RESTIDSKVOTER ÖVER LÄNSGRÄNS.

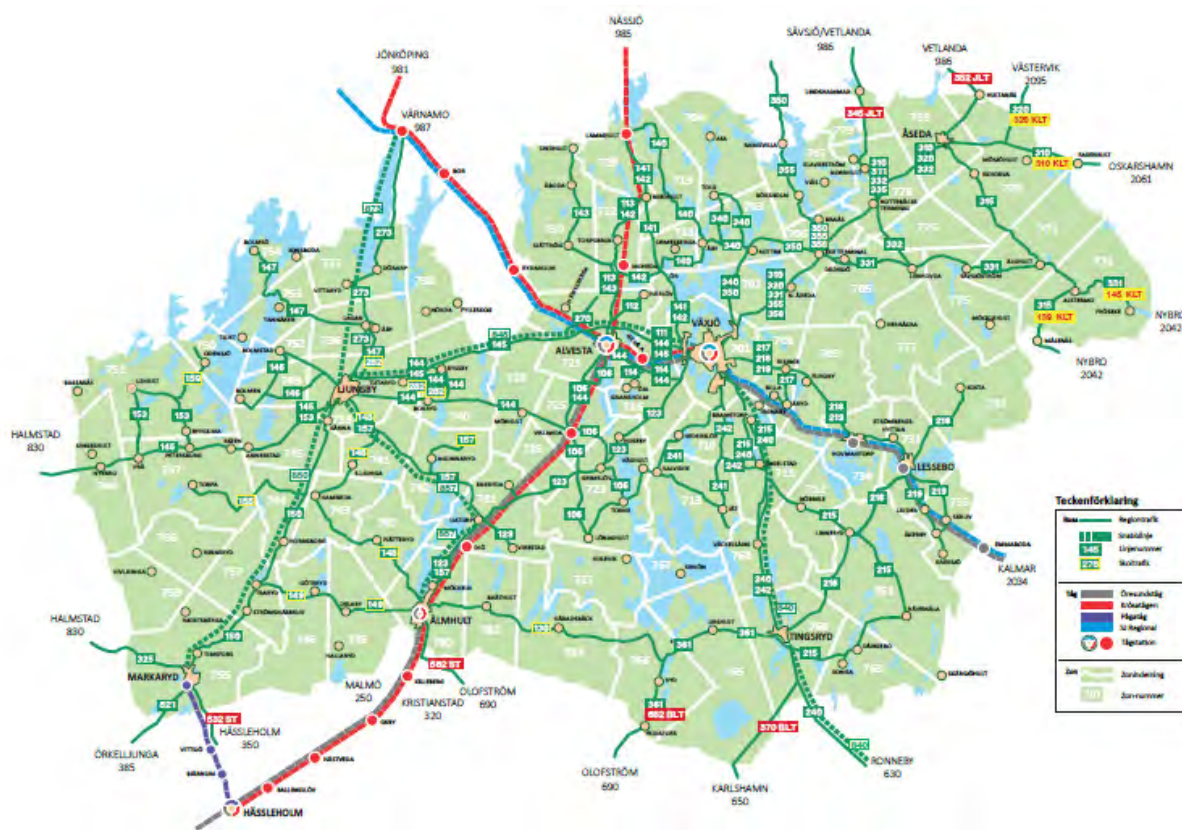
Idag sträcker sig människors vardagsliv ofta bortom det lokala. För att det praktiska vardagslivet ska fungera måste det vara lätt att nå, och röra sig mellan, olika målpunkter i vardagen. Många av länets invånare pendlar dagligen över både kommun- och länsgräns för arbete och utbildning, detta behov måste vi stödja och ta hänsyn till. Det handlar till exempel om tillgången till olika färdmedelsalternativ, lokalisering och utformning av hållplatser, turtäthet och att det är enkelt att byta mellan olika trafikslag. Längs stråken finns ett utbud, både vad gäller turtäthet, antal linjer och färdmedelsalternativ, som skapar goda möjligheter att resa kollektivt och få det praktiska vardagslivet att fungera. Utmaningen ligger i att stärka kommunikationerna och tillgodose människor som bor i mer rurala miljöer med kollektivtrafik. Vidare finns det också en stor utmaning i att få människor att ställa bilen, oberoende av var de bor, och åka kollektivt där så är möjligt.

Det finns ingen generell kollektivtrafiklösning för hela länet – olika geografier har olika transportbehov, vilket kräver olika lösningar. Det som dock kan sägas gälla mer generellt är att vi behöver arbeta mer med beteendeförändringar och fortsätta höja kollektivtrafikens status.

KOLLEKTIVTRAFIKENS UTGÅNGSLÄGE

DAGENS TRAFIKSYSTEM

Kollektivtrafiksystemet i Kronoberg är utifrån olika trafikeringsupplägg yttäckande. Den lokala och regionala tågtrafiken utgör tillsammans med ett antal större regionbusslinjer stommen i det samhällsfinansierade kollektivtrafiksystemet. De skapar ett regionalt stomlinjenät med ett bra utbud som erbjuder snabba pendlingsmöjligheter mellan i första hand regionens kommunhuvudorter, men också över länsgräns.



FIGUR 7. KOLLEKTIVTRAFIKNÄTET I KRONBERGS LÄN 2020.

Tågtrafiken utgörs av två olika system, regiontåg respektive lokaltåg, vilket kännetecknas av olika hastighet och uppehållsbild. De trafikerar tillsammans sträckorna Köpenhamn/Kastrup – Kalmar, Hässleholm – Markaryd och Växjö – Jönköping via antingen Värnamo eller Nässjö. Det finns också tågtrafik till Göteborg och Stockholm.

Regionbusstrafiken är också uppbyggd utifrån olika systemtänk. Trafiken i stomlinjenätets stråk har överlag stort resande, men körs utifrån lite olika trafikeringsupplägg. Express-busstrafiken har få uppehåll och snabba restider, medan övrig trafik i de regionala stråken har en tätare uppehållsbild vilket medför längre restider. Det finns också regionbusstrafik utanför de

regionala starka stråken och den är främst utformad för att tillfredsställa skolelevers resbehov.

I dagsläget finns stadstrafik i två av länets städer, Växjö och Älmhult. Stadstrafiken i Växjö har ett stort utbud med ett flertal linjer mellan stadens olika delar. Stadstrafiken i Älmhult är främst av en lokal och serviceinriktad karaktär.

Närtrafik är den form av kollektivtrafik som finns för de som bor i områden där det inte finns traditionell kollektivtrafik. Närtrafiken erbjuder fler resmöjligheter i veckan och fler utpekade hållplatser med tillgång till samhällsservice att stiga av på.

Den särskilda kollektivtrafiken är till för en definierad målgrupp med särskilt tillstånd eller behörighet, då den inte är öppen för alla resenärsgupper. Främst gäller detta färdtjänst och sjukresor. Myndighetsutövningen och utförandet av färdtjänst och riks-färdtjänst har av kommunerna Alvesta, Lessebo, Ljungby, Tingsryd, Uppvidinge och Växjö lämnats över till Region Kronoberg. Serviceresor är den organisation inom Region Kronoberg som samordnar färdtjänst- och riks-färdtjänsttransporter, sjukresor och närtrafik. För resor till sjukvård utanför länet finns även Linnéan som möjliggör bussresor till sjukvården i Malmö, Lund och Karlskrona.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten verkar också för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet, bland annat genom att taxiverksamheten bidrar stort till regionens färdtjänstverksamhet.

DE SENASTE ÅRENS UTVECKLING

De senaste åren har kollektivtrafikresandet i Kronobergs län ökat i stadig takt. Sedan 2006 har antal resor ökat med 79 procent. Under 2019 genomfördes drygt 10,6 miljoner resor med tåg och buss i Kronoberg, vilket är en ökning med över två procent jämfört med 2018. Sett i det längre perspektivet är det framförallt resandet med stadsbuss och tåg som bidragit till den positiva resandeutvecklingen.

Marknadsandelen beskriver andelen resor som sker med kollektivtrafik av alla resor med motorfordon. Under de senaste åren har marknadsandelen i Kronobergs utvecklats positivt och uppgick 2019 till 14 procent. Trots den positiva utvecklingen finns det en stor potential att öka marknadsandelen då bara drygt var sjunde resa görs med kollektivtrafik.

Nöjdheten bland kunder och allmänhet mäts via den branschgemensamma Kollektivtrafikbarometern. Under 2019 var 70 procent av kunderna nöjda med Länstrafiken Kronoberg, av allmänheten var 60 procent nöjda. Kollektivtrafikbarometern mäter också andelen som anser att det är enkelt att resa med kollektivtrafik – i Kronoberg tycker 80 procent att det är enkelt.

Den kollektivtrafik som utförs av Serviceresor har de senaste åren utvecklats i lite olika riktningar. Närtrafik har ökat antal resor med runt 35 procent, men det sammanlagda antalet resor uppgår dock enbart till drygt 11 500. Merparten av resorna med närtrafik sker i Ljungby kommun. Även kostnaden för denna trafik har ökat under de senaste åren, från dryga 1,4 miljoner kronor år 2015 till 2,6 miljoner kronor år 2018. Viss del av denna kostnadsutveckling kan dock härledas till att systemet för närtrafik har förändrats de senaste åren.

Gällande utvecklingen för sjukresor och färdtjänst har kostnaden ökat markant från 2015 till 2018. För sjukresor har kostnaderna ökat med 47 procent, medan kostnaderna för färdtjänst ökat med 26 procent. Kostnaderna för riks-färdtjänst har däremot sjunkit med drygt nio procent. Resandeutvecklingen varierar också, sjukresorna har ökat medan både färdtjänst och riks-färdtjänst har minskat. Nöjdheten bland kunder mäts via den branschgemensamma Anbarö. Under 2019 var 82 procent av kunderna nöjda med Länstrafiken Kronoberg.

KOLLEKTIVTRAFIKENS MÖJLIGHETER OCH UTMANINGAR

De senaste åren har Kronobergs kollektivtrafiksystem haft en stor resandökning och marknadsandelen har haft en positiv utveckling. För att fortsätta i denna positiva riktning finns flera utmaningar och möjligheter att arbeta vidare med.

Påverkan på klimatet är en av vår tids största utmaningar och att åstadkomma ett hållbart transportsystem är en nödvändighet. Vägtrafiken har idag en stor negativ påverkan på klimatet. Urbanisering och ökande transporter leder till ökade utsläpp av växthusgaser och en ökad trängsel i städerna, vilket bl.a. påverkar miljön, människors hälsa, trygghet och säkerhet. I denna utveckling har kollektivtrafiken goda förutsättningar att minska såväl negativ påverkan på klimat och hälsa samt trängselproblematik. En välfungerande kollektivtrafik kan bidra till ett minskat bilberoende, vilket medför en ökad marknadsandel. Detta tillsammans med betendepåverkan, energieffektivisering, förändrade miljökrav, digitalisering och teknikutveckling är viktiga beståndsdelar för omställningen till ett mer hållbart samhälle.

De senaste åren har befolkningen vuxit allt snabbare, vilket påverkar hela samhället – stora krav kommer att ställas på infrastruktur och trafikering även framöver. Befolkningsutvecklingen – både till storlek och till geografisk fördelning – kommer att påverka kollektivtrafikens utvecklingsbehov på olika sätt i olika delar av länet. Hur och var vi bor, var vi arbetar eller studerar samt var vi spenderar vår fritid påverkar också hur vi

rör oss. Behovet av kollektivtrafik ser även olika ut beroende på vem du är; ålder, kön, funktion och socioekonomi är exempel på aspekter. Idag arbetar, reser och studerar människor annorlunda jämfört med förr, vi rör oss i större sammanhang och större geografier. Synen på pendling och rörlighet på arbetsmarknaden har förändrats i takt med allt större arbetsmarknadsregioner och regionförstoring. De administrativa gränserna har inte samma betydelse längre, utan människor rör sig dagligen långa sträckor och över länsgräns för arbete och studier. Människan lever också längre och beroende på hur frisk en håller sig kan det få olika påverkan på de olika formerna av kollektivtrafik. Detta gäller även för människors vanor och i viss mån beteende, de sitter kvar upp i åldrarna.

En viktig del i arbetet med att utveckla kollektivtrafiksystemet ligger i att förändra synen på kollektivtrafiken. Vi behöver skapa ett transportsystem som är attraktivt, tillgängligt, enkelt, tryggt och säkert samt robust och pålitligt utifrån människors olika förutsättningar och behov. I detta ligger också behovet av att gå bortom tanken om att satsningar på kollektivtrafik görs utifrån ekonomiska och ekologiska aspekter. Kollektivtrafiken har stora möjligheter att motverka både fysiska och sociala barriärer om den utformas utifrån sociala aspekter. Den kan bidra till att motverka skillnader mellan samhällsgrupper och socialt utanförskap genom att skapa större tillgänglighet i samhället.

Dessa samhällsutmaningar är stora och utmanande, men genom att använda kollektivtrafiken som ett verktyg för stärka en hållbar utveckling kan vi arbeta med att vända utmaningarna till möjligheter som leder till hur vi vill att Kronobergs län och kollektivtrafiken ska se ut efter år 2030.



MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

MÅLMODELL

Trafikförsörjningsprogrammets övergripande målbild är att *i Gröna Kronoberg är kollektivtrafiken en naturlig del av våra öppna och hållbara livsmiljöer*. De strategiska områdena och målen i programmet är formulerade för att bidra till uppfyllelsen av målbilden, som i sin tur är formulerad för att peka mot målbilden i den regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg.



Programmets mål bidrar också till de nationella transportpolitiska målen och miljömålen samt siktar mot de storregionala mål som är gemensamt formulerade av Regionsamverkan Sydsverige. På internationell nivå bidrar trafikförsörjningsprogrammet till Agenda 2030.

Utgångspunkten för målmodellen är hållbar utveckling, vilket handlar om att tillgodose människors behov och mänskliga rättigheter idag utan att äventyra

kommande generationers möjligheter att tillgodose sina. Region Kronobergs arbete för en hållbar utveckling vilar på tre ben; social, ekologisk och ekonomisk utveckling. De tre perspektiven är lika viktiga och varandras förutsättningar. Människan är i centrum, ekologin sätter ramarna och en långsiktig ekonomisk hushållning är en förutsättning samt ett medel för hållbar utveckling.

Kollektivtrafiken bidrar till social hållbarhet genom att göra samhället tillgängligt för människor i regionens olika delar. Den bidrar till människors hälsa genom bland annat minskade utsläpp. Kollektivtrafiken ger också förutsättningar för ökad fysisk aktivitet i form av kombinationsresor med cykel och gång. Kollektivtrafiken begränsar även antalet olyckor i transportsystemet. Den bidrar till ekologisk hållbarhet genom att möjliggöra människors tillgänglighet med förhållandevis liten miljöpåverkan. Kollektivtrafiken bidrar till ekonomisk hållbarhet genom att skapa tillgänglighet till arbete och studier samt genom att underlätta för näringsliv att etablera sig och rekrytera. Den bidrar också till transportsystemets robusthet.

För att på ett tydligt sätt kunna arbeta mot målbilden är arbetet uppdelat i två strategiska områden:

- Attraktiv kollektivtrafik
- Klimatsmart och resurseffektiv kollektivtrafik



FIGUR 9. TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMETS MÅLMODELL, BESTÅENDE AV EN ÖVERGRIPANDE MÅLBILD OCH TVÅ STRATEGISKA OMRÅDEN.

Målbild och strategiska områden beskriver övergripande vad som ska känneteckna kollektivtrafiken i Kronobergs län år 2030. De strategiska områdena visar i vilken riktning vi behöver arbeta för att möta de utmaningar vi står inför och preciseras i ett antal mål. Varje mål kompletteras av en eller flera indikatorer eller åtgärder. Syftet med indikatorerna är att ge regionens aktörer en övergripande bild om kollektivtrafiken i länet utvecklas i önskad riktning och kommer i stor utsträckning från Svensk kollektivtrafiks verktyg Kollektivtrafikbarometern, Barometer för anropsstyrd trafik (Anbarö) och FRIDA miljö- och fordonsdatabas samt egna mätningar och beräkningar. Åtgärder syftar till

material (av olika slag) som ska tas fram, verktyg som ska användas, arbete som ska göras kontinuerligt eller fysiska åtgärder i infrastrukturen.

Enligt kollektivtrafiklagen ska ett trafikförsörjningsprogram följas upp årligen. Denna uppföljning görs genom årlig måluppföljning samt rapportering till Transportstyrelsen under första halvåret av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. All uppföljning och rapportering av mål, indikatorer och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet kommer i möjligaste mån att beskrivas uppdelat på kön och åldersgrupper. Uppföljningen kommer även att ta hänsyn till de tre hållbarhetsdimensionerna.

STRATEGISKT OMRÅDE – ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

LEDORD: TRYGGT OCH ENKELT, TILLGÄNGLIGT OCH INKLUDERANDE, PÅLITLIGT

Att utveckla en attraktiv region handlar om att skapa goda förutsättningar för regional utveckling, ett bra och fungerande vardagsliv för invånarna i regionen samt att det finns och utvecklas livsmiljöer där man mår bra och känner sig trygg. Då behövs en god tillgänglighet i form av hållbara lösningar för kommunikation, infrastruktur och service i länet samt över länsgräns. Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och

jämställdhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, studier, service, fritid och rekreation för regionens invånare och besökare utifrån deras olika behov och förutsättningar.

Det är viktigt att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv, trygg och tillgänglig så att människor vill och vågar åka kollektivt oavsett trafikslag och tid på dygnet. Viktiga faktorer som påverkar trygghet är punktlighet, utformning av den fysiska miljön, information och närvaro av andra människor. En förutsättning för att få fler att välja kollektivtrafiken istället för bilen är att de kan och vill resa kollektivt. God tillgänglighet för resenärer med funktionsvariation, äldre och barn bidrar till ökad rörelsefrihet och möjligheten att kunna leva självständigt.

MÅL – ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

MÅL	INDIKATORER SAMT BASÅR (2019)	ÅTGÄRDER	UPPFÖLJNING
ÖKAD NÖJDHET HOS RESENÄRER OCH ALLMÄNHETEN	Nöjd kund (70 %, 82 %) Nöjd allmänhet (60 %)		Kollektivtrafikbarometern och Anbarö
	Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med kollektivtrafik (52 %) Kom du fram i tid (95 %) Punktlighetsmätningar		Kollektivtrafikbarometern, Anbarö och punktlighetsmätningar
ÖKAD TRYGGHET I KOLLEKTIVTRAFIKEN SAMT PÅ VÄG TILL OCH FRÅN DEN	Det känns tryggt att resa med kollektivtrafik (72 %) Tryggheten generellt (84 %)	Ta fram en förklaring och eventuell mätmetod för trygghet på väg till/från kollektivtrafiken	Kollektivtrafikbarometern och Anbarö
	Det är enkelt att resa med kollektivtrafik (82 %) Det är enkelt att få information inför resan (82 %) Det är enkelt att köpa biljetter och kort (80 %) För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka kollektivt (64 %)		
STÄRKT TILLGÄNGLIGHET I LÄNET TILL SERVICE, FRITID, ARBETE OCH STUDIER	Högst 1,5 som restidskvot med buss i kollektivtrafikstråk och 0,8 med tåg mellan kommunernas huvudorter	Hållplatser med minst 2500 påstigande per år ska tillgänglighetsanpassas och underhållas enligt hållplats-handbokens prioriteringar	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten
	Avgångstiderna passar mina behov (43 %)	Utveckla flexibla kollektivtrafik- och trafiklösningar i länets glea miljöer och landsbygder	Kollektivtrafikbarometern
	Bostäder i kollektivtrafiken nära lägen (82,7 % - 2017)		Statistiska Centralbyrån
STÄRKT TILLGÄNGLIGHET TILL SYDSVENSKA TILLVÄXTMOTORER OCH REGIONALA KÄRNOR SAMT KÖPENHAMN	Restider och restidskvoter enligt Regionsamverkan Sydsvenskes positionsplaner för kollektivtrafik (målår 2040)	Ökat utbud i kollektivtrafiken samt fortsatt samverkan i RSS och andra relevanta nätverk	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten
		Integrerade biljettlösningar i Sydsvenske	

STRATEGISKT OMRÅDE – KLIMATSMART OCH RESURSEFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

LEDORD: HÅLLBART RESANDE, MINSKAD KLIMATPÅVERKAN OCH HÅLLBAR EKONOMI

Klimatpåverkande utsläpp från transportsektorn måste minska, vilket kommer kräva kraftfulla åtgärder i form av mer energieffektiva fordon och att andelen hållbara bränslealternativ ökar. Det handlar också om att satsa på att öka klimatsmarta alternativ. Fler resor behöver ske kollektivt och det behöver vara enkelt att välja gång och cykel där det är möjligt.

Det är en stor utmaning och en avgörande framtidsfråga för Kronoberg att öka det hållbara resandet. Kollektivtrafiken måste utvecklas i åtminstone samma takt som befolkningsutvecklingen och att hela transportsystemet planeras för att kollektivtrafikens marknadsandel på sikt ska kunna öka. Om fler ska välja kollektivtrafiken istället för bilen måste de både kunna och vilja resa kollektivt.

Kollektivtrafiksystemet ska vara klimatsmart och resurseffektivt, vilket skapar nytta för såväl miljö som resenärer och region på ett för samhället hållbart sätt. Det handlar om att tillhandahålla en kollektivtrafik som hushåller med naturens och samhällets resurser.

MÅL – KLIMATSMART OCH RESURSEFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

MÅL	INDIKATORER	ÅTGÄRDER	UPPFÖLJNING
KOLLEKTIVTRAFIKENS KLIMATPÅVERKAN SKA MINSKA	100 procent förnybara drivmedel i den upphandlade trafiken Ökad energieffektivitet (kWh/pkm) – max 0,10 kWh/pkm för el, 0,28 kWh/pkm för biogas, 0,17 kWh/pkm för HVO/RME Minskade koldioxidutsläpp (g CO ₂ /pkm) – max 7 g CO ₂ /pkm		Miljö- och fordonsdatabasen FRIDA
ÖKAT HÅLLBART RESANDE – MED KOLLEKTIVTRAFIK, CYKEL OCH GÅNG	Färdmedelsfördelning	Genomföra en uppdaterad resvaneundersökning (RVU) för länet	Resvaneundersökning vart tionde år
	Resandeökning i relation till målbild för kollektivtrafikens marknadsandel 2030		Resandestatistik
KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL SKA ÖKA TILL MINST 16 PROCENT 2030	Kollektivtrafikens marknadsandel (av det motoriserade resandet)		Kollektivtrafikbarometern
	Delmål 2025 – 15 % marknadsandel.		
TRAFIKINTÄKTERNA SKA UTGÖRA MINST 50 PROCENT AV TRAFIKKOSTNADERNA AV DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN I KRONOBERG SENAST 2025	Självffinansieringsgrad		Länstrafiken Kronobergs årsberättelse
DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA PLANERAS OCH UTFÖRAS FÖR EN ÖKAD RESURSEFFEKTIVITET			Länstrafiken Kronobergs årsberättelse
VID PLANERING, GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING SKA SOCIALA, GEOGRAFISKA OCH EKONOMISKA KONSEKVENSER BEAKTAS		Använda SKA-verktyg och hållbarhetssäkring	Löpande vid större förändringar, exempelvis linjeändringar, samt årlig sammanställning.

STÄLLNINGSTAGANDEN FÖR KOLLEKTIVTRAFIKENS UTVECKLING



I detta kapitel beskrivs ställningstaganden för kollektivtrafikens utveckling som är viktiga för förverkligandet av intentionerna och målen i trafikförsörjningsprogrammet. Ställningstagandena handlar om frågor som Region Kronoberg kan påverka men inte äger själva, varför samverkan är grundläggande. Det handlar om hur olika aktörer i Kronoberg tillsammans ska utveckla och planera kollektivtrafiken för att få bästa möjliga lösningar för våra invånare och besökare.

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att skapa en attraktiv och hållbar region med goda förutsättningar för ett bra och fungerande vardagsliv, ett transportsystem med mindre miljö- och klimatpåverkan samt ökad tillgänglighet till arbete och studier, men också för att nå flera viktiga samhällsmål som en hållbar utveckling och en hållbar regional tillväxt. Kollektivtrafiken måste därför utvecklas utifrån samhällets, trafikeringens och resenärens perspektiv.

SAMHÄLLET

SAMVERKAN ÄR GRUNDLÄGGANDE FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Kollektivtrafiken är idag endast delvis samordnad med övrig samhällsplanering. Nya etableringar av bostäder, handel och verksamheter planeras både i kollektivtrafikenäralägen och i lägen utan kollektivtrafik. För att skapa ett samhälle med attraktionskraft behövs en kollektivtrafik som är attraktiv och resurseffektiv, och därför är samverkan nödvändig.

Kollektivtrafiken måste ses i ett större sammanhang och Region Kronoberg ska tillsammans med andra kommunala, regionala och nationella aktörer verka för att kollektivtrafiken får en strukturbildande roll vid utveckling av våra samhällen. Bostadsbyggande, infrastrukturutveckling samt lokalisering av service och verksamheter skapar tillsammans med kollektivtrafiken en grund för en hållbar region där människor ges goda förutsättningar att leva och utvecklas. Kollektivtrafiken ska minska transporternas påverkan på miljön samtidigt som den är välfungerande för de som är beroende av den. Detta kräver en samordnad planering och starkare koppling mellan det strategiska arbetet på regional nivå och kommunernas översiktliga och fysiska planering – som i Kronoberg benämns som samplanering.

Region Kronobergs roll är att säkerställa en långsiktig kollektivtrafik och skapa en tydlig regional grundstruktur för kollektivtrafiken. Staten, genom Trafikverket, ska säkerställa att en god infrastruktur finns tillgänglig och att satsningar görs utifrån ett samhällsperspektiv. Kommunerna ska säkerställa att infrastrukturen på det kommunala vägnätet utformas på ett

sätt som möter kollektivtrafikens behov av framkomlighet. Gatunätets utformning är avgörande för vilken framkomlighet och utbud som kollektivtrafiken kan ha. Bra och fungerande körvägar för busstrafiken, framförallt där trafikens påverkan är som störst, eftersträvas. I vissa fall kan riktade infrastrukturåtgärder såsom prioriterade körfält för kollektivtrafik eller signalprioritet vara alternativ så gör att kollektivtrafiken kan konkurrera med bilen. Tidsaspekten är en central del för att kollektivtrafiken ska vara ett bra alternativ till bilen.

Det är lika viktigt att kunna ta sig inom Kronoberg som till angränsande regioner eftersom att alla kommuner angränsar till ett annat län och in- och utpendlingen är stor i alla relationer. Samverkan mellan de sydsvenska regionerna är därför av stor vikt för att kunna skapa en kollektivtrafik som är enkel, attraktiv, trygg och pålitlig för resenären. Resenären ska inte påverkas av administrativa gränser. En gränsöverskridande samverkan är viktig både för invånarnas resbehov och för samhällsekonomin. En fungerande och gränslös kollektivtrafik är grundläggande för att skapa en hållbar regionförstoring och större arbetsmarknadsregioner. De som bor på gränsen till andra regioner ska ha möjlighet att välja det serviceutbud som ligger närmast bostaden, även om det ligger på andra sidan länsgränsen. En nära samverkan med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länsstrafikbolagen i Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar och Skåne är avgörande för att dels stärka redan starka relationer, dels skapa nya relationer. Region Kronoberg ska tillsammans med grannregionerna arbeta utifrån det positionspapper för kollektivtrafik som tagits fram av Regionsamverkan Sydsverige och som sedan antagits i respektive region.

KOMPLETTERANDE TRANSPORTMEDEL

En tåg- eller bussresa inleds alltid med en annan kortare eller längre resa till en hållplats. I många fall sker dessa anslutningsresor till fots eller med cykel, men i vissa fall även med bil. Kompletterande transportmedel är därför viktiga för kollektivtrafiken och dess utveckling. Utifrån "hela resan-perspektivet" är det viktigt att underlätta för kombinerade resor med gång, cykel, bil och kollektivtrafik. Att erbjuda resenärerna attraktiva och smidiga helhetslösningar är en nyckel till att få fler att använda kollektivtrafiken. Genom samverkan mellan nationella, regionala och kommunala aktörer kan man till exempel skapa heltäckande gång- och cykelvägar, bra och säkra cykelparkeringar och pendlarparkeringar eller transportnoder med goda servicelösningar vid hållplatser.

TRAFIKERINGEN

LÅNGSIKTIG PLANERING MED ETT HELHETSPERSPEKTIV

Kollektivtrafiken i Region Kronoberg ska planeras med en långsiktighet och med ett helhetsperspektiv. För att länets invånare, kommuner och andra aktörer ska kunna planera sin vardag måste kollektivtrafiken vara tydlig och långsiktig, den ska inte ändras abrupt. Långsiktigheten hör också ihop med investeringar i infrastruktur och att de ska bli lönsamma. Samtidigt förändras förutsättningar och då måste kollektivtrafiken anpassas och utvecklas i takt med detta. Olika linjer och trafikslag har ett ömsesidigt beroende, exempelvis genom anpassning av tidtabeller, och om en del av denna helhet tas bort får det en påverkan. Trafiksystemet i helhet kan få försämrade förutsättningar och därför är det grundläggande att analysera hur eventuella förändringar på enskilda linjer eller trafikslag påverkar andra delar av trafiksystemet. Därför är det viktigt att vid planering, genomförande och uppföljning av kollektivtrafiken beakta olika sociala, ekologiska och ekonomiska konsekvenser. Region Kronoberg har utvecklat två verktyg för att stödja detta arbete: *Social konsekvensanalys (SKA) i transportplanering* och *Hållbarhetssäkring*.

Även upphandling kan vara ett strategiskt verktyg för att skapa hållbara samhällen med långsiktighet och ett helhetsperspektiv. Genom att ställa hållbarhetskrav kan utvecklingen påverkas i en mer hållbar riktning både ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Det kan till exempel gälla krav gällande drivmedel, etiskt och socialt ansvarstagande för leverantörer eller behovsanalyser utifrån ett jämställdhets- och resenärsperspektiv.

En viktig förutsättning för utveckling av framtidens kollektivtrafik i vår region är de framtida nya stambanorna. Den kommer, oavsett dragning eller placering

av stationslägen, att påverka utvecklingen av såväl tåg- som busstrafik. I och med att mycket fortfarande inte är beslutat kring dess utveckling och utbyggnad, så kommer frågan att vara mer aktuell i kommande trafikförsörjningsprogram.

TEKNISK OCH DIGITAL UTVECKLING

Nya innovationer och tekniska lösningar är en viktig aspekt att ha med sig in i såväl upphandling av ny trafik som vid planering av hållplatser. Nya lösningar kan innebära att fler kan arbetspendla kollektivt och nyttja den tiden som resan tar för att göra ärenden som annars hade tagit en del av fritiden. Det kan också innebära smart infrastruktur i syfte att förenkla information och biljettköp, realtidsskyltar vid hållplatser och pendlarparkering, ladd-infrastruktur för cyklar och bilar vid hållplatser, och kombinerade mobilitets- och delningstjänster som utvecklas utifrån Kronobergs förutsättningar. Utvecklingen av kombinerade mobilitets- och delningstjänster kan handla om allt ifrån att erbjuda resmöjligheter med flera olika färd sätt till att samordning sker mellan olika färdmedels biljettsystem. Med hänseende till den utredning om nationellt biljettsystem för kollektivtrafik som tagits fram och ett eventuellt införande av ett sådant är samordning mellan olika färdmedel på nationell nivå grundläggande.

Inom transportsektorn pågår även en teknikutveckling både vad gäller fordon, drivmedel och energikällor. Inom kollektivtrafiken har stora satsningar på fossilfria drivmedel genomförts. Biogas och flytande fossilfria drivmedel är idag vanligt förekommande och det pågår stora satsningar på att elektrifiera hela trafiksystem, ännu främst i stadstrafik. Det finns ett flertal orsaker bakom utvecklingen av allt mer elektrifierade trafiksystem, dels att eldrift ger fördelar för städer i form av utsläppsfria och tysta fordon med lägre vibrationer, dels att biodrivmedel inte bedöms finnas i tillräcklig omfattning i förhållande till transportbranschens totala behov framöver. Fordonen i sig blir mer tillgängliga i den upphandlade trafik och inom den särskilda kollektivtrafiken kan ett och samma fordon köra olika resenärsgupper. I digitaliseringens fotspår pågår även projekt kring autonoma fordon på ett flertal platser i landet. Framöver kan det mycket väl vara så att kollektivtrafiken på ett eller annat sätt drivs med autonoma fordon.

VÅGA PROVA NYTT

För att skapa möjligheter för många människor i en region att resa kollektivt behövs ett differentierat sätt att se på utbudet. Det är inte effektivt att erbjuda samma typ av kollektiva resor i alla delar av en region. Genom att våga testa nya lösningar, former och samverkan med "hela resan perspektivet" som utgångspunkt, kan en kombinerad mobilitet

utformas och anpassas efter geografins olika behov. Med ett öppet sinne för att våga utmana bilden av vad kollektivtrafik är skapas förutsättningar för att finna nya attraktiva och hållbara kollektivtrafiklösningar.

RESENÄREN

MÖJLIGHET ATT ANVÄNDA KOLLEKTIVTRAFIKEN I KRONOBERG

Utgångspunkten för utveckling och utformning av kollektivtrafiken i regionen är att den ska ske på ett jämlikt och jämställt tillvägagångssätt. Det innebär i längden att kollektivtrafiken ska vara ett väl fungerade alternativ för Kronobergs invånare och besökare, oavsett kön, ålder, funktionalitet, nationalitet etc. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för olika behov och hänsyn måste tas till att olika grupper reser på olika sätt.

Hela fordonsflottan, både tåg och buss, är idag tillgänglighetsanpassad, men för att kollektivtrafiken ska bli helt tillgänglig för personer med funktionsvariation samt barn, unga och äldre krävs fortsatt stora satsningar, framförallt på att tillgängliggöra information på olika sätt och tillgänglighetsanpassa hållplatser utifrån olika behov. Detta kräver en fortsatt samverkan mellan Region Kronoberg, länets kommuner och Trafikverket.

I detta arbete har Region Kronoberg definierat att en tillgänglig kollektivtrafik innebär att följande moment är möjliga att genomföra för alla resenärer i den upphandlade kollektivtrafiken:

Planera resan. Det ska vara möjligt för resenärer att använda något av de verktyg som finns för att planera kollektivtrafikresan innan den genomförs.

Köpa och använda biljett. Grundläggande krav är att resenärer ska komma åt, uppfatta, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas. Försäljnings- och informationsplatser ska gå att hitta samt vara tillgängliga för personer med funktionsvariation.

Vistas och orientera sig på hållplats. Hållplatser ska vara tillgängliga och säkra. Enkla, säkra och trygga byten ska eftersträvas på alla hållplatser. Möblering och belysning samt vinter-underhåll ska anpassas så att vistelsen och orienteringen underlättas för personer med funktionsvariation. Resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service som erbjuds.

Ta del av information. Trafikinformation ska anpassas så att resenärer har möjlighet att ta del av informationen, såväl före som under resan, via någon av de olika informationskanaler som finns.

Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet.

Det ska vara möjligt för resenärer att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fordonet på ett tryggt och säkert sätt. Resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service ombord på fordon. Tydligt utmärkta prioriterade sittplatser och rullstolsplatser ska finnas.

För att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken framöver bör en inventering av länets alla hållplatser göras, dels för att uppdatera hållplatsregistret i Rebus med information kring utrustning och kategorisering, dels för att uppdatera underlaget gällande tillgänglighetsanpassning av hållplatser den kommande programperioden.

EN TRYGG KOLLEKTIVTRAFIK

För att människor ska välja att åka kollektivt är känslan av trygghet och säkerhet grundläggande. För att säkerställa detta måste resenärens behov vara i centrum vid planering och genomförande. Det krävs att hela resan är trafikslagsövergripande och sammanhängande så att resenären kan känna trygghet och få en positiv upplevelse av kollektivtrafiken, oavsett ålder, kön, nationalitet eller funktionsvariation.

En trygg kollektivtrafik innebär, likt en tillgänglig kollektivtrafik, att kunna erbjuda en kollektivtrafik som är anpassad till olika behov och olika grupper, att den är enkel att förstå och att man kan lita på att den är tid. Trygghet är en bred fråga som innefattar allt från själva fordonen och dess personal till utformning av hållplatser och dess omgivning.

Ombord på fordonen handlar det om den fysiska utformningen, personalens bemötande och arbetsmiljö. Detta är frågor som dels lyfts i upphandling av ny trafik, men också i det kontinuerliga arbetet under avtal. Kameraövervakning är en vanlig åtgärd som finns i dagens kollektivtrafik för att öka tryggheten både för resenärer och personal.

I den yttre miljön är samverkan med väghållare viktig. Dels för att hållplatser ska upplevas som trygga, dels för att vägen till och från hållplatsen ska kännas trygg och säker. En viktig förutsättning i detta arbete är att ha "hela resan-perspektivet" med sig. Viktiga delar i trygghetsarbetet är utformning och belysning på anslutande gång- och cykelvägar samt möjligheter att parkera sin cykel eller bil tryggt och säkert.



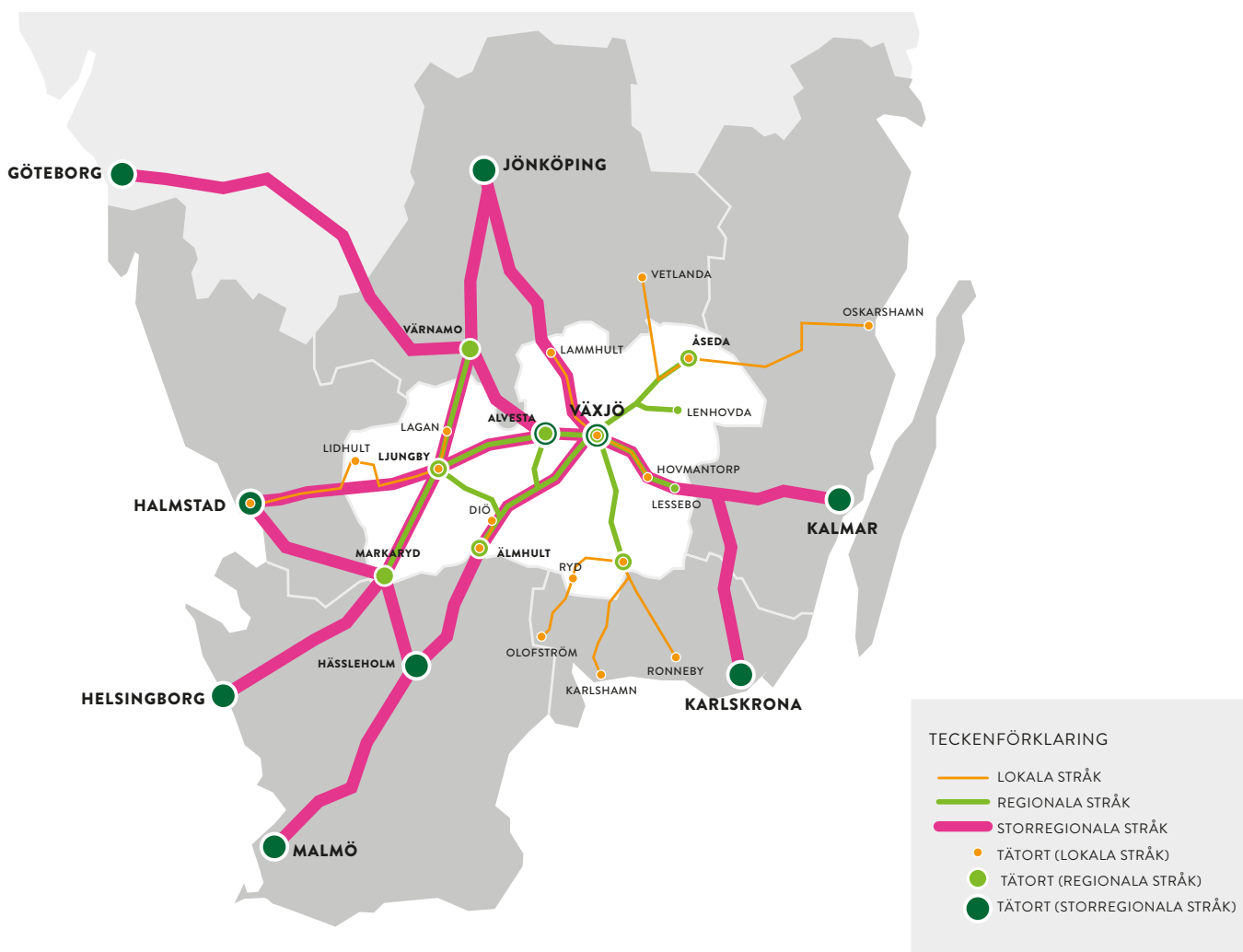
PLANERINGS- OCH GENOMFÖRANDE- PRINCIPER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKENS UTVECKLING

I detta kapitel beskrivs de planerings- och genomförandeprinciper som ligger till grund för kollektivtrafikens utveckling och som är viktiga för förverkligandet av intentionerna och målen i trafikförsörjningsprogrammet. Planerings- och genomförandeprinciperna handlar om frågor som Region Kronoberg själva kan styra genom planering och ekonomiska beslut.

PRIORITERADE STRÅK

I *Gröna Kronoberg* påvisas värdet av en god tillgänglighet mellan städerna i Sydsverige, och ett starkt samspel mellan dem och deras omland. En förutsättning för detta är en välfungerade och robust infrastruktur i såväl järnvägsnät som nationellt och regionalt vägnät – det vill säga i våra större stråk. I Kronobergs län finns en tydlig stråkstruktur och de prioriterade stråken är en samling av kommunernas och länets största pendlings-

relationer, befolkningsmängd och utveckling, antal resor idag och framtida potential. Stråken bedöms viktiga för att knyta samman Kronoberg och regionen med grannlänerna genom lokala, regionala och storregionala resor samt utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet. Stråken ska bidra till ett sammanhållet, komplementärt och hållbart transportsystem som i sin tur bidrar till ökad tillväxt samt ett fungerande och rikt vardagsliv.



FIGUR 10. PRIORITERADE STRÅK PÅ LOKAL, REGIONAL OCH STORREGIONAL NIVÅ.

Stråken utgör stommen i den regionala kollektivtrafiken och präglas av långsiktig planering, vilket ger kollektivtrafiken en strukturbildande roll i samhället samt att det blir en viktig regional resurs. Såväl buss- och tågtrafik har en viktig roll i regionens utveckling och för att stärka länets arbetsmarknadsregioner. I stråken eftersträvas en renodlad kollektivtrafik byggd på tydlighet och enkelhet, både vad gäller tidtabell och val av fordon – regionens snabblinjer prioriteras att köra i de storregionala och regionala stråken, men också i vissa lokala stråk, för att få ut maximal effekt utifrån både miljö och ekonomi. Utbudet i stråken måste utgöra ett reellt alternativ gentemot bilen, men utbudet ska också balanseras mot efterfrågan samt basutbud. Restider som är konkurrenskraftiga gentemot bilen ska eftersträvas, dock utifrån vilket resbehov som ska tillgodoses. Även utanför de identifierade stråken kommer det att finnas kollektivtrafik, men av en annan karaktär och syfte.

Region Kronoberg ser det som prioriterat att arbeta vidare med en helhetsöversyn av kollektivtrafiksystemet och hur trafikeringen av både prioriterade stråk och geografier utanför stråken ska utföras. Detta för att skapa ett system som är enkelt, tydligt och attraktivt.

I stråken bör parallell buss- och tågtrafik som kör vid samma tidpunkter utredas noga, då tågtrafik generellt är mer kostsamt men samtidigt har en högre kapacitet. Vid sådana utredningar är det viktigt att beakta varje specifik geografi och demografi samt dess relation till omlandet.

BASUTBUD SKAPAR GEOGRAFISK TILL- GÄNGLIGHET I LÄNET

Kollektivtrafiken i Region Kronoberg utgår ifrån ett basutbud för att säkerställa en god geografisk tillgänglighet och skapa möjligheter för att kunna bo och leva i hela Kronoberg. Med basutbud menas det lägsta utbud som ska finnas i Kronoberg med avseende till platser storlek eller olika trafikslag. Basutbudet anges i dubbelturer och/eller öppettider (dvs. mellan vilka tider trafiken bör vara igång). Ett basutbud syftar till att skapa dels en regional balans, dels en tydlighet i vilket utbud som kan förväntas runtom i Kronoberg.

Basutbudet beror på befolkningsunderlag. Ju fler invånare en ort har, desto mer linjelagd kollektivtrafik. Komplettering med närtrafik sker i områden med ett mindre utbud av linjetrafik. Basutbudet ger en grund att förhålla sig till, men varje plats och stråk behöver analyseras både för sig själv och i ett större sammanhang. I analysen är det viktigt att, till exempel, ta hänsyn till om ett stråk innehåller viktiga målpunkter och placeringen av en plats i förhållande till andra platser. Utifrån efterfrågan kan ett utbud utvecklas utöver basutbudet.

Basutbudet uppnås i princip redan, i många fall har vissa platser ett betydligt högre utbud än vad basutbudet anger. I de fall basutbudet inte uppnås bör arbete inriktas så att basutbud nås.

BASUTBUD I KOLLEKTIVTRAFIKEN

TRAFIKSYSTEM	TÄTORT INVÅNARANTAL	FÖRUTSÄTTNINGAR	VARDA	HELG
REGIONBUSS	Kommunhuvudorter och tätorter större än 3 000 invånare	Öppettider	05 – 22*	06 – 22*
	1 000 – 2 999	Dubbelturer	10	3
	500 - 999	Dubbelturer	5 + närtrafik	närtrafik
	200 - 499	Dubbelturer	2 + närtrafik	närtrafik
	<200	Ytterligare trafik utöver närtrafik bedöms utifrån: • Befolkningstäthet • Åldersstruktur (ex. andel unga, äldre) • Arbetsplatser (hur många pendlar till/från) • Geografi (i förhållande till andra orter, stråk) • Målpunkter i omgivningarna (ex. besöksmål) • Bilinnehav/körkortsinnehav • Samordningsmöjligheter med andra samhällsutgifter	närtrafik	närtrafik
STADSBUSS	Stor linje**	Öppettider	05 – 00*	06 – 23*
	Liten linje**	Öppettider	07 – 20	09 – 19
TÅG	Regiontåg	Öppettider med minst timmestrafik	05 – 00	07 – 00
	Lokaltåg	Öppettider	05 – 23	07 – 22

* Fredagar och lördagar är öppettiderna förlängda till 02 på vissa sträckor

** Stor respektive liten linje baseras på antalet resande

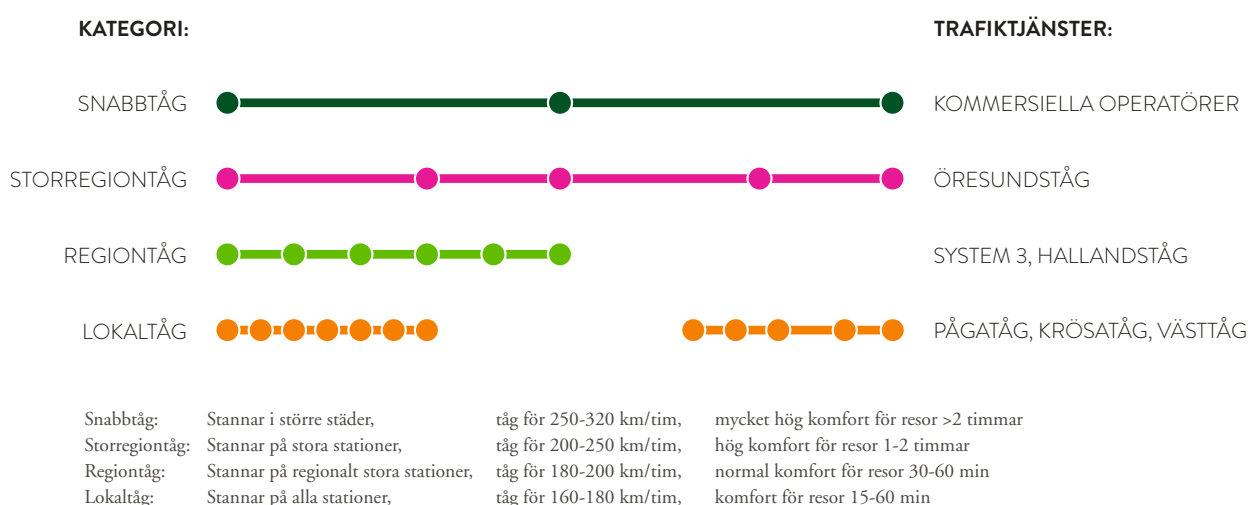
TÅGSYSTEM MED OLIKA ROLLER

En attraktiv kollektivtrafik bidrar till att utveckla länet på olika sätt. Men en attraktiv tågtrafik som ska klara restidsmålen måste vara snabb och det är svårt att uppnå om samma tågtrafik även ska stanna på alla stationer längs järnvägen. För att möta de olika behov som finns i samhället är det viktigt att erbjuda parallella tågssystem

med olika hastighet och uppehållsbild som kompletterar varandra. På så sätt kan tågtrafiken bidra till att flera saker uppnås; Kortare restider, hög kapacitet, tillgänglighet och regional utveckling.

Genom en struktur för parallella tågssystem, som är samstämmigt i hela södra Sverige, kan såväl Regionsamverkan Sydsveriges mål om restider och olika regionala mål uppnås. Det skapar också förutsättningar för att våra stationssamhällen av olika storlek ska utvecklas.

PRINCIP FÖR PARALLELLA TÅGTRAFIKSYSTEM



FIGUR 11. PRINCIPER FÖR PARALLELLA TÅGTRAFIKSYSTEM I SÖDRA SVERIGE FRAMTAGET INOM KOLLEKTIVTRAFIKSAMARBETET I REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE.

Parallellt med tågsystemen i Kronoberg går också snabbtåg, kommersiella fjärrtåg som kopplar upp länet med resten av Sverige och kontinenten. Dess närvaro i länet är viktig för att skapa tillgänglighet nationellt och internationellt.

TILLGÄNGLIGHET I LÄNETS GLESA MILJÖER

Närtrafik finns i de mer glesa miljöerna av länet där det inte finns kollektivtrafik och är till för att ge en ökad trygghet och flexibilitet. Trafiken finns för de invånare som har långt till närmaste hållplats och kör till hållplatser i anslutning till olika former av samhällsservice. Trafiken är områdesindelad utifrån kommun och i vissa fall utifrån mindre kommunalar.

Det finns en utmaning i att kollektivtrafiksörja länets mer glesa miljöer, framför allt utanför peaktid och på helger. Den grundläggande tanken för Kronobergs kollektivtrafik är att fortsätta skapa ett system uppbyggt kring våra stråk med bra utbud som i sin tur är sammankopplat till transportnoder med goda

bytesmöjligheter. En transportnod innebär en hållplats med utökade möjligheter till resande i form av ett bra utbud, både vad gäller avgångar och linjer, olika former av service, parkering och god uppkoppling till ett gång- och cykelvägnät där det är möjligt. En transportnod kan ligga inne i en tätort, men också ute i mer glesa miljöer där exempelvis flera stråk möts – grundtanken är transportnoder är att fånga upp ett större befolkningsunderlag.

Den tekniska och digitala utveckling som sker nu öppnar upp för nya möjligheter i länets glesa miljöer och landsbygder. Exempelvis kan man genom kombinerade mobilitetstjänster koppla samman närtrafik och vanlig kollektivtrafik med andra former av transportlösningar. Genom att utgå ifrån transportnoder kan man samla olika lösningar och service på en och samma plats, till exempel en hållplats, pendlarparkering för bil och cykel, autonom skytteltrafik, delningssystem och kommersiell service. Med olika lösningar utifrån olika platser förutsättningar kan tillgängligheten med kollektivtrafik i mer glesa miljöer öka.

Region Kronoberg ser det som prioriterat att arbeta vidare med dessa frågor och vara öppen för att testa på nya saker då vårt län har en gles struktur. I genomförandet av detta program bör ett fokusområde vara kollektivtrafik i länets glesa miljöer där regionen tittar vidare på att utveckla flexibla kollektivtrafik- och trafiklösningar i länets glesa miljöer och landsbygder samt se över den struktur för olika trafikeringsformer som finns idag.

TAKTFASTA TIDTABELLER

Nyttorna med taktfasta tidtabeller i kollektivtrafiken är flera. Det skapar fördelar för resenärerna i form av att tidtabellen blir lättare att komma ihåg samt att det blir lättare att genomföra sammanhängande resor och byten. Ett sammankopplat kollektivtrafiksystem, såväl buss- och tågtrafik, skapar enkelhet för invånarna. I förlängningen ger detta förutsättningar för en hög tillgänglighet och genomsnittligt kortare restider. Taktfasta tidtabeller i kollektivtrafiken ger också generellt sett resandeökningar på mellan fem och femton procent.

Utifrån detta arbetar Region Kronoberg med att kollektivtrafiken ska ha taktfasta tidtabeller där det är lämpligt och fyller en funktion, där det finns efterfrågan och där infrastrukturen medger det. Inriktningen baseras på övertygelsen om att ett helt symmetriskt system, och därmed en väldigt tydlig och taktfast tidtabell med pålitliga bytespunkter, är grunden för att skapa en attraktiv och pålitlig kollektivtrafik för resenärerna.

MINSKAD PÅVERKAN PÅ KLIMAT OCH MILJÖ

I Gröna Kronoberg har beslut tagits att arbeta för ett klimatsmart transportsystem. Utsläpp av koldioxid i Kronobergs län från fossila bränslen ska till år 2025 ha minskat till 1,5 ton per år och länsinvånare. Utifrån detta mål kan kollektivtrafiken göra mycket.

För att minska kollektivtrafikens klimatpåverkande utsläpp och buller samt för att öka dess energieffektivitet krävs hållbara drivmedel och olika lösningar för olika sorters trafik. Höga kravställningar på dessa frågor redan i upphandlingsskedet är ett viktigt verktyg för att styra mot hållbarhets-, miljö- och klimatmål. Genom att arbeta med frågorna fortlopande och förbättra kollektivtrafikens miljö- och hållbarhetsprestanda finns många fördelar att vinna. För att ytterligare minska den negativa klimatpåverkan från kollektivtrafiken finns ett behov av att arbeta mer aktivt med att reducera koldioxidutsläpp inom hela bränslets livscykel.

All tågtrafik i länet har idag eldrift. Vid utveckling av tågtrafiken, exempelvis nya sträckningar, är eldrift det naturliga valet. I Älmhult respektive Växjö stads- trafik är inriktningen att eldrift ska införas efter nästa upphandling. El som drivmedel i bussar har utvecklats

fort de senaste åren och är idag ett reellt alternativ i städer. Eldrift bedöms i dagsläget ha bäst klimatprestanda och energieffektivitet samt lägst bullernivåer jämfört med andra drivmedel. Drifts- och underhållskostnader för eldrift är lägre och sett till hela livscykeln är elbussar inte dyrare än andra alternativ. Eldrift bidrar även till hälsosammare stadsmiljöer och renare luft eftersom att den inte ger ifrån sig utsläpp av kväveoxider och partiklar. Med en kollektivtrafik fri från utsläpp och buller öppnas andra möjligheter upp för att skapa hållbara stadsmiljöer och nya lösningar i städerna, vilket också kan bidra till att kollektivtrafiken stärker sin konkurrenskraft gentemot bilen. Med hänsyn till att eldrift kommer att införas i trafik i länet framöver är det viktigt att Region Kronoberg verkar för att elfordonsbatteriernas hela värdekedja är hållbar. Ett första steg är att utreda dagens situation utifrån miljöpåverkan och hur de mänskliga rättigheterna efterlevs.

I regionbusstrafiken och för Serviceresor kan en mix av olika hållbara drivmedel användas i fordonen, allt ifrån biogas, flytande biodrivmedel med hållbarhetsbesked (HVO och RME) och el till vätgas i framtiden. I kommande linjetrafiksupphandling kommer kravställningar kring drivmedel, stationeringsort och fordonstyp att tydliggöras. Vid nyttillkommande trafik ska drivmedel väljas utifrån vad som är lämpligast för platsen, men också med hänseende till de tre hållbarhetsdimensionerna.

Utöver satsningar på hållbara drivmedel arbetar alla aktörer inom kollektivtrafiken för att öka resandet och beläggningen i fordonen. Användningen av miljöanpassade fordon och drivmedel i kombination med en ökad marknadsandel ökar kollektivtrafikens miljönytta, skapar en mer hållbar region och bidrar till ett mer klimatpositivt samhälle.

MOBILITY MANAGEMENT ÅTGÄRDER

Ett verktyg för att förverkliga de intentioner och mål i trafikförsörjningsprogrammet är metoden *mobility management*. Denna metod innefattar åtgärder som syftar till att påverka attityd och beteende och främja ett hållbart resande. Åtgärder kan användas i strategiskt syfte för att skapa högre och bättre nyttjandegrad av befintlig infrastruktur, minska biltrafik och öka resandet med kollektivtrafik. Påverkan på allmänhetens attityd och beteende i förhållande till kollektivtrafiken kan göras genom information, kommunikation och samverkan mellan aktörer. Strategiska insatser enligt metoden kan betraktas som "mjuka" värden kan och som ett kostnadseffektivt komplement till "hårda" insatser som exempelvis förändring i utbud i kollektivtrafiken. Metoden kan även användas vid planering för större förändringar i infrastrukturen för att effektivt hantera

störningar och påverka resandemönstret på kort och lång sikt. Region Kronoberg har lång erfarenhet av att arbeta med mobility management och har exempelvis genomfört projekt som *Hållbar mobilitet i gröna Kronoberg* (2018-2021) som riktade sig mot företagsgenererade resor som arbetsresor, besökares resor samt godstransporter. Syftet med projektet var att denna typ av resor ska generera minskad klimatpåverkan och öka resandet med kollektivtrafiken. Mobility management åtgärder bör betraktas som en viktig del i arbetet för att uppnå målsättningarna i trafikförsörjningsprogrammet.

SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Särskild kollektivtrafik är Region Kronobergs benämning på det som på nationellt plan kallas för särskilda persontransporter. Den särskilda kollektivtrafiken ska sträva efter att spegla den allmänna kollektivtrafiken utifrån rimlighet och möjlighet, men med stor hänsyn till resenärens behov utifrån rättigheter i lagstiftning. Den särskilda kollektivtrafiken ska komplettera den allmänna kollektivtrafiken och ska vara tillgänglig för personer som av olika anledningar inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken. Dessa resor skapar förutsättningar för personer med funktionsvariation att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället.

Enligt gällande regelverk gäller att en färdtjänstresa får vara max tio mil fågelvägen från folkbokföringsadressen både inom och utanför Kronobergs län, för resor därutöver gäller riksfärdtjänst. Priset för färdtjänstresa beror på resans längd, resenärens ålder och när resan bokas. För de som regelbundet reser till arbete, studier

eller aktiviteter finns möjlighet att resa med ett specifikt periodkort. Detta gäller endast mellan angivna adresser och max två enkelresor per dag. Priset för riksfärdtjänstresa beror på resans längd och är densamma i hela Sverige. Vid resor i den allmänna kollektivtrafiken får ledsagare åka med kostnadsfritt.

Målsättningen är att erbjuda en färdtjänstverksamhet som är trygg, kvalitativ och kostnadseffektiv. Trygghet och hög kvalitet är alltid viktiga faktorer, men generellt sett har resenärerna i den särskilda kollektivtrafiken ett större behov av trygghet, säkerhet och enkelhet då olika former av funktionsvariationer och ålder kräver detta.

Den särskilda kollektivtrafiken som Region Kronoberg ansvarar för bygger på effektivt resursutnyttjande där trafikplanering och fordonsdirigering hanteras av en samlad trafikledning. Resor ska i den mån det går samordnas, dock med beaktande av gällande regelverk avseende restider och utifrån resenärens villkor. Genom samordning av resor och överflyttning av resenärer från färdtjänst och sjukresor till en tillgänglighetsanpassad allmän kollektivtrafik skapas också miljöfördelar genom minskad trafik.

Antalet äldre i Kronoberg kommer framöver att öka, vilket i kombination med att människan lever allt längre kommer att innebära en ökad belastning på färdtjänsten. Utvecklingen behöver mötas med en fortsatt tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken och dess infrastruktur, samt en ökad samverkan mellan olika aktörer inom region, kommun och intresseorganisationer. Det görs därför årliga satsningar på tillgänglighetsanpassningar i kollektivtrafiken för att på lång sikt minska behovet av färdtjänst.





UTVECKLING AV KRONOBERGS KOLLEKTIVTRAFIK

För att uppnå trafikförsörjningsprogrammets målsättningar, och i längden skapa ett mer hållbart samhälle, behöver stora satsningar göras i såväl kollektivtrafiken som i infrastrukturen. Med tanke på att Kronoberg har en så pass stor inpendling från våra grannlän behövs en robust och bra kollektivtrafik och infrastruktur. Ambitionen är att med utgångspunkt i det befintliga kollektivtrafikutbudet utveckla trafiken, såväl utbud som trafiklösningar, och tillhörande infrastruktur. Kollektivtrafiken ska anpassas i den takt som bedöms nödvändig för att tillgodose befintliga resenärers nuvarande och framtida behov samt för att attrahera nya resenärer. Kollektivtrafiken har en stor samhällsnytta, samtidigt är det av vikt att kollektivtrafiken utvecklas utifrån vad som är ekonomiskt möjligt.

Satsningar på kort sikt utgår från de beslutade åtgärder som finns i Nationell plan för transportsystemet (2018 – 2029) och Länstransportplanen (2018 – 2029). Föreslagna satsningar tar däremot inte hänsyn till regionens årliga budget, utan Regionfullmäktige avgör genom årliga beslut vilka av de föreslagna satsningarna som genomförs och när i tiden. Satsningar på lång sikt tar varken hänsyn till beslutade infrastrukturåtgärder eller budget, utan ska ses som nödvändiga åtgärder för att uppnå de mål som finns i detta trafikförsörjningsprogram, för att skapa en attraktiv region samt bidra till att beslutade internationella, nationella och regionala mål uppnås.

Det är också viktigt att poängtera att de satsningar som föreslås, både på kort och lång sikt, kräver samverkan mellan aktörer på lokal, regional och nationell nivå för att kunna genomföras fullt ut.

2021 – 2025

Flera stora satsningar på Kronobergs kollektivtrafik föreslås på kort sikt, det vill säga fram till år 2025. Många av dem är redan beslutade och pågår, medan andra är nya förslag utan beslut.

- **Kollektivtrafik i glesa miljöer**

I genomförandefasen av detta program är länets glesa miljöer ett fokusområde som måste utredas närmare. För att utveckla flexibla kollektivtrafik- och trafiklösningar som behövs för att minska bilåkandet även i glesa miljöer behöver möjliga åtgärdsförslag identifieras, utredas och kostnadsberäknas. I nuläget är transportnoder en möjlig åtgärd att gå vidare med, men det kan också finnas andra som Region Kronoberg ännu inte identifierat.

- **Tillgänglighetsanpassning av hållplatser**

Genom statsbidrag och kommunal finansiering tillgänglighetsanpassas länets hållplatser med över 4000 påstigande per år kontinuerligt. Arbetet med detta beskrivs mer ingående i trafikförsörjningsprogrammets tillhörande hållplatshandbok.

- **Upphandling av stads- och regionbusstrafik i hela Kronoberg**

Arbetet med upphandling av ny linjetrafik, det vill säga stads- och regionbusstrafik, i hela länet samt till våra grannlän pågår. I detta planeras bland annat för fler och nya fordon, elektrifiering av all stadstrafik, biogas i de större regionbussdepåer och en varsam översyn av linjenätet i Växjö stad.

- **Stadstrafik i Ljungby**

Under 2020 har en utredning av möjligheter och förutsättningar för kollektivtrafiklösning i Ljungby stad färdigställts. Huvudsakligen beskrivs förutsättningarna för en stadsbusstrafik i Ljungby. En avsiktsförklaring mellan region och kommun har tagits fram med en gemensam ambition för trafik som utförs av elbussar som drivs av vätgas med senast trafikstart augusti 2024. Om sådan trafik ska startas krävs en särskild upphandling av denna.

- **Upphandling av Krösatågstrafik samt nya fordon**

Ny Krösatågstrafik samt nya fordon har upphandlats och i denna upphandling ingår också byggnation av en ny depå. Krösatågstrafiken utgör en viktig del av det

lokala tågssystemet i Kronoberg samt kopplar ihop oss med våra grannlän Jönköping, Skåne och Kalmar. Hela den gemensamma upphandlingen innefattar 30 nya fordon och kommer att stärka det lokala tågssystemet med snabbare resor. Nya fordon och depå beräknas kosta 20 miljoner kronor mer per år än nuvarande kostnad.

- **Markarydsbanan**

Pågatågstrafiken mellan Hässleholm och Markaryd förlängs till Halmstad med stopp i Knäred och Veinge, vilket skapar starkare koppling till städer längs med Västkustbanan från sydöstra Kronoberg samt till våra grannlän Halland och Skåne. Markarydsbanan fyller en viktig funktion för det lokala tågssystemet i Kronoberg och har även en nationell funktion som omledningsbana för Västkustbanan. Trafikeringen som föreslås förutsätter infrastrukturella investeringar: Nytt mötesspår i Knäred för att möjliggöra framtida timmestrafik på hela sträckan, nya stationslägen i Veinge och Knäred, kontaktledningsbyte på hela Markarydsbanan samt åtgärder på Halmstad bangård.

- **Ny Krösatågstrafik Växjö - Emmaboda**

Under denna period planerar Trafikverket att börja bygga om Rv 25 och trafikplats Fagrabäck. Byggnationen är omfattande och även om det kommer att byggas omledningsvägar så kommer arbetet att leda till stora störningar under flera år. Som en ”Mobility management-åtgärd i byggskede”, men också som ett test av marknadens intresse, bör lokaltåg trafikera sträckan Växjö-Emmaboda med fyra dubbelturer i peaktider, dvs. två dubbelturer på morgonen och två dubbelturer på eftermiddagen. Trafikupplägg håller på att utredas, men ett möjligt upplägg är dock att Krösatågstrafiken Karlskrona-Emmaboda förlängs till Växjö. En fördel med ett sådant upplägg är att det skapas en ny direktförbindelse mellan de två sydsvenska tillväxtmotorerna Karlskrona och Växjö. Denna satsning kräver beslut om allmän trafikplikt mellan Växjö och Emmaboda.

2026 – 2030

Under perioden 2026 – 2030 kommer eventuellt ett nytt akutsjukhus i Växjö att färdigställas i området Räfte, drygt fyra kilometer från stadens stadskärna. Detta medför behov av satsningar på såväl kollektivtrafik som infrastruktur, dock finns inga slutliga beslut kring investeringar.

- **Förändringar i stads- och regionbusstrafikens linjenät**

Ett eventuellt nytt sjukhus i Växjö kommer att behöva trafikförsörjas med buss, vilket har påverkan på dagens linjenät i både stads- och regionbusstrafiken. Förutsättningar och behov utreds nu, men förändringar kommer att ske vad gäller utbud, linjesträckning och infrastruktur för att skapa goda kollektivtrafiklösningar

för såväl arbetspendling som besöksresor samt för de som reser förbi platsen. Vid förändringar ska teknikutvecklingen beaktas och vara öppen för nya drivmedel såsom eldrivna bussar med bränsleceller för vätgas.

- **Fordonsupphandling Öresundståg**

Öresundstågstrafiken fyller en viktig funktion för det regionala tågssystemet i Kronoberg och södra Sverige genom att möjliggöra längre och snabbare resor, vilket skapar en starkare koppling till våra grannregioner. Under perioden 2026 – 2030 ska nya fordon till Öresundstågen att upphandlas och förberedelser för detta är uppstartade genom att se över vilka alternativ som finns för nästa generation Öresundståg. Detta kommer att stärka det storregionala och regionala tågssystemet än mer med snabbare resor.

- **Tågstation i Räfte som trafikeras med tjugominuterstrafik**

I och med det nya sjukhusets placering finns det ett behov av att trafikförsörja med tåg, främst med det lokala tågssystemet. Detta kräver en ny tågstation i Räfte samt att det lokala tågssystemet trafikerar stationen med tjugominuterstrafik för att säkerställa att både arbetspendling och besöksresor fungerar utifrån olika förutsättningar och behov. Beräknad kostnad ligger i nuläget på 70 – 100 miljoner kronor.

- **Krösatåg österut**

Krösatågstrafiken utgör en viktig del av det lokala tågssystemet i Kronoberg och genom att börja trafikera sträckan österut från Växjö kompletteras det regionala tågssystemet, vilket möjliggör nya stationer och utökad trafikering längs sträckan mot Kalmar/Karlskrona. Detta skulle skapa goda förutsättningar för att stärka möjligheterna till att arbets- och studiependla mellan de tre större orterna i sydöstra Sverige samt förbättra tillgängligheten till olika besöksmål. Upplägg är under utredning. Denna satsning kräver beslut om allmän trafikplikt mellan Växjö och Emmaboda. En viktig del av denna satsning är att knyta samman Jönköping – Kalmar/Karlskrona och koppla an till eventuella stationer för nya stambanor i Jönköpings län.

- **Förbättrat utbud på lokaltågssystemen**

Ett förbättrat utbud på lokaltågssystemen, Krösatåg och Pågatåg, både vardag och helger ökar förutsättningarna för att skapa en attraktiv region och förbättrad tillgänglighet. Ett förbättrat utbud behövs även för att uppnå basutbudet. Utvecklingen är relativt dyr då antalet resenärer vid dessa tidpunkter vanligtvis är få, men dessa avgångar har en stor betydelse för våra stationssamhällens utveckling och för regionens invånare samt för att uppnå basutbudet. Närmare utredning av vilka linjer och antal avgångar krävs.

UTBLICK EFTER 2030

Framtidens kollektivtrafik planeras med syfte att skapa ett Kronoberg där vi är mindre beroende av bilen eftersom den attraktiva och hållbara kollektivtrafiken har en naturlig plats i samhället och i våra vardagsliv. Våra städer och stationssamhällen växer i och kring en stark stråkstruktur med en god kollektivtrafik. Våra landsbygder och glesa miljöer drar nytta av stråkstrukturen genom bland annat transportnoder och kompletterar städer och samhällen, vilket skapar olika livsmiljöer som är attraktiva, tillgängliga och hållbara. Genom nationell, regional och lokal samverkan har gång, cykel och kollektivtrafiken en större marknadsandel mot den bilburna trafiken. Teknisk utveckling möjliggör förbättrad information, transporter och kombinerade mobilitetslösningar. Tillsammans skapas en större trygghet och delaktighet för invånarna i länet och skapar en plats med öppna och hållbara livsmiljöer som är attraktiva att bo, arbeta och vistas i.

För att uppnå trafikförsörjningsprogrammets mål finns det på längre sikt finns behov av flera stora satsningar, både vad gäller kollektivtrafik och infrastrukturåtgärder, som idag saknas beslut om.

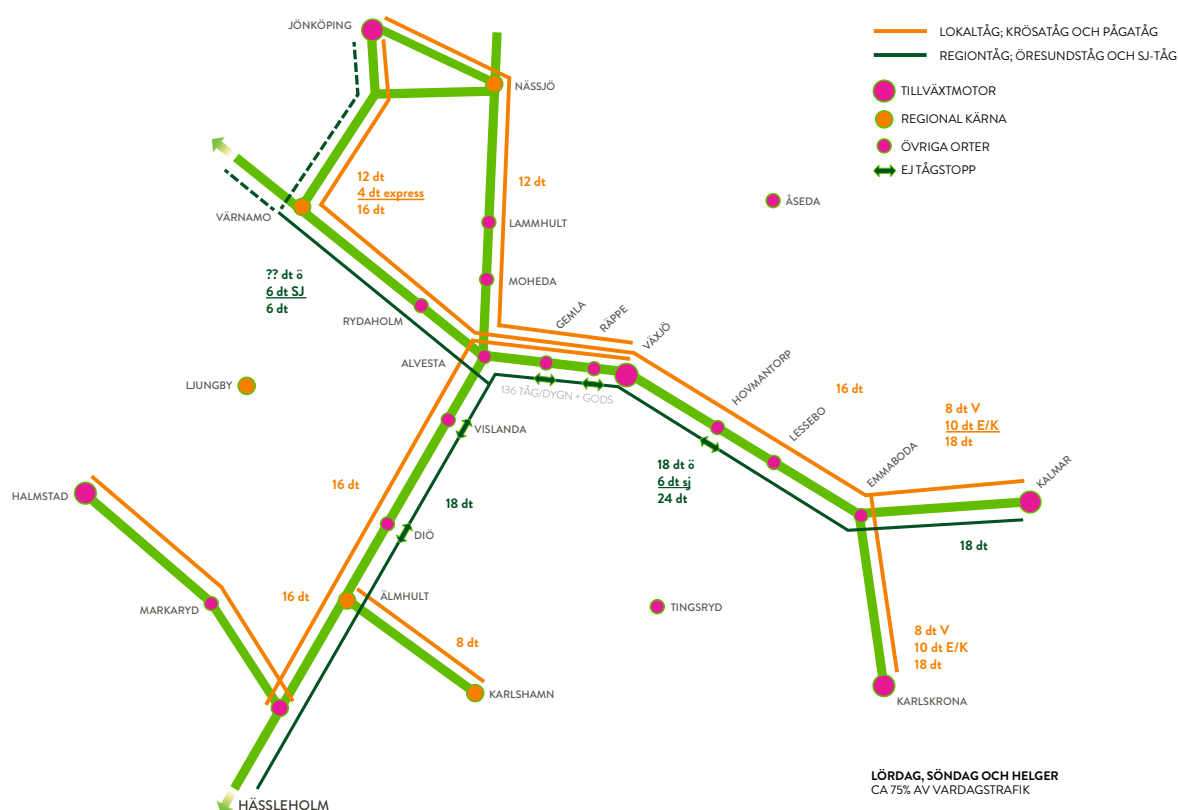
Utveckling av kollektivtrafiken efter 2030

- **Övergripande utveckling av länets prioriterade stråk**

Efter år 2030 behövs fortsatt stora satsningar för att öka det hållbara resandet i vårt län. I många av våra prioriterade stråk krävs utbuds- och kapacitetsökningar både i tåg- och busstrafik, främst i rusningstid men på längre sikt utspritt över dagen för att öka länets tillgänglighet.

Ambition är att utöka storregion-, region- och lokaltågstrafiken efter år 2030 för att knyta oss samman med våra grannregioner än mer. En viktig del av denna satsning är att knyta oss närmare eventuella stationer för nya stambanor i Jönköpings län samt att skapa förutsättningar för att uppnå de restidsmål som beslutats inom Regionsamverkan Sydsveriges positionspapper för kollektivtrafik. Dessa restidsmål skapar dock ett behov av stora infrastruktursatsningar och investeringar i hela Sydsverige.

TÅGPLAN KRONOBERG 2030 ➡



FIGUR 12. VISION ÖVER TÅGSYSTEMETS UTBUD EFTER 2030.

Det finns också ett behov av att utreda nya och mer kapacitetsstarka lösningar som kan bli aktuella på lång sikt i de stråk där det enbart finns busstrafik. Dagens snabblinjer är en bra utgångspunkt i detta arbete, då de erbjuder kapacitet. Genom att förstärka, förlänga eller addera dem i stråken mot Växjö – Ljungby – Halmstad, Växjö – Åseda och Växjö – Tingsryd – Ronneby kan även dessa relationer stärkas. På sikt kan parallella bussystem skapas i de stråk där det finns ett underlag.

Satsningar infrastruktur:

- **Dubbelspår Alvesta – Växjö**

Järnvägen mellan Alvesta – Växjö är en av de hårdast belastade enkelspåriga bandelarna i Sverige idag och det finns en ambition att ytterligare öka såväl region- som lokaltågstrafiken samt bygga en ny station vid det nya akutsjukhuset. Sträckan är södra Sveriges ”getingmidja” där trafik inte bara inom Kronoberg passerar utan även till och från Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland och Skåne. Därför är dubbelspår på denna sträcka av stor vikt för hela södra Sverige och behöver finnas med i kommande nationell plan för transportsystemet.

- **Sydostlänken**

I gällande nationell plan för transportsystemet finns Sydostlänken med som objekt. Befintlig bana mellan Älmhult och Olofström rustas upp och elektrifieras, och ny bana byggs mellan Olofström och Blekinge kustbana för att förbättra för godstrafiken och skapa bättre förutsättningar för näringslivet i regionen samt för att fungera som omledningsbana. Frågan om att även öppna upp för persontrafik på sträckan har väckts från grannregionerna vilket för Kronobergs del skulle innebära en ökad potential till arbets- och studiependling till länet, och delfinansiering av tågtrafik. Vidare utredning behövs med avseende på potential, genomförbarhet och trafikeringskostnader.

- **Nya stambanor**

Det finns ett stort behov av att bygga ut det svenska järnvägssystemet, mycket på grund av hård belastning på såväl Södra som Västra stambanan. Nya stambanor, med höghastighetståg, tillför betydande kapacitet i Sveriges järnvägssystem samtidigt som de förbinder närliggande regioner ytterligare med varandra och med storstadsområdena.

Ökad kapacitet gör tåget mer pålitligt för resenärer, men också för näringsliv. Kortare restider skapar nya möjligheter att pendla, studera och arbeta. Genom att kapacitet frigörs på befintligt järnvägssystem möjliggörs fler godstransporter på järnväg. Genom ökad tillgänglighet och nya reserelationer förbättras förutsättningarna för starka arbetsmarknadsregioner och regional utveckling, samtidigt som hållbara resor och transporter främjas.

Etableringen av nya stambanor med nya stationer kommer att förändra den regionala kollektivtrafikens uppbyggnad på ett betydande sätt. Behovet av att knyta samman de nya stambanorna och dess stationer med trafiksystemet i Kronoberg kommer att betyda genomgripande förändringar både för tåg- och busstrafiken.

Övrigt:

- **Autonoma fordon**

Självkörande fordon kan inom en snar framtid vara en del av kollektivtrafikens vardag och få en stor betydelse, kanske främst i hur Kronoberg skulle kunna arbeta med kollektivtrafiken i sina glesa miljöer. På sikt skulle man kunna erbjuda fler och flexibla kollektiva kommunikationslösningar, både inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Det finns exempelvis en potential för autonoma fordon som matartrafik till våra starka stråk. Genom att koppla upp mer glesa miljöer mot starka kollektivtrafikstråk kan tillgång och tillgänglighet förbättras för alla åldrar.





**ALLMÄN TRAFIKPLIKT
RESPEKTIVE
KOMMERSIELL TRAFIK**

Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Kronoberg enligt lag skapa goda förutsättningar för kommersiell kollektivtrafik. Sådan trafik bedrivs av trafikföretag utan ekonomiskt stöd från samhället. Region Kronoberg är positiv till kommersiell kollektivtrafik, men vid brist på långsiktighet i de kommersiella åtagandena säkras länets medborgare en långsiktig kollektivtrafik genom beslut om allmän trafikplikt.

ALLMÄN TRAFIKPLIKT

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan besluta om allmän trafikplikt för att säkerställa sådan trafik som anses nödvändig och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning utan att trafiken upphandlas och bedrivs i offentlig regi av regionen. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett ansvar gentemot Kronobergs invånare att tillhandahålla den beslutade kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik kräver långsiktighet och är en del av samhällsbyggandet som på många sätt påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Region

Kronoberg kommer att ta ställning till allmän trafikplikt efter noggranna överväganden. Beslut om allmän trafikplikt fattas löpande, oftast i samband med nya trafikupphandlingar varför beslut ska ske i god tid före planerad upphandling. Utgångspunkten i bedömning av allmän trafikplikt är trafik-försörjningsprogrammet. När kommersiella möjligheter värderas kommer långsiktighet och trafikförsörjningsprogrammets mål att vara ett tungt vägande argument. Om regionen i sin prövning inte finner att det är sannolikt att önskad trafik kan ske genom kommersiella aktörer (utan finansiering från regionen) kommer allmän trafikplikt att tillämpas på den aktuella trafiken.

BESLUT GÄLLANDE ALLMÄN TRAFIKPLIKT

TRAFIKSYSTEM	STRÄCKA	DNR.
PÅGATÅG	Markaryd – Hässleholm	16RK1086
PÅGATÅG	Markaryd – Halmstad	16RK1086
ÖRESUNDSTÅG	Hässleholm – Alvesta – Växjö – Kalmar	18RGK217
REGIONBUSS (SKÅNETRAFIKEN)	Älmhult – Skånes länsgräns (linje 562)	19RGK1861
REGION- OCH STADSBUSS	Kronobergs län samt länsöverskridande busstrafik till grannlän	20RGK203
KRÖSATÅG	Växjö – Osby (– Hässleholm)	20RGK740
KRÖSATÅG	Växjö – Rydaholm (– Värnamo – Jönköping)	20RGK740
KRÖSATÅG	Växjö – Stockaryd (– Nässjö – Jönköping)	20RGK740

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOMMERSELL TRAFIK

Kollektivtrafiklagen ger sedan år 2012 kommersiella aktörer möjlighet att etablera kommersiell kollektivtrafik inom länets gränser. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Kronoberg enligt lagen skapa goda förutsättningar för detta. Enligt kollektivtrafiklagen ska kommersiella aktörer med tre veckors framförhållning kunna starta eller avveckla linjelagd kollektivtrafik. Innan kommersiell kollektivtrafik startas ska den anmälas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Kontaktuppgifter för anmälan om kommersiell trafik och ett formulär till hjälp vid anmälan finns på Region Kronobergs [hemsida](#). Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska informeras om och när kommersiell trafik upphör.

Utgångspunkten är att den kommersiella och den upphandlade kollektivtrafiken ska fungera väl tillsammans och komplettera varandra för resenärernas bästa. Den kommersiella kollektivtrafik som bedrivs i Kronobergs län idag utgörs av både tåg- och busstrafik av fjärrtrafikskaraktär.

TILLGÅNG TILL INFRASTRUKTUR

Inom den regionala kollektivtrafikmyndighetens område finns ett stort antal hållplatser, såväl stora som små. Tillträde till befintliga och framtida hållplatser samt annan offentligt ägd infrastruktur ska behandlas konkurrensneutralt. Bedömningen är att det endast på ett fåtal platser kan komma att uppstå en konkurrenssituation mellan kommersiell och allmän kollektivtrafik för tillträde till infrastruktur i Kronoberg, vilket medför att behovet av en tidsstyrd process för tilldelning av kapacitet inte bör vara så stor. Ifall kapacitetsbrist uppstår kallar den regionala kollektivtrafikmyndigheten berörda parter för dialog där utgångspunkten är att företräde ges utifrån trafikens utbud, kundnytta och funktion. Trafik som avser att tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande värderas högt.



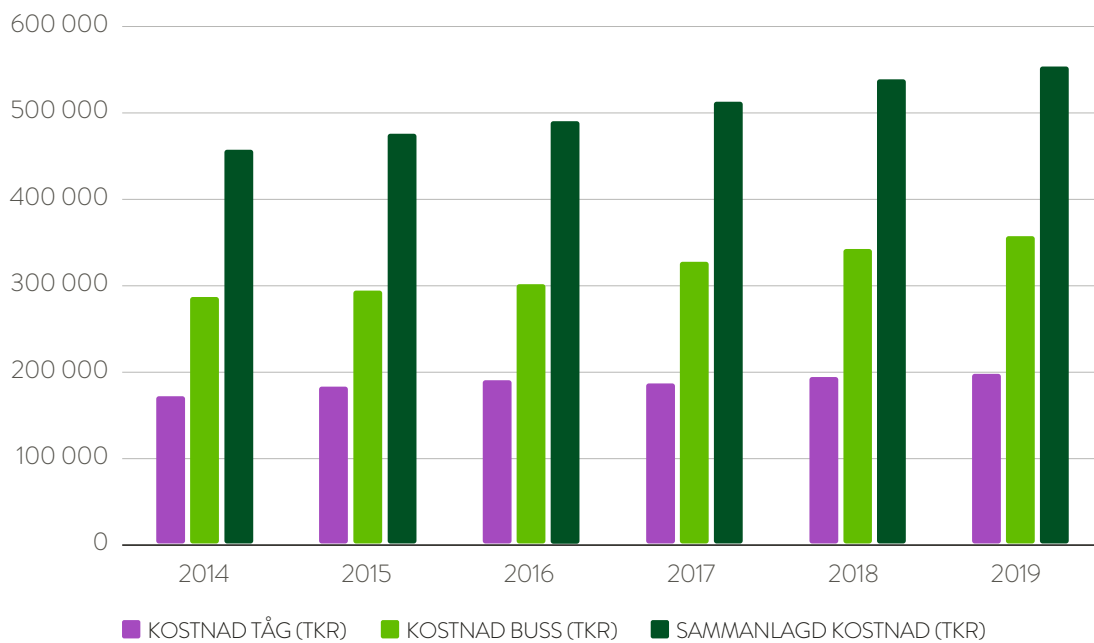
EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR



KOSTNADSUTVECKLINGEN I KRONOBERG

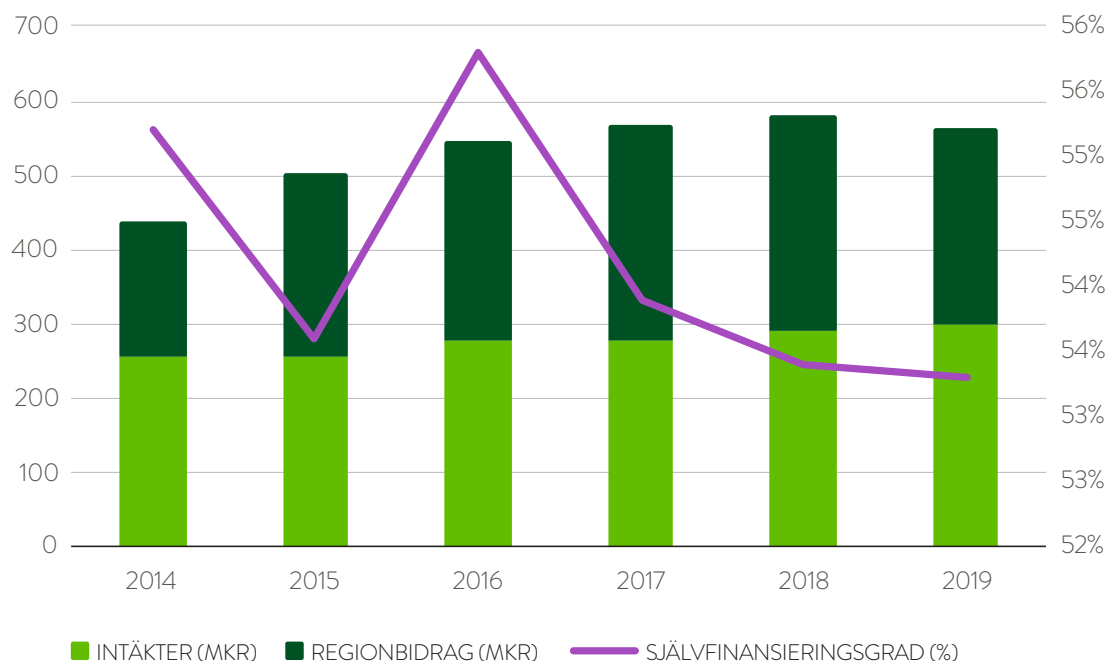
Under det senaste decenniet har kollektivtrafiken i Kronoberg byggts ut kraftigt, vilken har medfört ökade ekonomiska åtaganden för Region Kronoberg men också ett ökat resande. Den ökande kostnadsutvecklingen av trafiken, vilken även framöver förväntas öka, kommer att bli en stor utmaning. Trenden är inte unik för Kronoberg, utan syns i hela Sverige.

TABELL 1. LINJETRAFIKENS BRUTTOKOSTNADSUTVECKLING 2014 - 2019 I KRONOBERGS LÄN.



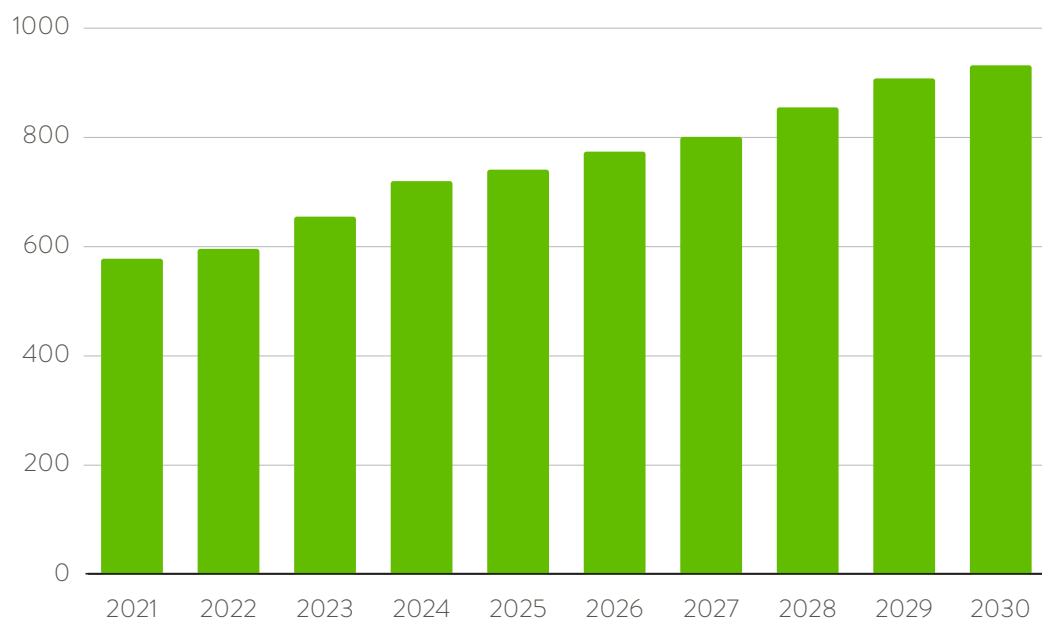
De senaste åren har intäkterna utvecklats i takt med att kollektivtrafiken har byggts ut, vilket innebär att kollektivtrafikens självfinansieringsgrad (trafikintäkternas del av trafik kostnaderna för linjetrafiken) har legat stabilt över 50 procent under en längre tid, 2019 var siffran 53,3 procent. Under år 2019 uppgick de totala trafik kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken i Region Kronoberg till 555,7 miljoner kronor, trafikintäkterna uppgick till 296,2 miljoner kronor. Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar årligen. Detta beror främst på ökade kostnader för den befintliga trafiken, investeringar i nya fordon samt satsningar på utvecklad eller ny trafik. Kostnaderna för den befintliga trafiken ökar främst genom det index som Länstrafiken Kronobergs trafikavtal med trafikföretagen är kopplade till.

TABELL 2. LINJETRAFIKENS SJÄLVFINANSIERINGSGRAD 2014 - 2019 I KRONOBERGS LÄN.



Det finns en ökad efterfrågan på kollektivtrafiken och målen i detta trafikförsörjningsprogram förutsätter en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken. Utmaningen ligger i att målen är högt satta, vilket ställer krav på prioriteringar kring hur och vad som ska genomföras i förhållande till möjlig ekonomi.

TABELL 3. PROGNOTICERAD KOSTNADSUTVECKLING FÖR LINJETRAFIKEN.



OSÄKERHETSFAKTORER KOPPLAT TILL EKONOMIN

Det finns flera osäkerhetsfaktorer kring ekonomi som är svåra att förutse framöver. Införandet av ett nytt biljettsystem innebär en av de största förändringar som gjorts i kollektivtrafiken i Kronoberg på många år. Även införandet av nya fordon i länet samt ett nytt sjukhus i Växjö är förändringar som på lite längre sikt kan få en stor påverkan. Andra faktorer som påverkar är den tekniska och digitala utvecklingen av fordon och mobilitetstjänster, tillgång till trafiknära depåer, osäkerheter kring drivmedelsutvecklingen och priser, framkomlighet och utbyggnad av infrastruktur samt osäkerheten i hur coronapandemin kan komma att påverka kollektivtrafiken på lång sikt. Människors vanor kopplat till arbete, studier och hur de använder kollektivtrafik har förändrats och det är troligt att dessa ändrade vanor kommer att bestå i viss mån framöver.

Trots många osäkerhetsfaktorer kring framtiden är en utveckling av kollektivtrafiken viktigt för att förverkliga intentioner och mål i trafikförsörjningsprogrammet. Den kommande tioårsperioden innehåller stora planerade och föreslagna satsningar i kollektivtrafiken och infrastrukturen som tillsammans ämnar bidra till att uppfylla de satta målen.

BERÄKNAD KOSTNADS- UTVECKLING FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN 2021 – 2030

Beräkningen på kostnadsutveckling är gjord utifrån prisnivå 2021, med nuvarande gällande fordonsantal för kommande trafikavtal samt med ett ytterligare uppskattat antal fordon för perioden 2026 och framåt. Intäkterna är beräknade utifrån ett normalläge innan coronapandemin och uppskattningarna bör därav bedömas som osäkra. För beräkningar på tågtrafik är utgångspunkten de periodiserade kostnadsberäkningar som är gjorda för det tågstrategiska dokumentet som biläggs Trafikförsörjningsprogrammet, men bearbetade av Länstrafiken Kronoberg.

KOSTNADSUTVECKLING STAD- OCH REGIONTRAFIK 2021 – 2030

KOSTNADER BUSSTRAFIK	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NUVARANDE BUSSTRAFIK	378	389	401	413	425	438	451	465	479	493
BESLUTADE FÖRÄNDRINGAR	0	0	31	50	52	53	55	57	58	60
FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR	0	0	0	0	0	6	10	14	42	43
SUMMA KOSTNADER	378	389	432	463	477	497	516	536	579	596
INTÄKTER BUSSTRAFIK	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NUVARANDE BUSSTRAFIK	153	157	162	167	172	177	182	188	194	199
BESLUTADE FÖRÄNDRINGAR	0	0	11	17	18	19	19	20	20	21
FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR	0	0	0	0	0	2	4	5	15	15
SUMMA INTÄKTER	153	157	173	184	190	198	205	213	229	235
NETTOKOSTNAD BUSSTRAFIK	225	232	259	279	287	299	311	323	350	361

FIGUR. INTÄKTER, KOSTNADER OCH NETTOKOSTNADER TOTALT FÖR BEFINTLIG BUSSTRAFIK SAMT NYA SATSNINGAR.

KOSTNADSUTVECKLING TÅGTRAFIK 2021 – 2030.

KOSTNADER TÅGTRAFIK	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NUVARANDE TÅGTRAFIK	200	206	213	219	226	232	239	246	254	261
BESLUTADE FÖRÄNDRINGAR	0	0	9	27	33	33	33	34	34	34
FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR	0	1	1	11	11	12	13	39	41	41
SUMMA KOSTNADER	200	207	223	257	270	277	285	319	329	336
INTÄKTER TÅGTRAFIK	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NUVARANDE TÅGTRAFIK	145	149	154	158	163	168	173	178	183	189
BESLUTADE FÖRÄNDRINGAR	0	0	3	9	11	12	12	12	12	12
FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR	0	0	0	4	4	4	5	14	14	15
BEDÖMDA EFFEKTER COVID-19										
SUMMA INTÄKTER	145	149	157	171	178	184	190	204	209	216
NETTOKOSTNAD TÅGTRAFIK	55	58	66	86	92	93	95	115	120	120

FIGUR. INTÄKTER, KOSTNADER OCH NETTOKOSTNADER TOTALT FÖR BEFINTLIG TÅGTRAFIK SAMT NYA SATSNINGAR.

SAMMANFATTAD BERÄKNAD KOSTNADS- UTVECKLING ALL LINJETRAFIK 2021 – 2030

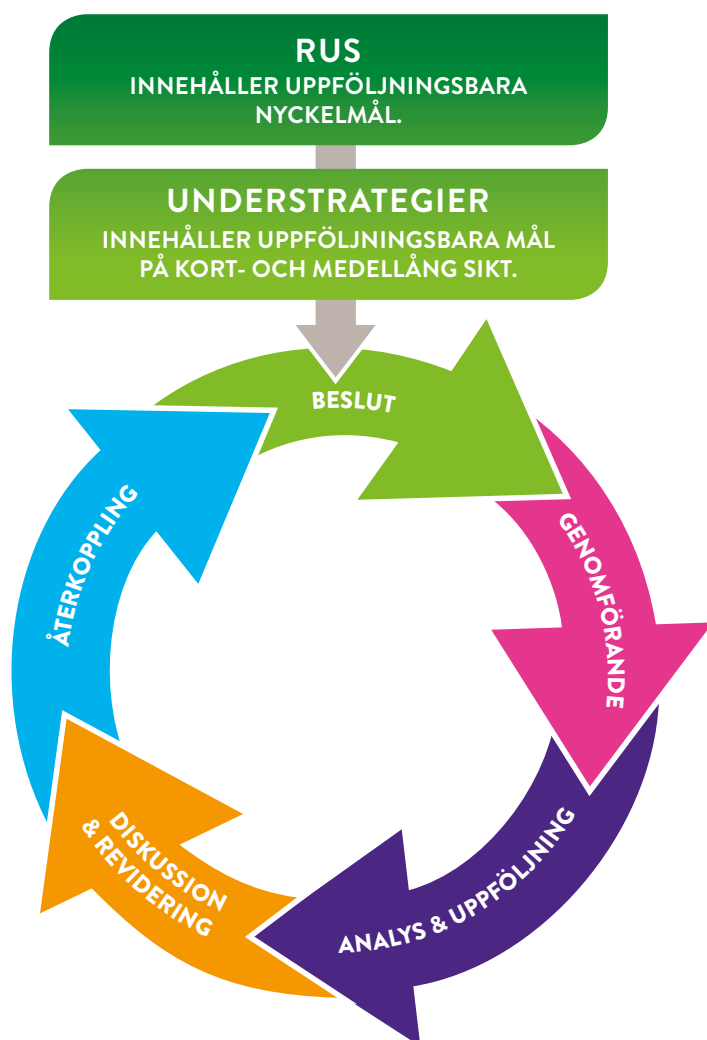
Den sammanfattade beräkningen av kostnadsutvecklingen för all linjetrafik i Kronoberg innefattar ovan beskrivna beräkningar för respektive trafikslag, inklusive beslutade och föreslagna förändringar samt beräknade intäkter. Beräkningarna är tänkta att ge en bild av hur kostnadsutvecklingen för kommande tioårsperiod förhåller sig till nuvarande trafik och föreslagna satsningar.

KOSTNADER LINJETRAFIK	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NUVARANDE TRAFIK	578	595	614	632	651	670	690	711	733	754
BESLUTADE FÖRÄNDRINGAR	0	0	40	77	79	86	88	91	92	94
FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR	0	1	1	11	11	18	23	53	83	84
SUMMA KOSTNADER	578	596	655	720	741	774	801	855	908	932
INTÄKTER LINJETRAFIK	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NUVARANDE TRAFIK	298	306	316	325	335	345	355	366	377	388
BESLUTADE FÖRÄNDRINGAR	0	0	14	26	29	31	31	32	32	33
FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR	0	0	0	4	4	6	9	19	29	30
SUMMA INTÄKTER	298	306	330	355	368	382	395	417	438	451
NETTOKOSTNAD LINJETRAFIK	280	290	325	365	373	392	406	438	470	481



LÄRANDE OCH UPPFÖLJNING

Trafikförsörjningsprogrammet, likt den regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg, har en lärandecykel som syftar till att skapa ett systematiskt lärande. Ett systematiskt lärande är viktigt för att kunna bedriva ett resurseffektivt och ändamålsenligt arbete. Lärandecykeln är ett verktyg som syftar till att ta ansvar samt vara öppna och transparenta.



FIGUR 13. LÄRANDECYKEL FÖR TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET.

Regionfullmäktige beslutar om fastställande av trafikförsörjningsprogrammet samt avsätter medel för genomförande i samband med det årliga budgetarbetet. Genomförandet av Trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län 2021 – 2030 med utblick konkretiseras genom Länstrafiken Kronobergs strategiplan och verksamhetsplan. Trafikförsörjningsprogrammet följs upp genom en årlig måluppföljning samt rapportering till Transportstyrelsen. All uppföljning och rapportering av mål, indikatorer och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet kommer i möjligaste mål att beskrivas uppdelat på kön och ålder. Efter att mål, indikatorer och åtgärder följts upp är det viktigt att diskutera resultaten. Det är i detta skede som möjligheten finns att lära av utvecklingen och draga slutsatser. I detta

steg ska även, om det behövs, genomförda åtgärder revideras. Innan nya beslut fattas sker återkoppling till den politiska nivån, vilken baseras på de lärdomar som dragits och diskussioner som förts.

Varje uppföljningstillfälle ger en möjlighet att ompröva programmets helhet eller specifika delar, relevans och måluppfyllelse utifrån det som händer i omvärlden och som kan komma att påverka kollektivtrafiken i Kronoberg. En viktig del av analys- och uppföljningsarbetet är att sprida den kunskap som tas fram. Region Kronoberg kommer därför att arbeta aktivt med att sprida lärande inom redan etablerade nätverk och forum.

Vart fjärde år genomförs en aktualiseringsprövning av trafikförsörjningsprogrammet. Syftet med aktualitetsprövningen är att säkerställa strategins fortsatta relevans.

BILAGOR

- Bilaga 1. Intern ansvars- och rollfördelning
- Bilaga 2. Tågstrategiskt underlag
- Bilaga 3. Hållbarhetssäkring
- Bilaga 4. Hållplatshandbok

BILAGA 1.

INTERN ANSVARS- OCH ROLLFÖRDELNING

Syftet med att tydliggöra Region Kronobergs interna ansvars- och rollfördelning gällande regional kollektivtrafik är att dels underlätta i det interna arbetet samt kontakt med externa aktörer, dels stärka det politiska mandatet.

Region Kronoberg har två olika roller i arbetet med den regionala kollektivtrafiken i länet; Regional kollektivtrafikmyndighet respektive utförare (Länstrafiken Kronoberg). Genom att myndighetsrollen separeras från den operativa verksamheten skapas förutsättningar för en professionell och förtroendefull samverkan och konkurrens med marknadens aktörer. Myndigheten blir på sätt beställare av den regionala kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens olika planeringshorisonter delas också mellan flera aktörer.

Regionfullmäktige fastställer Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram, där bland annat mål och behov av regional kollektivtrafik beskrivs.

Regionstyrelsen verkställer Region Kronobergs uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Principiella ärenden och ärenden av större vikt beslutas av regionfullmäktige. Regionstyrelsen och i förlängningen Regiondirektören bereder och ansvarar för framtagande, genomförande och uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet inklusive ekonomiska ramar och styr trafiken genom:

- Mål och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet, vilka tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg
- Särskilda beslut i strategiskt viktiga frågor, exempelvis vid upphandling av trafik

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är även ingång för kommersiella aktörer angående marknadstillträde respektive frånträde. Den kollektivtrafik som inte bedrivs på kommersiella grunder upphandlas. Innan upphandling genomförs ska beslut om allmän trafikplikt fattas av Regionstyrelsen.

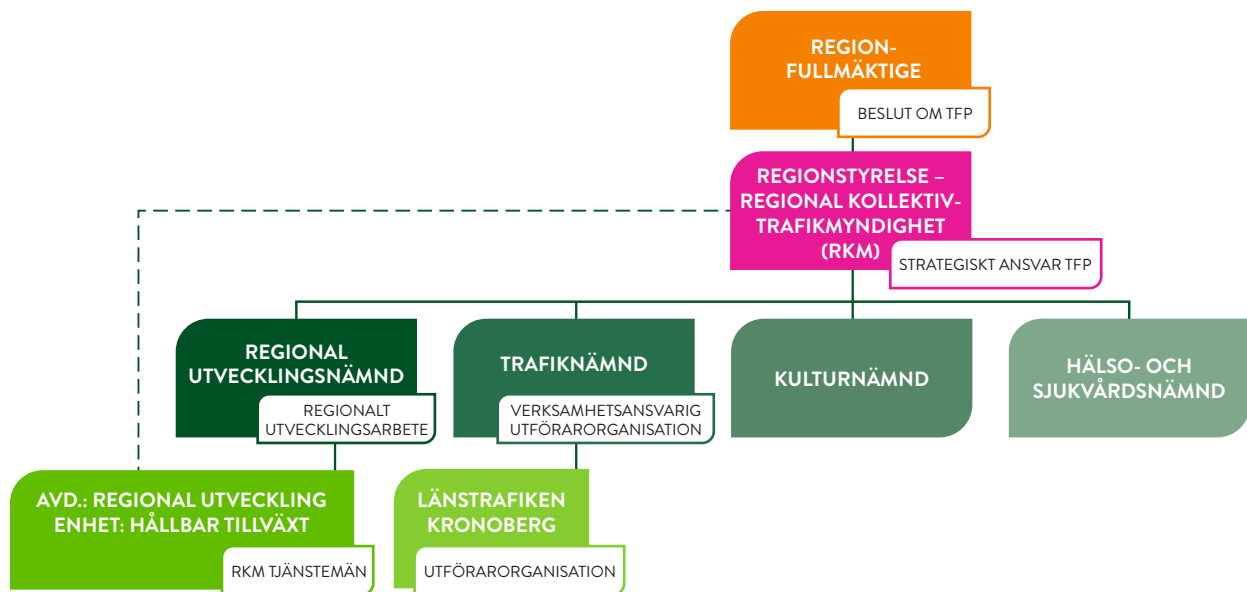
Trafiknämnden och i förlängningen Trafikdirektören ansvarar för utförarorganisationens verksamhet, det vill säga Länstrafiken Kronoberg, genom:

- Årliga beslut om verksamhetsplan och budget
- Att bistå i framtagande av trafikförsörjningsprogrammet
- Att verkställa trafikförsörjningsprogrammet
- Att ansvara för utvecklingen av skattesubventionerad trafik
- Att ha det samlade kund- och resenärsansvaret
- Att samordna gemensamma frågor gällande bland annat terminaltillträde, biljettsystem, informationssystem och hållplatser
- Att utveckla utbud, tidtabeller, marknadsföring, komfort och trafikslag
- Att årligen rapportera till regionfullmäktige

Det beslutade trafikförsörjningsprogrammet är att betrakta som en beställning till trafiknämnden.

I praktiken innebär ansvarsfördelningen att frågor rörande kommande trafikförsörjningsprogram hanteras av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. På tjänstemannanivå ligger ansvaret under avdelningen för regional utvecklingen, medan praktiska frågor gällande exempelvis tidtabeller och hållplatser hanteras av Länstrafiken Kronoberg.

Regionala utvecklingsnämnden och i förlängningen den Regionala utvecklingsdirektören ansvarar för regionala utvecklingsfrågor och genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin. En viktig utgångspunkt är att kollektivtrafiken ska bygga på helhetssyn på de olika trafikslagen och på kollektivtrafikens samband med andra viktiga funktioner i samhället. Den ska också vara samordnad med andra verksamheter inom Region Kronoberg.



FIGUR 14. ORGANISATIONSSKISS INKLUSIVE ANSVARSOMRÅDEN.

BILAGA 2.

TÅGSTRATEGISKT

UNDERLAG

Tågstrategiskt underlag finns bilagd i ett eget dokument.

BILAGA 3.

HÅLLBARHETSSÄKRING

Hållbarhetssäkring innebär att styra Region Kronobergs verksamhet mot en mer hållbar utveckling. Den görs för att säkerställa att de tre hållbarhetsperspektiven (social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet) genomsyrar samhällsutvecklingen och planeringen mot ett hållbart samhälle i Kronobergs län. Det handlar också om att säkerställa att insatser som genomförs är relevanta utifrån den regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg.

Hållbarhetssäkringen är genomförd med hjälp av Region Kronobergs handbok och mall för hållbarhetssäkring².

På vilket sätt bidrar insatsen till målbilden om insatsområden i den regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg 2025?

Trafikförsörjningsprogrammet bidrar till målbilden ”utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet”. Genom att hållbarhetssäkra arbetet strävar programmet mot ett hållbart samhälle för såväl invånare som besökare. Trafikförsörjningsprogrammet ger en positiv påverkan på ett klimatsmart transportsystem, stärkt tillgänglighet i Kronoberg och i Sydsverige i stort samt börjar att titta på flexibla kollektivtrafik- och trafiklösningar i länets glesa miljöer och landsbygder.

På vilket sätt bidrar insatsen till förbättrade sociala, ekologiska och ekonomiska situationer (positiv påverkan på mål för hållbar utveckling), samt hur ska positiva effekter maximeras?

Trafikförsörjningsprogrammet bidrar positivt till följande hållbarhetsmål:

God hälsa och välbefinnande (Agenda 2030 mål 3) – Genom att främja hela resan-perspektivet och möjliggöra kombinationsresor med gång, cykel och kollektivtrafik.

Jämställdhet (Agenda 2030 mål 5) – Genom att öka tillgänglighet, trygghet, nöjdhet, marknadsandel och förbättra restidskvoter har kvinnor och flickor ökade möjligheter att delta i samhällslivet vilket i förlängningen innebär en ökad jämställdhet.

Hållbar energi för alla (Agenda 2030 mål 7) – Genom att fokusera på och främja hållbara drivmedel i all upphandlad trafik och ökad energieffektivitet.

Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (Agenda 2030 mål 9) – Genom att arbeta aktivt med att skapa ett finmaskigt och robust kollektivtrafiknät bidrar kollektivtrafiken till att skapa förutsättningar för en hållbar infrastruktur. För att skapa tillgänglighet inom såväl som ut ur länet krävs ett välfungerande och motståndskraftigt väg- och järnvägsnät.

Minskad ojämlikhet (Agenda 2030 mål 10) – Genom att öka tillgänglighet, trygghet, nöjdhet, marknadsandel och förbättra restidskvoter har olika grupper och geografer ökade möjligheter att delta i samhällslivet vilket i förlängningen innebär en ökad jämlikhet.

Hållbara städer och samhällen (Agenda 2030 mål 11) – Genom att arbeta aktivt med kollektivtrafiknätet skapas goda förutsättningar för en hållbar tillväxt och ett bra och fungerande vardagsliv för invånare och besökare. Även aktivt främja god tillgänglighet genom kollektivtrafik till boende- och livsmiljöer där människor mår bra och känner sig trygga.

²Region Kronobergs verktyg för hållbarhetssäkring - <http://www.regionkronoberg.se/gronakronoberg/arbetsmetod/hallbarhetssakring/>

Bekämpa klimatförändringarna (Agenda 2030 mål 13) – Genom att fokusera på och främja hållbara drivmedel i all upphandlad trafik, ökad energieffektivitet och minskade klimatpåverkande utsläpp.

På vilket sätt bidrar insatsen till försämrade sociala, ekologiska och ekonomiska situationer (negativ påverkan på mål för hållbar utveckling), samt hur ska negativa effekter minimeras?

Det finns ingen direkt negativ påverkan på de olika hållbarhetsdimensionerna. Däremot finns det en del målkonflikter, vilka redogörs för i frågan nedan.

Vilka målkonflikter finns och hur ska de hanteras?

Stad - land: Trots fokus på att skapa en god tillgänglighet i länet, oberoende av var en bor, finns en risk för konflikt mellan stad och land kopplat till satsningar på kollektivtrafiken. Även om insatser görs för att öka tillgängligheten i länets glesa miljöer och landsbygder, kan det bli så att de starka stråken prioriteras i högre utsträckning pga. ett större resandeunderlag. Konflikten hanteras genom att ha fokus på hållbarhet i alla insatser och att genomgående i organisationen börja applicera regionens verktyg för sociala konsekvensanalyser i transportplanering, lyfta fram olika geografiers förutsättningar och behov i planeringen samt skapa en ökad samverkan mellan olika aktörer kopplade till kollektivtrafik och infrastruktur.

Ökat hållbart resande: Resandet i sig kan utgöra en konflikt med målet om att bekämpa klimatförändringarna samt god hälsa och välbefinnande (Agenda 2030 mål 13 respektive 3) på så sätt att kollektivtrafiken lockar sig till fler resenärer som annars skulle cyklat, gått eller inte rest alls. Konflikten hanteras genom att trafikförsörjningsprogrammet stimulerar ett hela resan-perspektiv (förbättra möjligheter för kombinationsresor genom goda parkeringsmöjligheter för cykel exempelvis) och främjar hållbara transporter överlag. Kollektivtrafiken i Kronoberg ska inte konkurrera med gång eller cykel.

Samhällsnytta – Företagsekonomi: Kollektivtrafik ses ofta som en kostnad i budget och något som inte är företagsekonomiskt lönsamt, men kollektivtrafiken bör istället ses som en investering i samhällsnytta och ett verktyg för att nå olika samhällsmål. Kollektivtrafik är inget självändamål, utan syftet med den är att göra samhället tillgängligt för resor till och från arbete, utbildning, fritid och service. Ytterligare nytta för samhället skapas genom att vidga arbetsmarknadsregioner och minska klimatutsläpp. Dessa nyttor för våra invånare och vårt samhälle har ett enormt värde, även om det inte alltid går att beräkna i kronor.

Snabbt, gent och få stopp – Närhet och många stopp: Det finns en tydlig konflikt i hur kollektivtrafiken ska planeras. Dels ska kollektivtrafiken vara snabb, gen och ha få stopp, dels ska det vara nära till hållplats och kollektivtrafiken ska stanna ofta för att kunna plocka upp resenärer där de bor. Dessa på olika principer går helt emot varandra. Kronobergs struktur med långa avstånd kräver å ena sidan en snabb kollektivtrafik, å andra sidan bor vi utspritt vilket kräver många stopp om vi ska kunna erbjuda en tillgänglighet med kollektivtrafik.

Finns några kvarstående frågor som kräver att någon annan aktör tar vid?

En eller flera strategi- och verksamhetsplaner kommer att utvecklas för att verkställa strategin. De utmaningar och möjligheter som lyfts i trafikförsörjningsprogrammet kopplade till social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet behöver bemötas mer konkret i det fortsatta arbetet.

BILAGA 4.

HÅLLPLATSHANDBOK

Hållplatshandboken finns bilagd i ett eget dokument.

LAYOUT

Länge Leve Kommunikation 2021

FOTO

Omslag:

Amanda Englund/Länge Leve Kommunikation

Övriga:

s. 6, 10, 24, 28, 35, 42, 52 Amanda Englund/Länge Leve Kommunikation

s. 18 Valerie Blanchett/Unsplash

s. 36, 46 Mats Samuelsson

s. 41 Oscar Nord/Unsplash

s. 45 Quokkabottles/Unsplash

