

TRAFIKNÄMNDEN

Tid	torsdag 16 april 2015 09:00
Plats	Sessionssalen, Region Kronoberg, Växjö
Kallade	Ordinarie ledamöter Peter Freij (S), ordförande Helena Lagstrand (V), vice ordförande Sven Sunesson (C), 2:e vice ordförande Carl-Olof Bengtsson (S) Julia Berg (S) Ann-Charlotte Wiesel (M) Viktor Emilsson (M) Eva Johnsson (KD) Camilla Ymer (S) Ersättare Marianne Nordin (S) Conny Simonsson (S) Erik Jansson (MP) Tommy Andersson (M) Josef Tingbratt (KD)
Övriga kallade	Patric Littorin, Sekreterare Thomas Nilsson Patrik Tidåsen Clas Carlsson Linda Vingren Patrik Ohlsson Ulf Pettersson

1. Justering av protokoll

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att utse Sven Sunesson att jämte ordförande justerar protokollet.

Sammanfattning

Föreslås att utse Sven Sunesson att jämte ordförande justerar protokollet.

2. Fastställande av dagordning

3. Kompiskortet

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Vid trafiknämndens sammanträde föredras ärendet kring Kompiskortet av Jörgen Tagesson och Tony Österberg, fritidskonsulenter på Barn- och ungdomshabiliteringen i Växjö.

De kommer att beskriva hur kortet - som finns i flera av länets kommuner - används idag och hur många som använder det. Frågeställningar som finns är om det ska vara en regional angelägenhet som möjligen även kan innebära kostnadsfritt resande till/från aktivitet med hjälp av kollektivtrafik och/eller servicerebil.

4. **Rapporter från externa uppdrag**

5. **Lägesrapporter**

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Ansvariga handläggare föredrar aktuella lägesrapporter.

6. **Månadsrapport februari 2015 15RK585**

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att Trafiknämnden beslutar

att godkänna Månadsrapport februari 2015 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari-februari 2015 uppgår sammanlagt till + 0,3 mkr. Både kostnader och intäkter för perioden ligger lägre än budget vilket främst beror på periodiseringar som inte hunnit göras.

Helårsbudgeten är gjord på tolv månader och ingen hänsyn har tagits till säsongvariationer. Mallen för resultatuppföljningen är dessvärre upprättad enligt sjukvårdens behov.

Prognosen för helåret är att resultatet ska följa budgeten.

Beslutsunderlag

- *Missiv trafiknämnden månadsrapport februari 2015*
- *Månadsrapport februari 2015 trafiknämnden*

7. Översikt inkomna remissvar gällande Trafikförsörjningsprogrammet 15RK312

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att Trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Region Kronoberg är Kollektivtrafikmyndighet i Kronobergs län. Kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) ställer krav på att alla län ska upprätta ett trafikförsörjningsprogram som beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas och fungera på 15-20 års sikt. Trafikförsörjningsprogrammet ska identifiera behovet av kollektivtrafik inom länet och till viktiga resmål utanför länsgränsen. Det ska beskriva det utbud av kollektivtrafik som förtroendevalda i Kronobergs län långsiktigt vill erbjuda medborgare och näringsliv och därmed ta ansvar för att trafiken kommer att utföras

Remissperioden för Trafikförsörjningsprogrammet har sträckt sig mellan 27 november 2014 till 27 februari 2015. De formella remissinstanserna som ombetts att kommentera programmet är kommuner, myndigheter och regioner. Utav dem har samtliga kommuner i länet svarat samt 1 myndighet. Närliggande regioner samt intresseorganisationer har valt att svara genom samrådsdiskussioner. Dessutom har även andra organisationer bidragit med synpunkter.

Beslutsunderlag

- Översikt inkomna remissvar gällande TFP. Förslag till beslut. Trafiknämnd
- Översikt inkomna remissvar gällande TFP. Beslutsunderlag.
- Matris-Översikt inkomna remissvar TFP. Bilaga.2015-03-24
- Trafikförsörjningsprogram - Region Kronoberg 2015-2025, remissutgåva

8. Uppdrag om upphandling av nytt IT-system för Serviceresor 15RK440

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att uppdra åt trafikdirektören att besluta om upphandlingsunderlag avseende nytt IT-system för hantering av Serviceresors bokningar och planering av resor.

Sammanfattning

Trafiknämnden uppdrog åt trafikdirektören 2014-08-20, att förbereda för ett nytt IT-system för Serviceresor Kronoberg och upparbeta ett upphandlingsunderlag. Trafiknämnden uppdrog också att avsätta 350 000 kr för att engagera en teknisk konsult som ger stöd i arbetet med att ta fram ett upphandlingsunderlag.

Serviceresor ser ett stort behov av ett modernt system som automatiskt kan planera resorna och som ger ett bättre resursutnyttjande av fordonen. Ett nytt system innebär också modernare teknik som gör att varje bokning går fortare (minskar telefonköerna) och som möter kundens och vårdpersonalens behov av till exempel sms-aviseringar och bokning via webben.

Beslutsunderlag

- *Uppdrag om upphandling av nytt IT-system för Serviceresor*
- *Uppdrag om upphandling av nytt IT-system för Serviceresor*

9. Öresundståg - Underhållsverkstad 15RK615

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden rekommenderar regionstyrelsen rekommendera regionfullmäktige besluta

att godkänna att Öresundståg AB ingår ramavtal och 25 årigt hyresavtal med Region Skåne avseende nyttjande av verkstadsdepå till självkostnad.

att uppdra åt Öresundståg AB att företräda övriga parter gentemot Region Skåne i arbetet med verkstadsdepån.

att under förutsättning av beslut enligt ovan ge stämmoombud i uppdrag att på bolagstämma i Öresundståg AB rösta i enlighet med fullmäktiges beslut.

Beslut enligt punkt 1 – 3 ovan förutsätter att Region Skåne fattar beslut om verkstadsdepå

Sammanfattning

Sedan den upphandlade Öresundstågtrafiken startades i januari 2009 har fordonsunderhållet utförts i Danmark av DSB i deras underhållsverkstad på Helgoland. Avtalet som för närvarande gäller, sträcker sig fram till tidtabellsskiftet i december 2016. Verkstaden är från tidigt 1900 tal och har sina brister i modernitet och plats. Utöver detta läggs det årligen mycket pengar på körningar till och från verkstaden samt att lönenivån i Danmark är ca 10 % högre än i Sverige.

Allt detta sammantaget medförde att styrelsen gav Vd för Öresundståg i uppdrag att undersöka möjligheten att anlägga en verkstadsdepå i södra Sverige med en ur trafiksynpunkt strategisk placering. Initialt togs en kontakt med Jernhusen för att efterhöra deras intresse av att bygga samt äga en verkstads depå för vidare uthyrning till Öresundståg. Intresse fanns för att upprätta en anläggning i Hässleholm, men efter att kostnadsnivåer för hyran över en 25 årig avtals tid samt att ingen möjlighet till rimligt övertagande fanns efter denna tid, så avslutades resonemanget med Jernhusen.

Därefter har Region Skåne kommit in i bilden som en tänkbar ägare till anläggningen. Man har under en tid fört resonemang med övriga regioner/län om kostnadsfördelning och avtalsinnehåll. Positionerna har nu flyttats fram och kommer att kräva ett ställningstagande av respektive region/län avseende avrop och ekonomiska garantier.

Beslutsunderlag

- *Öresundståg Underhållsverkstad missiv*
- *Öresundståg - Underhållsverkstad*

10. Samverkansavtal för Krösatågen 15RK679

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att godkänna samverkansavtal för Krösatågssystemet.

Sammanfattning

Ett nytt samverkansavtal för hela Krösatågssystemet har nu tagits fram mellan Jönköpings Länstrafik, Hallandstrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Skånetrafiken, Kalmar Länstrafik och Blekingetrafiken

Avtalet reglerar arbets- och ansvarsfördelning mellan parterna. Samtliga parter har träffat trafikavtal med Transdev Sverige AB som utför trafiken.

Arbetet med att ta fram avtalet har pågått under en längre tid men är nu avstämt med trafikavtalen samt underhållsavtalet med Bombardier.

Beslutsunderlag

- *Samverkansavtal Krösatågen*
- *Samverkansavtal Krösatågen 20150313_SLUTLIGT*

11. Kurser och konferenser

12. Anmälningssärenden

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att notera anmälningssärendena till protokollet.

Sammanfattning

Följande ärenden anmäls till trafiknämnden för kännedom:

- Delegationsbeslut färdtjänst och riksfärdtjänst.

13. Övriga beslutsärenden

14. Övriga informationsärenden

6

Månadsrapport februari 2015 15RK585

Trafiknämnden

Månadsrapport februari 2015

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna Månadsrapport februari 2015 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari-februari 2015 uppgår sammanlagt till + 0,3 mkr. Både kostnader och intäkter för perioden ligger lägre än budget vilket främst beror på periodiseringar som inte hunnit göras.

Helårsbudgeten är gjord på tolv månader och ingen hänsyn har tagits till säsongvariationer. Mallen för resultatuppföljningen är dessvärre upprättad enligt sjukvårdens behov.

Prognosen för helåret är att resultatet ska följa budgeten.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Ulf Petersson
Ekonomichef

Bilaga: Månadsrapport februari 2015 för trafiknämnden



REGION
KRONOBERG

MÅNADSRAPPORT
FEBRUARI 2015
TRAFIKNÄMNDEN



Bakgrund

Vårt uppdrag

Länstrafiken ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Kronobergs län. Länstrafiken ansvarar även för samordning av andra trafikuppdrag efter särskild överenskommelse med respektive kommun eller Region Kronoberg.

Vi har till uppgift att utifrån de riktlinjer som regionfullmäktige sätter upp att: upphandla, samordna, planera, utveckla och marknadsföra kollektivtrafiken i länet.

Länstrafikens vision är "Det naturliga sättet att resa i ett hållbart samhälle".

Långsiktiga mål 2017

- Marknadsandelen ska öka till 11,7 %
- NKI (Buss/tåg) ska öka till 69 %
- NKI (Serviceresor) ska öka till 85 %

Långsiktiga strategier

- Ökad kvalitet och tillgänglighet i mötet med kunden
- Förfin och utveckla trafiken
- Locka nya kunder
- Få befintliga kunder att resa mer med kollektivtrafiken

Vår vision

Vårt mål

Vår värdegrund

Ett gott liv i ett livskraftigt län

En kvalitetsstyrd region

Respekt för människan



**Respekt för
människan**

Invånare	Medarbetare	Verksamhetsutveckling	Ekonomi
Vi ser varje individs behov och de som möter oss känner förtroende och trygghet.	Vi möter varandra med omtanke och respekt. Vi uppskattar varandras insats och har ett öppet klimat.	Vi lär oss hela tiden och arbetar tillsammans för att utveckla bästa möjliga verksamhet	Vi tar ansvar för att använda våra resurser där de kommer kronobergarna bäst tillgodo.

Nuläge och mål

Perspektiv	Invånare	Medarbetare	Verksamhetsutveckling	Ekonomi
Vårt nuläge	Bra utbud med bra resandetillströmning. Länstrafiken NKI 66 %, Serviceresor NKI 84 %	Kunnig och engagerad personal känner förväntan att integreras i en större organisation	Verksamheten har genomgått positiva förändringar de senaste åren. Stora satsningar har gjorts i tåg- och busstrafiken.	Självfinansieringsgraden var 55,3 % 2014
Våra viktigaste mål 2015	- Ökat resande: Marknadsandelen ökar till 11,4 % - Länstrafiken NKI ökar till 67 % - Serviceresor NKI ökar till 85 % - Behålla och utveckla befintlig personal - Kollektivtrafiken har budget i balans			
Aktiviteter	• Målgruppsanpassade marknadsinsatser • Företagsförsäljning	- Kommunera den gemensamma målbilden • För regionen • För Länstrafiken • För avdelningarna	• Utveckla närtrafikkonceptet • Upphandling av nytt IT-system för Serviceresor • Översyn av regelverk för Serviceresor och färdtjänst • Utvecklad trafik	• Arbeta med intäktssäkring • Regelbunden uppföljning av kostnader och intäkter • Upprätta mål för självfinansieringsgraden för respektive trafikslag fr.o.m. Budget 2017

Styrkort

Styrtal	Nuläge	Mål 2015	Långsiktigt mål 2017
Invånare			
NKI (Buss/tåg)	66 %	67 %	69 %
NKI (Serviceresor)	84 %	85 %	85 %
NKI (Färdtjänsthandläggning)	-	-	91 %
Medarbetare			
Nöjd Medarbetare Index			
Arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro			
Verksamhetsutveckling			
Kundnöjdhet väntetid i telefon beställningscentralen	71% kundnöjdhet	80% kundnöjdhet	90% kundnöjdhet
Marknadsandel	11,3 %	11,4 %	11,7 %
Ekonomi			
Bilbeläggning Serviceresor (resande per tur)	1.71	1.8	2.0
Självfinansieringsgraden totalt för all linjetrafik skall vara minst 50 %	55,3 % (2014)	> 50%	> 50%
Fr.o.m. Budget 2017 skall mål fastställas för självfinansieringsgraden för varje enskilt trafikslag	-	-	separata mål skall fastställas i Budget 2017
Kollektivtrafiken ska bedrivas inom ekonomisk ram	Målet uppfyllt (2014)	Bokslut inom ekonomisk ram	Bokslut inom ekonomisk ram

Plats att utveckla och förklara

Sammanfattning av perioden

Arbetet under perioden har präglats av regionbildningen med omorganisation, nya system och andra förändringar för personalen. Det ekonomiska resultatet för januari – februari uppgår sammanlagt till + 0,3 mkr. Både kostnader och intäkter för perioden ligger lägre än budget vilket främst beror på periodiseringar som inte hunnit göras.

Helårsbudgeten är gjord på tolv månader och ingen hänsyn har tagits till säsongvariationer. Mallen för resultatuppföljningen är dessvärre upprättad enligt sjukvårdens behov.

Prognosen för helåret är att resultatet skall följa budgeten.

Plats att utveckla och förklara

Invånare

Arbetet under perioden har pågått enligt plan. Måluppfyllelsen bedöms vara enligt plan.

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att nå regional utveckling. Kronobergs län har en gles struktur varför det är viktigt att skapa en stark infrastruktur för att koppla samman länet, då det är främst i tätbefolkade områden den ekonomiska tillväxten har skett under de senaste decennierna.

Människor ska kunna bo och verka i hela Kronoberg och goda transportmöjligheter är en avgörande faktor för att främja den regionala rörligheten i en mer sammanbunden arbetsmarknad och därmed skapa en komplementär region. I takt med att allt fler jobb växer fram i länets urbana områden är det än viktigare att tillgodose att människor som bor utanför dessa områden kan bo kvar och samtidigt arbeta i en annan ort. En mer sammanbunden arbetsmarknad innebär således att för arbetsgivarna i länet ökar möjligheterna till långsiktig kompetensförsörjning och för arbetstagarna vidgas den tillgängliga arbetsmarknaden.

Givet länets glesa struktur och industriella prägel, som medför många tunga transporter, är transportsektorn en källa till stora delar av länets klimatpåverkande utsläpp. Över tid har Kronoberg minskat de klimatpåverkande utsläppen främst genom att ställa om energisektorns produktion. Däremot kvarstår höga utsläpp från transportsektorn. För att skapa en miljömässigt hållbar region är ett ökat kollektivt resande, tillsammans med mer klimatvänliga bilar och andra samåkningslösningar, en avgörande utmaning för att minska länets samlade klimatpåverkande utsläpp och därmed bidra till uppfyllelsen av EU 2020-målen.

En effektiv och ändamålsenlig trafikförsörjning är, givet resonemanget ovan, ett av de främsta redskapen för att uppnå en hållbar regional utveckling. De sammantagna resultaten av insatserna ska bidra till att skapa ett grönt och hållbart Kronoberg, där människor kan bo och verka i hela regionen.

Människors resebehov är ett av de viktigaste skälen i utformningen av framtidens kollektivtrafik. Vi ska utforma en trafik där så många som möjligt kan resa kollektivt. Visionen för framtidens kollektivtrafik i Kronobergs län är "Kollektivtrafiken i Kronobergs län är så bra att människor väljer den i första hand".

Mål för trafiken:

- Kollektivtrafiken ska bidra till regional tillväxt
- Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla
- Kollektivtrafiken ska vara säker och långsiktigt hållbar

Plats att utveckla och förklara

Medarbetare

Arbetet under perioden har pågått enligt plan. Måloppfyllelsen bedöms vara enligt plan.

Medarbetarna är den resurs som ska se till att verksamhetens mål uppfylls. Vikten av en god arbetsmiljö, rätt verktyg och ett gott ledarskap är därför centralt.

Därför är det viktigt att med en viss regelbundenhet, mäta hur medarbetarna upplever arbetsmiljön i stort, arbetsplatsen, arbetsuppgifterna, nivån på service från de delar i organisationen som har detta till uppgift, övergripande ledarskap samt direkt ledarskap.

Ett sätt att mäta är NMI (Nöjd Medarbetare Index), om detta sen upprättas internt av HR avdelningen eller köps in externt, är något man får diskutera utifrån förutsättningar och önskat resultat.

Utbildning: Medarbetarna ska erhålla den utbildning som är relevant för att utvecklas med uppgiften. Det är närmaste chef som ska föra denna diskussion med respektive medarbetare.

Medarbetare

Bemanning

	Närvarotid	Frånvarotid	varav sjukfrånvaro
Länstrafiken all verksamhet	10 261 timmar	4 998 timmar	610 timmar

Hälsa och arbetsmiljö

Andel av antal anställda som inte haft någon sjukfrånvaro i procent till arbetad tid.

	Totalt	Kvinnor	Män
Länstrafiken gemensamt	84,4 %	91,7 %	76,2 %
Serviceresor	73,5 %	73,1 %	75,0 %

Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid

	Totalt	Kvinnor	Män
Länstrafiken gemensamt	2,1 %	0,5 %	3,7 %
Serviceresor	6,4 %	6,0 %	10,0 %

Plats att utveckla och förklara

Verksamhetsutveckling

Arbetet under perioden har pågått enligt plan. Måluppfyllelsen bedöms vara enligt plan.

Utveckla Närtrafiken. Idag finns kompletteringstrafik i alla våra 8 kommuner. Kompletteringstrafik ska ses som en komplettering till den ordinarie linjetrafiken. För varje kommun finns ett antal områden som är berättigade till kompletteringstrafik. Inom dessa områden får boende resa med kompletteringstrafiken i enlighet med de regler som gäller. För varje område finns minst en målort angiven. Resorna går till den angivna målorten enligt de regler och tider som gäller för området. Varje område har en till tre resdagar/vecka och priset är detsamma som för ordinarie linjetrafik. Under tre år har ett Närtrafik-projekt genomförts i Ljungby. Syftet med projektet är att minska antalet sjuk- och färdtjänstresor där det bara åker en passagerare samt att öka utbudet av kollektivtrafik. Sjuk- och färdtjänstresande ska tjäna på att samåka och allmänheten ska kunna samåka med transporterna till en lägre kostnad än vanligt.

Både kompletteringstrafiken och Närtrafiken Ljungby bygger på s.k. anropsstyrd trafik vilket innebär att trafiken endast går om kunden ringt och bokat i förväg och kostar således inget om kunderna inte åker.

Under 2015 är målet att göra en översyn av Närtrafiken i Kronobergs län, utgå från erfarenheterna från Närtrafik Ljungby samt övrig kompletteringstrafik och få ett samlat utbud för länets invånare. Grunden är en förbättrad samhällsservice för de personer som bor på landsbygden med fokus på barn- och unga samt äldre.

Översyn av regelverk. Under 2015 ska en översyn av regelverken för sjukresor samt färdtjänst genomföras för att förenkla och förbättra för både kund och personal. Dagens regelverk är ibland svårtolkade och sjukresors- och färdtjänst regelverk kan motverka varandra. Under 2015 kommer det att tillsättas både interna och externa arbetsgrupper för att fånga upp synpunkter från såväl vården, omsorgen samt kundperspektivet.

Upphandling av nytt IT-system för Serviceresor. Under hösten 2014 fick Serviceresor i uppdrag av Trafiknämnden att förbereda för ett nytt IT-system och upparbeta ett upphandlingsunderlag. Serviceresor använder idag ett system som bygger helt på manuell planering vilket är ett mycket tidskrävande arbete som kräver stor kompetens och erfarenhet hos personalen. Under 2015 arbetas ett upphandlingsunderlag fram och ett nytt system upphandlas. Ett nytt system med mer automatiserad planering skulle innebära att varje bokning går fortare vilket kommer att gynna väntetiden i telefon. Systemet blir mer driftssäkert och resursutnyttjandet av fordon och samplanerade resor är vinster som förväntas.

Tågtrafik

Öka resandet i tågtrafiken. Stora satsningar har genomförts på att utveckla den regionala tågtrafiken. Resandet och kostnadstäckningsgraden har ännu inte nått upp till förväntningarna. En översyn av den parallella busstrafiken behöver också genomföras. Buss och tåg skall komplettera varandra och skall ses som ett gemensamt transportsystem.

Plats att utveckla och förklara

Ekonomi

Arbetet under perioden har pågått enligt plan. Måluppfyllelsen bedöms vara enligt plan. Resultatuppföljningsblanketter för hela trafiknämndens verksamhet samt för driftenheterna 310 Länstrafiken gemensamt, 320 Kollektivtrafik och 330 Uppdragsverksamhet trafik bifogas.

Regionförbundets fullmäktige beslutade den 7 oktober 2011 om trafikeringsprinciperna m.m. för "Framtidens kollektivtrafik" och fastställde samtidigt att självfinansieringsgraden för kollektivtrafiken totalt ska vara minst 50 %. Självfinansieringsgraden anger andelen trafikintäkter jämfört med trafikkostnaderna. Under 2014 var den totala självfinansieringsgraden 55,3 % vilket var 2,2 procentenheter lägre än 2013. Den totala självfinansieringsgraden mäts för all linjetrafik enligt Trafikanalys definition vilket innebär att abonnerad skolskjuts, färdtjänst, sjukresor samt alla former av anropsstyrd trafik inte räknas som linjetrafik.

Från och med Budget 2017 är ambitionen att separata mål för självfinansieringsgraden skall fastställas för respektive trafikslag.

Att arbeta med mål för självfinansieringsgraden i trafiken innebär arbete med flera olika delmoment. Trafikens utbud måste anpassas till resenärernas behov. Trafikens kostnader måste följas upp och utvärderas. Resandeutvecklingen måste noga följas. Taxesystemet måste hela tiden ses över för att generera både fler resor och ökade intäkter. Hela arbetet med kollektivtrafiken måste ha ett marknads- och kundorienterat synsätt.

Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Seo	Okt	Nov	Dec
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: Trafiknämnden (sammandrag)								Avvikelse				
Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - February			Ackumulerat 2015		2014		Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Feb	Budget	Diff	Jan-Feb	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Patientavgifter	62,2	36,6	25,5	68,3	73,3	-5,0	0,0	0,0	68,3	439,7		
Såld vård inkl tandvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Landstingsersättning	24,2	24,5	-0,3	48,4	48,9	-0,6	0,0	0,0	48,4	294,5		
Övriga intäkter	1,6	1,3	0,6	2,5	2,6	-0,1	0,0	0,0	2,5	15,6		
SUMMA INTÄKTER	87,9	62,4	25,8	119,1	124,8	-5,7	0,0	0,0	119,1	749,9	0,0	0,0
Kostnader												
Personalkostnader	-1,1	-3,1	2,0	-4,1	-6,2	2,1	0,0	0,0	-4,1	-38,1		
Köpt utomlänsvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Hyrpersonal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Läkemedel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Övriga kostnader	-96,2	-3,0	-93,1	-114,5	-117,6	3,1	0,0	0,0	-114,5	-705,5		
Avskrivningar och internränta	0,0	-56,2	56,2	0,0	-0,8	0,8	0,0	0,0	0,0	-4,9		
SUMMA KOSTNADER	-97,3	-62,3	-35,0	-118,6	-124,6	6,0	0,0	0,0	-118,6	-748,5	0,0	0,0
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat	-9,5	0,0	-9,2	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
Varav:												
Bemanningskostnader	-1,1	-3,1	2,0	-4,1	-6,2	2,1	0,0	0,0	-4,1	-38,1	0,0	0,0
köpt vård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
offentlig finansierad privat vå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
köpt vård totalt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Konto

30
31-32
38914
33-39 exkl 38914

4
50
554
561
51-78 exkl 554 och 561
79

4,554

50
51

Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 310 Länstrafiken gemensamt

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - February			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Feb	Budget	Diff	Jan-Feb	2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Patientavgifter	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1		
Såld vård inkl tandvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Landstingsersättning	4,6	4,6	0,0	9,3	9,3	0,0	0,0	0,0	9,3	56,4		
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
SUMMA INTÄKTER	4,7	4,7	0,0	9,4	9,3	0,0	0,0	0,0	9,4	56,6	0,0	0,0
Kostnader												
Personalkostnader	-0,7	-2,0	1,2	-2,6	-3,9	1,4	0,0	0,0	-2,6	-24,2		
Köpt utomlänsvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Hyrpersonal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Läkemedel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Övriga kostnader	-0,7	-1,9	1,3	-2,1	-4,4	2,4	0,0	0,0	-2,1	-26,6		
Avskrivningar och internränta	0,0	-0,7	0,7	0,0	-0,7	0,7	0,0	0,0	0,0	-4,4		
SUMMA KOSTNADER	-1,4	-4,5	3,1	-4,6	-9,1	4,5	0,0	0,0	-4,6	-55,3	0,0	0,0
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat	3,2	0,0	3,2	4,5	0,0	4,5	0,0	0,0	4,5	0,0	0,0	0,0
Varav:												
Bemanningskostnader	-0,7	-2,0	1,2	-2,6	-3,9	1,4	0,0	0,0	-2,6	-24,2	0,0	0,0
köpt vård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
offentlig finansierad privat vå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
köpt vård totalt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Konto

30
31-32
38914
33-39 exkl 38914

4
50
554
561
51-78 exkl 554 och 561
79

4,554

50
51

Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 320 Kollektivtrafik

Avvikelse

Centrum: 020 Kostnadsram

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad -			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall	Rullande	Årsbudget	Överens.	Prognos
	Utfall	Budget	Diff	Jan-	Budget	Diff	Jan-					
								2014	12 mån	2015	Vp	Helår
Intäkter												
Patientavgifter	39,4	22,3	17,1	40,5	44,6	-4,1	0,0	0,0	40,5	267,9		
Såld vård inkl tandvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Landstingsersättning	19,6	19,6	0,0	39,2	39,2	0,0	0,0	0,0	39,2	235,1		
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
SUMMA INTÄKTER	59,0	41,9	17,1	79,7	83,8	-4,1	0,0	0,0	79,7	503,0	0,0	0,0
Kostnader												
Personalkostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Köpt utomlänsvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Hyrpersonal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Läkemedel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Övriga kostnader	-70,6	-0,5	-70,1	-82,7	-83,8	1,2	0,0	0,0	-82,7	-503,0		
Avskrivningar och internränta	0,0	-41,4	41,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
SUMMA KOSTNADER	-70,6	-41,9	-28,6	-82,7	-83,8	1,2	0,0	0,0	-82,7	-503,0	0,0	0,0
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat	-11,6	0,0	-11,6	-3,0	0,0	-3,0	0,0	0,0	-3,0	0,0	0,0	0,0
Varav:												
Bemanningskostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
köpt vård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
offentlig finansierad privat vå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
köpt vård totalt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Konto

30
31-32
38914
33-39 exkl 38914

4
50
554
561
51-78 exkl 554 och 561
79

4,554

50
51

Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Resultatuppföljning (mnkr)

Centrum: 330 Uppdragsverksamhet trafik

Avvikelse

Resultaträkning exkl proj (mnkr)	Månad - February			Ackumulerat 2015			2014	Årsutfall 2014	Rullande 12 mån	Årsbudget 2015	Överens. Prognos	
	Utfall	Budget	Diff	Jan-Feb	Budget	Diff	Jan-Feb				Vp	Helår
Intäkter												
Patientavgifter	22,7	14,3	8,4	27,7	28,6	-0,9	0,0	0,0	27,7	171,7		
Såld vård inkl tandvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Landstingsersättning	-0,1	0,2	-0,3	-0,1	0,4	-0,6	0,0	0,0	-0,1	3,0		
Övriga intäkter	1,6	1,3	0,6	2,5	2,6	-0,1	0,0	0,0	2,5	15,6		
SUMMA INTÄKTER	24,2	15,8	8,7	30,1	31,7	-1,6	0,0	0,0	30,1	190,3	0,0	0,0
Kostnader												
Personalkostnader	-0,4	-1,1	0,8	-1,5	-2,3	0,7	0,0	0,0	-1,5	-13,9		
Köpt utomlänsvård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Hyrpersonal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Läkemedel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Övriga kostnader	-24,9	-0,6	-24,3	-29,8	-29,3	-0,4	0,0	0,0	-29,8	-175,9		
Avskrivningar och internränta	0,0	-14,1	14,1	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	-0,5		
SUMMA KOSTNADER	-25,3	-15,8	-9,5	-31,3	-31,7	0,4	0,0	0,0	-31,3	-190,3	0,0	0,0
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat	-1,1	0,0	-0,8	-1,2	0,0	-1,2	0,0	0,0	-1,2	0,0	0,0	0,0
Varav:												
Bemanningskostnader	-0,4	-1,1	0,8	-1,5	-2,3	0,7	0,0	0,0	-1,5	-13,9	0,0	0,0
köpt vård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
offentlig finansierad privat vå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
köpt vård totalt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Konto

30
31-32
38914
33-39 exkl 38914

4
50
554
561
51-78 exkl 554 och 561
79

4,554

50
51

7

**Översikt inkomna remissvar gällande
Trafikförsörjningsprogrammet 15RK312**

Trafiknämnd

Översikt inkomna remissvar gällande Trafikförsörjningsprogrammet

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet

Sammanfattning

Region Kronoberg är Kollektivtrafikmyndighet i Kronobergs län. Kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) ställer krav på att alla län ska upprätta ett trafikförsörjningsprogram som beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas och fungera på 15-20 års sikt. Trafikförsörjningsprogrammet ska identifiera behovet av kollektivtrafik inom länet och till viktiga resmål utanför länsgränsen. Det ska beskriva det utbud av kollektivtrafik som förtroendevalda i Kronobergs län långsiktigt vill erbjuda medborgare och näringsliv och därmed ta ansvar för att trafiken kommer att utföras

Remissperioden för Trafikförsörjningsprogrammet har sträckt sig mellan 27 november 2014 till 27 februari 2015. De formella remissinstanserna som ombetts att kommentera programmet är kommuner, myndigheter och regioner. Utav dem har samtliga kommuner i länet svarat samt 1 myndighet. Närliggande regioner samt intresseorganisationer har valt att svara genom samrådsdiskussioner. Dessutom har även andra organisationer bidragit med synpunkter.

Martin Myrskog
Regiondirektör

Ann Mårtensson
Samordnare

Bilaga:

- Beslutsunderlag, daterat 2015-03-23
- Matris-Översikt inkomna remissvar

Översikt inkomna remissvar gällande Trafikförsörjningsprogrammet

Ärendet

Ärendet gäller inkomna remissvar till Trafikförsörjningsprogrammet 2015-2025. Tjänsteskrivelsen innehåller en grund för bedömning, sammanställningar av remissvaren samt kansliets förslag på åtgärder.

Bakgrund

Kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) ställer krav på att alla län ska upprätta ett trafikförsörjningsprogram som beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas och fungera på 15-20 års sikt. Region Kronoberg är regional kollektivtrafikmyndighet i Kronobergs län. Detta innebär politiskt och ekonomiskt ansvar för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken i länet.

Trafikförsörjningsprogrammet ska identifiera behovet av kollektivtrafik inom länet och till viktiga resmål utanför länsgränsen. Det ska beskriva det utbud av kollektivtrafik som förtroendevalda i Kronobergs län långsiktigt vill erbjuda medborgare och näringsliv och därmed ta ansvar för att trafiken kommer att utföras. Medborgare ska av programmet kunna se den långsiktiga inriktningen för kollektivtrafiken för att kunna göra rationella val av boendeort, arbetsställe eller utbildningsort.

Grund för bedömning

Programmet ska innehålla det långsiktiga utbudet av regional kollektivtrafik. Alla trafikslag ska finnas med (flyg, tåg, buss, båt, taxi etc.). Utbudet ska beskrivas och planeras så att de olika trafikslagen samverkar med varandra och används på ett sätt så att de gör störst nytta. Med regional kollektivtrafik menas den trafik som betjänar ett dagligt resande till arbete och studier.

Följande principer fastslogs i processplanen att gälla för framtagandet av Trafikförsörjningsprogrammet för Kronobergs län:

- Processen ska bygga vidare på föregående Trafikförsörjningsprogram vilket innebär att gällande program revideras
- Processen ska ske i bred samverkan
- Processen ska vara transparent, öppen och användardriven
- Processen ska genomsyras av ett hållbarhetsperspektiv, utgå från samhällsekonomisk analys samt kopplas till gränsöverskridande perspektiv
- Processen ska vara rimlig i sin resursåtgång
- Processen ska samordnas med framtagandet av RUS

Trafikförsörjningsprogrammet utarbetas av Region Kronoberg genom samråd med kommuner, Trafikverket, intresseorganisationer och närliggande regioner.

Remissperioden har sträckt sig mellan 27 november 2014 till 27 februari 2015. De formella remissinstanserna som ombetts att kommentera programmet är kommuner, myndigheter och regioner. Utav dem har samtliga kommuner i länet svarat samt 1 myndighet. Närliggande regioner samt intresseorganisationer har valt att svara genom samrådsdiskussioner. Dessutom har även andra organisationer bidragit med synpunkter.

Remissvar

12 yttranden från 12 instanser har inkommit:

Kommuner: Växjö kommun, Lessebo kommun, Tingsryds kommun, Uppvidinge kommun, Älmhults kommun, Markaryds kommun, Ljungby kommun, Alvesta kommun.

Myndigheter: Trafikverket

Politiska partier: Centerpartiets regiongrupp

Övriga: Linnéuniversitet, Sveriges Bussföretag

Sammanfattning av specifika frågeställningar

Följande specifika frågeställningar ställdes till remissinstanserna:

- 1) Hur stödjer TFP ert utvecklingsarbete i er organisation?
- 2) Vilka utvecklingsprocesser driver eller deltar ni i som bidrar till att uppfylla målen i TFP?
- 3) Vilka ytterligare aktiviteter ser ni som angelägna för TFPs genomförande?
- 4) Vad saknar ni för att driva utveckling i linje med programmet?
- 5) Hur kan Region Kronoberg stödja er i det kommande arbetet?

Övriga kommentarer

Utöver svar på ovan frågeställningar har följande synpunkter lämnats på RUS. Svaren har delats in i rubrikerna:

- Nuläge/Utmaningar
- Prioriteringar/Delstrategier
- Mål/Indikatorer

En översikt per instans med sammanfattning lämnas i bilaga 1.

Remissyttrandena kan läsas i helhet på bloggen:
www.rkmkronoberg.se

Kansliets bedömning och förslag på åtgärder:

Inkomna remissvar bereds i förhållande till utgångspunkterna i bakgrundsbeskrivningen. Här är kansliets bedömning med förslag på åtgärder, som underlag för diskussion:

Nuläge/Utmaningar

För att tydliggöra Kronobergs gränsöverskridande funktionella samband föreslås att lyfta och framhäva de skrivelser som visar på delregionerna och kopplingarna mellan kommunerna och närmast större orter utanför länsgränsen. Kansliet vill dock påpeka att uppdraget för framtagandet av trafikförsörjningsprogram innehåller att redovisa den regionala kollektivtrafiken och hur den politiska viljeinriktningen ser ut. Detta innebär att programmet ska redovisa den trafik som regionen har rådighet över och som betjänar ett dagligt resande till arbete och studier. Där regionen inte har rådighet är det dock fortfarande viktigt att visa hur kollektivtrafikmyndigheten ställer sig till gränsöverskridande trafik. Som en del i programmets åtgärdsplan finns därför förslaget att arbeta vidare med fördjupade stråkanalyser som också är gränsöverskridande. Detta är ett led i att arbeta mer fördjupat med Kronobergs strukturarbete kopplat till RUS och inför arbetet med revidering av Länstransportplanen. Därför undersöks möjligheterna att köpa in statistik på tätortsnivå även för Kronobergs gränsande län vilket skulle kunna tydliggöra dessa samband. Denna statistik finns inte på regionen i dag och därför föreslås att arbete med att ta fram djupare pendlingsstatistik görs i genomförandefasen av programmet.

Några av kommunerna pekar på vikten att ta med den framtida höghastighetsbanan i programmet. Kansliet anser att eftersom programmet ska peka ut den strategiska inriktningen för den regionala kollektivtrafiken till 2025 att höghastighetsbanans eventuella sträckning och kopplingar till kommunerna i länet inte går att redovisa i nuvarande program. Utredningar pågår som kommer att ligga till grund för framtida skrivelser i programmets revidering. Kansliet är dock väl medvetna om höghastighetsbanans stora betydelse för länets regionala utveckling och kommer att inkludera detta arbete i utredningar som görs på regionen.

Förtydligande ska göras kring hur och när nästa version av programmet ska tas fram samt förtydliga den kommersiella trafiken i programmet. Kansliet ska som åtgärd i genomförandefasen av programmet, ta fram en särskild skrift kring den kommersiella trafiken. Detta för att förenkla för eventuella kommersiella aktörer.

Prioriteringar/Delstrategier

Kansliet anser att kopplingen mellan Kronoberg och viktiga funktionella samband över länsgräns är viktiga att framhäva i programmet. Detta kan tydliggöras också genom stråkbilderna i programmet. Tydliggörande bör också göras kring definitionen av stråk och framtida investeringar kopplade till Länstransportplan och kollektivtrafik.

Närtrafik lyfts fram som mycket positivt framförallt förslaget att inrätta denna form av anropsstyrd trafik säsongvis till besöksmål, kulturevenemang och sportsevent. Kansliet hänvisar till att detta arbete pågår genom Länstrafikens arbete med framtagandet av en Närtrafikstrategi.

Hållplatshandboken är fortfarande under framtagande och arbete pågår med att fördjupa och att också inkludera kostnad samt förtydligande kring kategoriseringen. Kansliet vill också framhålla att Hållplatshandboken kommer att vara en viktig del i framtagandet av en ny Länstransportplan och kan ligga till grund för den statlig medfinansiering till kollektivtrafiken. Vidare vill kansliet poängtera att inga hållplatser kommer att tas bort utan att utredningar och samråd skett med berörda kommuner.

Mål

Generellt anser kommunerna att målen är rimliga och att det är bra målbilder och bra indikatorer. Sveriges Bussföretag lyfter fram branschgemensamma miljömål som inte finns med i programmet. Kansliet anser att miljömålen och indikatorerna i programmet är på en bra och övergripande nivå och ligger i linje med övriga Trafikförsörjningsprogram. De branschgemensamma målen finns med som del av Länstrafikens operativa arbete med miljön. Vidare föreslår kansliet att ytterligare tydliggöra målbilderna och indikatorerna och att ändra i enlighet med den Regionala Utvecklingsstrategins remissuppdatering.

Det finns förslag från Centerpartiets Regiongrupp att målet för marknadsandelen på 13,5% bör flyttas till 2030. Vidare pekar Centerpartiet på att en diskussion bör initieras för skatteväxling av hållplatser och bytespunkter för att regionen ska få ansvar även för dessa. Kansliet föreslår att dessa två förslag diskuteras vidare.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

Nationella Myndigheter

Sammanfattning Trafikverket:

Nuläge/utmaningar

Trafikverket anser att det är en intressant läsning om nuläget i regionen. De anser dock att en del av läsningen kan hänvisas direkt till RUS och därför inte behöver finnas med i TFP. Trafikverket framhåller särskilt en utmaning som nämns på s.36 rörande trafiksäkerhet för barn och ungdomar både på och i anslutning av hållplatser och bytespunkter.

Prioriteringar/delstrategier

Trafikverket anser det vara tveksamt att fokusera på en arbetsmarknadsregion eftersom programmet då riskerar att bli introvert. Det är viktigt att titta över länsgränsen. Det finns bra kartmaterial i programmet som belyser detta.

Pendlingsstatistik bör tas fram på tätortsnivå och inte enbart kommunnivå över länsgränsen. Det finns fler stråk som är viktiga än Kronobergs- triangeln. Detta bör tittas närmare på. Bra prioritering att större investeringar ska ske i de större stråken men det är viktigt att komplettera med utbyggnad av hållplatsfickor i hela systemet. Det är positivt att cykel omnämns samt att extra trafik kan sättas in vid kulturevenemang och sportsevent. Det är också en bra prioritering att underlätta för resor över länsgräns för att kunna nå närmaste serviceutbud.

Mål:

Trafikverket anser att målet på s.36 om att samtliga bytespunkter och hållplatser ska ha åtgärdats 2025 är ett för ambitiöst mål och för kategori D är det inte rimligt. Viktigt att prioritera rätt och att inte glömma viktiga anslutande GC-vägar till hållplatskategorierna A,b,C.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

Intressent	Utmaningar	Prioriteringar/ Delstrategier	Mål/ Indikatorer	Redaktionella synpunkter	Övriga synpunkter
Sammanfattning:					
Trafikverket	Positivt: - Intressant läsning om nuläget i regionen. Tydliggörande behövs: - Hänvisa vissa delar till RUS för att minska omfattningen. - Viktig utmaning som anges på s.36 är hög trafiksäkerhet för barn och ungdomar både på och i anslutning till hållplatser och bytespunkter. Kansliet ser över kommentarerna.	Tydliggörande behövs: - Tveksamt att fokusera på en arbetsmarknadsregion. Programmet riskerar att bli introvert. Viktigt att på ett likartat sätt ta med andra sidan länsgränsen. Bra bild på s.59 belyser. Dock borde Värnamo-Alvesta-Växjö framgå. -Pendlingsstatistik bör tas fram på tätortsnivå för större orter i närområdet i grannlänerna. Skillnad mellan ortspendling och pendling mellan kommuner. Kansliet noterar. Regionen har inte denna statistik i nuläget. Möjligheten att köpa in statistik som visar andra läns pendling på tätortsnivå undersöks. -Störst trafikflöden är på E4 samt Alvesta-Växjö. Fler stråk viktiga än Kronobergstriangeln. Södra stambanan tillsammans med väg 23 söder om Växjö är lika viktigt stråk. Kartan på s. 18,55,58 har inte	Tydliggörande behövs: - Anges på s.36 att ”samtliga bytespunkter och hållplatser ska ha åtgärds 2025. För kategori D är detta ett för ambitiöst mål. Inte rimligt med hållplatser färre än 20 påstigande. Kategori D ska ha en hållplatsficka om hastighet överskrider 60km/h. Orimligt antal behöver då åtgärdas. Måste vara rätt prio av åtgärder. Glöm inte anslutande GC-vägar till A-C. Kansliet ser över kommentarerna.	Tydliggörande behövs: -S. 47 VGU står för Vägar och Gators utformning inte Underhåll. Kansliet åtgärdar.	Tydliggörande behövs: -Bra s.46 med ansvarsfördelning men stämmer inte helt. Nya riktlinjer finns 2014. -Trafikverket ser det viktigt med nya pendelparkeringar men 2015 kommer nya riktlinjer. -De utpekade stråken innebär väll inte att de är starka idag? Potential finns? Sträkindelning ska vara vägledande för var tillgänglighetsanpassning ska göras, innebär det prioritering ska göras på alla stråk? -Nämns kort om snabblinjer i starka/prioståk behöver utvecklas. -Hållplatshandbok se över indelning och kat D. /Ansvarsfördelning hänvisning till (TDOK2014:0073 Kansliet åtgärdar ”Ansvar och roller”.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

		uppdaterats tydligast med Markaryd som utgångspunkt. Kansliet ser över kommentarerna. Positivt: - Kopplingarna till Värnamo-Jönköping, Vetlanda, Nybro-Kalmar, Ronneby-Karlskrona, Karlshamn, Hässleholm-Kristianstad och Malmö-Lund och Halmstad. -Positivt att listan är kompletterad med en del stråk. -Positivt att cykel omnämns s.38 mycket bra. -Bra åtgärd att extra trafik ska sättas in vid kulturevenemang och sportevent. -Bra prioritering att underlätta för resor över länsgräns för att nå det serviceutbud som finns närmast boendeorten. -Bra s.41 tydligt att större investeringar ska ske i till de prioriterade stråken. Men viktigt att komplettera med utbyggnad av hållplatsfickor i hela systemet.			
--	--	--	--	--	--

Sammanfattning Kommuner:

Nuläge/Utmaningar:

Kommunerna anser att nulägesanalysen i programmet är bra och tydliggör regionens utmaningar, programmet vilar på en solid grund med bra bakgrundsmaterial. Redovisning av den glesa strukturen tydliggör behovet av att koppla kollektivtrafik som sammanbinder tätorter och mindre orter. Ett flertal kommuner anser dock att det behöver belysas ytterligare. Förslag lämnas av en kommun att regionen behöver göra en fördjupad pendlingsanalys. Det finns också synpunkter på att för stor vikt läggs på inomregionala transporter och att mer fokus bör ligga på transporter utanför länet det behövs en mer interregional utblick.

Prioriteringar/Delstrategier

Ett flertal av kommunerna upplever att kartläggningen av stråken är bra i programmet men att mer analyser behöver göras. Till exempel framhålls vikten av att ta med befolkningen som bor utanför stråken och inte enbart fokusera på de starka och stora stråken men också på de mindre inomkommunala. Stråkresonemanget bör konkretiseras och kopplas bättre till vilken trafik som är prioriterad med tåg och buss. En av kommunerna pekar på att RUS och TFP behöver en strategi för ökat kollektivtrafikresande på korta regionala sträckor. Vidare anser kommunen att statistiken är missvisande då den visar pendling mellan kommuner och inte mellan tätorter utanför länet.

Det anses vara positivt med utgångspunkten att knyta ihop den regionala planeringen till RUS och att fokusera på samhällsplanering i programmet. Vidare är det positivt med regionförstoring men det finns dock farhågor att detta enbart kopplas till Växjö och inte till de delregionala sammanhangen viktiga för respektive kommun.

Närtrafik är en viktig satsning anser alla kommuner i sina yttranden. Bra med satsningar och framtagning av en Närtrafikstrategi eftersom detta stämmer bra med kommunernas ambitioner. Alla kommuner anser det vara mycket positivt att utveckla närtrafik till besöksmål under turistsäsong och kulturevenemang och sportsevent. Vidare bör stora satsningar på kollektivtrafiken ske där flest bor med hänsyn till miljö och ekonomi. Men det är viktigt att närtrafiken inte helt ersätter den linjelagda trafiken på landsbygden.

Bra att prioriteringar finns kring att förvalta och förfina satsningar på de nya tågstationerna som har byggts. Dock nämner två kommuner vikten/avsaknaden av att ta med framtida höghastighetsstationer i programmet och denna koppling till regional utveckling.

Kommunerna anser att Hållplatshandboken är viktig men att den behöver fördjupas och även inkludera investeringsbehov och kostnad. Ambitionerna i Hållplatshandboken är bra men det finns farhågor att problem kommer att uppstå vid genomförandet då hållplatser och bytespunkter är kommunens ansvar och det finns en begränsad stadsbudget att söka. Därför anser ett flertal kommuner att det krävs att regionen gör en tydligare prioritering och att budgeten för kollektivtrafiken och statlig medfinansiering i kommande Länstransportplan höjs. Vidare är det enligt några kommuner viktigt att ej ta bort hållplatser med mindre än 160/resande per år då detta skulle vara direkt negativt för landsbygden där möjligheten att kunna resa är viktig.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

Mål:

Generellt anser kommunerna att målen är rimliga och att det är bra målbild och bra indikatorer det finns vissa specifika kommentarer. Se nedan.

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter 2025, det bör övervägas om detta inte kan tidigareläggas.

Övriga insatser bör vara fokuserade på marknadsföring och biljettförsäljning för att målen om ökad marknadsandel ska uppnås.

Intressent	Utmaningar	Prioriteringar/Delstrategier	Mål/ Indikatorer	Redaktionella synpunkter	Övriga synpunkter
Älmhults kommun	För stor vikt vid inomregionala transporter. Älmhult är starkt beroende av arbetskraftspendling från andra län. Mer fokus bör ligga på transporter utanför länet. Djupare analys-pendlaranalys.	Tydliggörande behövs: -För snävt angreppssätt. -Viktigt att stråk som idag inte har kommunikation kan utvecklas, behov kan finnas. (pendlaranalys kansliet kommentar) -Djupodlad behovsanalys behövs. (systemanalys, ÅVS görs) Positivt: -Kartläggning av stråken men för lite analys om detta är framtida starka stråk/önskvärda. -Utveckla närtrafik bra. Bra sätt att förbättra utbudet där underlag för reguljär trafik ej finns. -Förslag till åtgärd för att påverka attityd och beteende bra.			Övrigt: - Koppling mellan RUS och TFP innebär att brister i RUS återspeglas i TFP. -Anpassa kammuernas fysiska planering efter kollektivtrafik är en bakvänd ordning. Lämpliga områden för framtida exploatering måste bestämmas av bevekelsegrunder som väger tyngre ur samhällsintressets perspektiv. Kansliet ser över kommentarerna.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

Intressent	Utmaningar	Prioriteringar/Delstrategier	Mål/ Indikatorer	Redaktionella synpunkter	Övriga synpunkter
Alvesta kommun		Positivt: - Kommunen instämmer i programmets syfte, nulägesanalys, och målbild med prioriteringar. Satsning bör ske där flest bor med hänsyn till ekonomi och miljö. Bra med minimiutbud och närtrafik i glesare områden. -Bra med riktlinje för regional busstrafik att utgå från basutbud och mål för tätorter, med faktorer är bra. -Positivt med närtrafik till områden som idag har låg täckningsgrad. Stämmer bra med kommunens ambitioner med livsmiljö i hela kommunen. -Bra med att utveckla närtrafik till besöksmål under turistsäsong, mycket intressant att arbeta vidare med. Även till kulturevenemang och sportsevent. Negativt: - Resonemang och analys av stråk konkretiseras inte i prioriterad trafik med tåg och buss. Hur skulle ett linjenät se ut utifrån de prio som angivits? -Behövs en större tydlighet och bättre geografisk redovisning. Kansliet ser över kommentarerna och tydliggör detta i programmet.			Tydliggörande behövs: -Tillgänglig och attraktiva kollektivtrafik ställer krav på kommunerna. Planering sker med region och trafikverket. Kommunen har begränsad budget. Inventeringen och kategoriseringen är ett bra underlag. Dock för den delen som kommunen har ansvar för är budgeten låg. Kansliet tar med detta inför arbetet med Länstransportplanen.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

Intressent	Utmaningar	Prioriteringar/Delstrategier	Mål/ Indikatorer	Redaktionella synpunkter	Övriga synpunkter
Tingsryds kommun	Tydliggörande behövs: -Programmet redovisar att den glesa strukturen ställer krav på en kollektivtrafik som binder samman tätorter med mindre orter. Detta behöver belysas ytterligare. Kansliet åtgärdar.	Tydliggörande behövs: - Många bor i stråken men utanför tätorter detta bör också redovisas. -De mindre stråken bör redovisas. Tingsryd-Konga-Dångebo-Rävemåla-Linneryd, Olofström-Fridafors-Rys-Urshult-Tingsryd. Brist att detta inte redovisas. -Närtrafik bör utredas innan det startar i större omfattning. Kansliet noterar, utredning närtrafik pågår.	-Övriga insatser bör vara fokuserat på marknadsföring och biljettförsäljning för att målen om marknadsandel ska uppnås. Kansliet noterar.	Tydliggörande behövs: - Helhets- och kommunala perspektiv i genomförandet Kansliet åtgärdar.	Positivt: Övrigt: -Vill betona att den långsiktiga planeringen måste kunna förändras i det fall resandeunderlag ändras i framtiden. -Tingsryds ambition är att stärka sin roll som attraktiv och konkurrenskraftig kommun för boende, näringsliv och besökare. God tillgänglighet därför viktig. -Befintliga hållplatser i kommunen är viktiga och värdefull infrastruktur för kommunen. -Gränsen 160/påstigande är för högt satt för hållplatser som ska tas bort. -Tingsryds kommun instämmer att bytespunkter och hållplatser behöver standard höjas. Förväntar sig betydande resurstillskott för statlig medfinansiering i kommande LTP fr Kronoberg. Kansliet noterar och ser över kommentarerna.
Markaryds kommun		Positivt: Benämning om att infrastrukturåtgärder bör göras för att utveckla Markarydsbanan. Bör nämnas kopplingen till Göteborg också. Kansliet åtgärdar. -Bra med prioritering att förvalta och	Tillgänglighet sanpassning 2025 bör övervägas om inte detta kan tidigareläggas		Övrigt: -TFP redovisar centrala problemställningar för hur kollektivtrafiken kan förbättras och utvecklas. Dock alltför ensidigt fokuserat på Växjö och dess betydelse för länets tillväxt. Markaryds är kopplat till utomregionala samband. Viktigt att kollektivtrafikfrågorna framtiden ses i ett större sammanhang.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

		förfina satsningar på nya tågstationer. Negativt: -Rimligheten i de utpekade stråken kan diskuteras för Markaryds del då 70% av arbetspendlingen sker över länsgräns. Arbetsmarknadstillhörighet främst i län utanför Kronoberg. Kansliet noterar och tydliggör de interregionala sambanden i programmet. -Kommunen har inga starka samband med Växjö. Stråket Markaryd-Halmstad kan inte effektiviseringsåtgärder tillämpas då utbudet av kollektivtrafik är minimalt. Delregionalt viktiga stråket Hässleholm_Markaryd borde utvidgas till Halmstad-Göteborg och klassificeras som ett interregionalt viktigt stråk. Kansliet noterar och åtgärdar kopplingen till Halmstad-Göteborg.	Kansliet noterar.		Kansliet noterar och tydliggör det interregionala sambandet i programmet.
--	--	---	--------------------------	--	--

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

Intressent	Utmaningar	Prioriteringar/Delstrategier	Mål/ Indikatorer	Redaktionella synpunkter	Övriga synpunkter
Växjö kommun		Tydliggörande behövs: -RUS och TFP behöver en strategi för ökat kollektivtrafikresande på korta regionala sträckor. Kansliet noterar. Utredningar av detta slag finns som en del av åtgärderna i programmet. Bland annat genom busstrategin och de fördjupade stråkanalyserna. -TFP har överskattat potentialen för kollektivtrafikresande i flera längre stråk. Detta pga. en statistik som är kommun-kommun och inte mellan tätorter. -saknar bedömning av kostnader och restidseffekter av ny trafik eller rutbyggd infrastruktur. Kansliet noterar. -Saknar Högshastighetsbana Växjö-Ljungby i programmet då denna starkt kan bidra till regionens utveckling. Kansliet noterar, då programmet ska peka ut den strategiska inriktningen för den regionala kollektivtrafiken till 2025 anser kansliet att höghastighetsbanans eventuella sträckning och kopplingar till kommunerna i länet inte går att redovisa i nuvarande program. Utredningar pågår som kommer att ligga till grund för framtida skrivelser i programmets revidering. Kansliet är dock väl medvetna om höghastighetsbanans stora betydelse för länets regionala utveckling och kommer att inkludera detta arbete i utredningar som görs på regionen. -Hållplatshandboken är en god början men saknar klasstillhörighet för enskilda hållplatser och analys av investeringsbehov. Önskar ta ställning när detta finns. Pågående arbete.			Mycket detaljerat yttrande. För mer information se yttrandet.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

Intressent	Utmaningar	Prioriteringar/Delstrategier	Mål/ Indikatorer	Redaktionella synpunkter	Övriga synpunkter
Uppvidinge kommun		Positivt: -Utgångspunkt att knyta ihop den regionala planeringen med RUS. Tydligt för kommunerna. -Positiv till regionförstoring. Förtydligande: -Svårt att utläsa vilka effekter programmet får för respektive kommun. -Farhåga att regionförstoring enbart utgår från Växjö. - Viktigt att se delregionerna. -Starka stråk viktiga men det hänger ihop med de mindre. -Bra med ambitionerna för hållplatser dock svårt med genomförande eftersom det är kommunernas ansvar med en begränsad stadsbudget att söka. Krävs en tydlig prioritering. -Ta ej bort hållplatser med mindre än 160/resande per år det är direkt negativt för bilden av landsbygden. Och emot ambitionen om kollektivtrafik för alla. Kansliet ser över kommentarerna och förtydligar.	Positivt: -Målbild och indikatorerna Kansliet noterar.	Tydliggörande behövs: - s.12 ASCAN skrivs ut helt. -s.15 kartan rv 31 ej utsatt. Förklaring vad som menas med stråk. -s.19 Glasriket som besöksmål inte glasbruk. -s.25-27 restidskvot bra men finns också andra mindre relationer tex. Åseda-Vetlanda. - s.38 personer med funktionsnedsättning inte hinder. Kansliet åtgärdar.	Övrigt: - s.40 Mycket positivt att utveckla Närtrafiken och särskilt i samverka med andra län. Får dock inte ses som lösning för all kollektivtrafik på landsbygden. Måste finnas flexibilitet att ändra till linjelagd. -Utveckla stråkstrukturen viktigt men glöm inte de mindre stråken, önskvärt med beskrivning av hur de stråk som valts tagits fram. -s.42 samordnad planering för bebyggelseutveckling. Kommunen anser inte att kollektivtrafiken ska styra samhällsplaneringen utan att kollektivtrafiken är en del i att möjliggöra ett hållbart samhällsbyggande. Kansliet ser över kommentarerna och ändrar i skrivningen om samordnad planering.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

Intressent	Utmaningar	Prioriteringar/Delstrategier	Mål/ Indikatorer	Redaktionella synpunkter	Övriga synpunkter
Ljungby kommun		Positivt: -Fokus på stråk är bra. -Stärka Kronobergstriangeln är bra. -Närtrafik bra och behöver utvecklas. -Bra att peka ut vikten av samordning med övrig samhällsplanering. -Viktigt att förstärka stråket Ljungby-Halmstad med mötesfri väg och expressbussar. Kansliet noterar.	Positivt:	Tydliggörande behövs:	Övrigt: -Viktigt program -Mer interregional utblick. - Resonemang om Höghastighetsbanan saknas. -Programmet vilar på en solid grund med bra bakgrundsmaterial. Kansliet noterar förtydligande kring de interregionala sambanden kommer att göras.

Intressent	Utmaningar	Prioriteringar/Delstrategier	Mål/ Indikatorer	Redaktionella synpunkter	Övriga synpunkter
Lessebo kommun		Tydliggörande behövs: Det bör framgå av TFP att bytespunkter/hållplatserna inte är skatteväxlade för att kommunerna ska kunna ha en framförhållning i kommande budgetar. Kansliet noterar och tydliggör. Det föreslagna grundutbudet för inte försämrats för befintligt	Positivt: Bra struktur med nulägesanalys, målbild och resurser. Förtydligande behövs kring vad som är TFP respektive RUS mål och målbild.	Tydliggörande behövs:	Övrigt: Internationella transportlänkar är grundläggande för att en region ska engageras i globala handelsnätverk men även för inflyttade europeiska invånare. Kansliet noterar. Programmet ska redovisa den regionala kollektivtrafiken som regionen har rådighet över. Vill se en fördjupad stråkanalys,

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

		utbud. Kansliet noterar, det föreslagna grundutbudet ligger i linje med befintligt utbud. Lessebo marknadsför sig som en pendlarkommun därför stärker strategin om en komplementär region Lessebos arbete. Viktigt med bra kollektivtrafik och infrastruktur. Satsningen på Närtrafik är mycket positivt till områden som har låg täckningsgrad i dag. Positivt att utveckla möjligheten att ta sig till/från olika turist/besöksmål med närtrafik under turistsäsong. Inriktningen på en arbetsmarknadsregion är fel då Lessebo har kopplingar till tre arbetsmarknadsregioner (Växjö, Kalmar, Karlskrona) Kansliet noterar och hänvisar till RUS. Förtydligande om de interregionala sambanden kommer att göras.	Hade varit positivt om hållplatshandboken låg i fas med programmet. Kansliet noterar och förtydligande görs. Hållplatshandboken är under arbete och kommer att vara klar för beslut i juni samtidigt som programmet. Pålitlighet bör vara en målindikator i TFP. Kansliet noterar.		resandestatistik och då gränsöverskridande till andra län. Kansliet noterar. Fördjupad stråkanalys finns med som åtgärder i programmet. Möjligheten att köpa in statistik som visar andra läns pendling på tätortsnivå undersöks. Beträffande budgetarbetet, ett resonemang kring ökat antal resenärer i förhållande till intäkterna, ökar eller inskar täckningsbidraget? Kansliet förtydligar. Bör göras en djupare analys av antal hållplatser utifrån kronor per kilometer och samhällsperspektivet. Kansliet noterar. Saknar en samhällsekonomisk diskussion om vad vi får tillbaka i satsade medel dvs en beskrivning av samhällets/kommunens värde av TFP. Kansliet noterar. Region Kronoberg kan stödja kommunens arbete genom att vara drivande aktör för regional samverkan, bistå med nätverkande och då även över länsgräns. Under 2015 kommer RUS,TFP,RIS att vara områden i strategidagarna i kommunen för att implementera de
--	--	---	---	--	--

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

					regionala utvecklingsfrågorna i budgetarbetet. I detta arbete kan Region Kronoberg vara en aktör. Kansliet noterar.
--	--	--	--	--	---

Övriga Intressenter

Sammanfattning Sveriges Bussföretag och Linnéuniversitetet:

Nuläge/Utmaningar

Sveriges Bussföretag anser att kopplingarna till RUS framgår tydligt och är bra. Kollektivtrafikens roll som en del i samhällsbyggandet framgår tydligt.

Nulägesbeskrivningen av Kronoberg är omfattande och bra. De anser det vara tydligt att Region Kronobergs nuvarande remissutgåva är mycket mer genomarbetat än det föregående. Det bör framgå hur och när nästa version ska uppdateras. Dock borde kommersiell trafik tydliggöras i programmet.

LNU ställer sig positiva till ett flertal av skrivningarna i TFP.

Prioriteringar/Delstrategier

Sveriges Bussföretag anser att resursavsnittet är bra beskrivet likaså det ekonomiska avsnittet. Det kunde dock vara intressant att förutom självfinansieringsgraden se kolumner i tabellen på s.64 som innehåller totala kostnader och resor. Hållplatshandboken är bra initiativ, men den skulle behöva breddas. Se gärna Västra Götaland för goda idéer.

Mål:

Sveriges Bussföretag anser att det är svårt att få en tydlig bild av målbilderna. Målvärde och utmaningar skulle kunna tydliggöras. Sveriges Bussföretag lyfter fram det branschgemensamma miljömålen som inte finns med i programmet:

”År 2025 ska nettoutsläppen av koldioxid vara högst 8 gram per personkilometer.”

”År 2025 ska kollektivtrafikens energianvändning vara högst 0,15 kWh per personkilometer.”

Linnéuniversitetet pekar på vilka mål som de har tagit fram tillsammans med kommuner och regioner kopplade till kollektivtrafik och infrastruktur.

Mål:

- Att med kollektivtrafik kunna resa campus Växjö till campus Kalmar på 60 min.
- Bilresa mellan campus Växjö och campus Kalmar ska ta med 75 min.
- Cykelvägar inklusive belysning/underhåll ska prioriteras.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

Intressent	Utmaningar	Prioriteringar/ Delstrategier	Mål/ Indikatorer	Redaktionella synpunkter	Övriga synpunkter
Sammanfattning:					
Linnéuniversitetet - LNU			LNU har mål gällande infrastrukturen tillsammans med kommuner och regionala aktörer. MÅL: Att med kollektivtrafik kunna resa campus-campus 60 min. -Bilresa mellan campus-campus skall ta max 75 min. -Cykelvägar inklusive belysning/underhåll prioriteras. Kansliet noterar.		Övrigt: LNU positiv på ett flertal av skrivningarna i TFP. -LNU är med i Linnéstråket och samtal förs med kommunala och regionala aktörer om att arbeta med Mobility management. Kansliet noterar.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

Intressent	Utmaningar	Prioriteringar/Delstrategier	Mål/ Indikatorer	Redaktionella synpunkter	Övriga synpunkter
Sveriges Bussföretag	Positivt: -Kopplingarna till RUS är tydliga och bra. - Kollektivtrafikens roll som en del i samhällsbyggandet framgår tydligt. -Nulägesbeskrivningen av Kronoberg är omfattande och bra beskriven. Kansliet noterar.	-Resursavsnittet är bra beskrivet. -Det ekonomiska avsnittet är generellt bra beskrivet men det skulle vara intressant att förutom självfinansieringsgrad se kolumner i tabellen på s.64 som innehåller totala kostnader och resor. Kansliet åtgärdar. -Hållplatshandboken är bra initiativ. Samrådet behöver breddas. Se Västra Götaland för goda idéer. Kansliet noterar.	Förtydligande: Inte lätt att få en tydlig bild av målbilder. Målvärde, utmaningar och prioriteringar skulle kunna tydliggöras. -Miljömål, lyft fram det branschgemensamma. ”År 2025 ska nettoutsläppen av koldioxid vara högst 8 gram per personkilometer. År 2025 ska kollektivtrafikens energianvändning vara högst 0,15 kWh per personkilometer. Kansliet noterar.	Tydliggörande behövs: .	Positivt: Tydligt att Region Kronobergs nuvarande remissutgåva är mycket mer genomarbetad än det föregående. Förtydligande: -Att programmet ska gälla till 2025 känns långt men strategiskt. Bör framgå hur och när nästa version ska uppdateras. Kansliet förtydligar. - Tydligare koppling till de vägledningar som branschen gemensamt tagit fram inom ramen för :Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik”. -Samrådsprocessen borde tydliggöras. - Kommersiell trafik bör tydliggöras i programmet. Kansliet noterar och ser över kommentarerna. En särskild skrift om kommersiell ska tas fram.

Politiska partier

Sammanfattning Centerpartiets Regiongrupp

Prioriteringar/Delstrategier

Bra med Närtrafik i hela länet samt att kultur och besöksnäring stöttas av kollektivtrafik under säsong. Dock måste ett utredningsarbete till för att undersöka vilka besöksmål som ska omfattas. Bra med utpekade av GC-vägar till större hållplatser vilket är kommunalt och Trafikverksansvar. 2018-2020 behövs ytterligare bussatsningar vilket är en rimlig bedömning.

Kollektivtrafiken ska se till- och planeras efter bebyggelseplaneringen och inte tvärtom som det står på s.41.

Positivt att Pågatågslinjen Hässleholm-Halmstad finns omnämnt. I väntan anses det att busstrafik på denna sträcka borde provas. Viktigt att ett förtydligande görs kring skrivelsen om att parallell busstrafik ska granskas och reduceras där tågtrafik finns eftersom detta måste analyseras och förankras med kommunerna innan sådana beslut fattas.

Grundutbudet är för svagt. Ett samhälle med 500 invånare bör ha 8 turer för att möjliggöra pendling för skolelever och arbetspendlare.

Sträva efter en arbetsmarknad fungerar inte som skrivning, det bör istället stå: ”Vi strävar efter att förstora arbetsmarknadsregionen.” Behöver inte ange gränser, finns inte i verkligheten.

Biljettmaskiner bör installeras även i Serviceresors fordon.

Regionen bör föra ett resonemang med kommunerna om att senarelägga skolstarten på morgonen. Detta skulle bidra till ett bättre fordonsutnyttjande och billigare resor i förlängningen.

Mål:

Målet att marknadsandelen ska vara 12,5 % 2020 och 13,5% 2025 är bra men Centerpartiet anser att detta mål bör flyttas till 2030. För att nå målet kommer stora satsningar och investeringar krävas.

Målet om att alla hållplatser och bytespunkter ska tillgänglighetsanpassas är bra. Centerpartiet anser att en diskussion initieras för skatteväxling av hållplatser och bytespunkter så att regionen har ansvar även för dessa.

Målet för Nöjd Kund Index (NKI) 80% 2025 vilket idag är 60% är bra.

Fossilbränslefri kollektivtrafik helt och hållet 2020 är positivt. Detta innebär att Serviceresor och skolskjutsupphandlingen ska förutsätta fossilbränslefri trafik vilket är bra.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

Intressent	Utmaningar	Prioriteringar/Delstrategier	Mål/ Indikatorer	Redaktionella synpunkter	Övriga synpunkter
Centerpartiets regiongrupp	Positivt:	Positivt: -GCvägar till större hållplatser.Kommunalt och Trafikverksansvar. Bra. -Planera för P-parkeringar där regionen kan ge bidrag om 50%.Bra -Närtrafik i hela länet. Bra. -Kultur och besöksnäring stöttas av kollektivtrafik under säsong. Arbete måste göras för att prioritera vilka besöksmål. Bra. -2018-2020 behövs ytterligare bussatsningar. Rimlig bedömning. -Bebyggelseplanering ska se till kollektivtrafikens behov på s.41. Centerpartiet anser tvärtom. -Pågatågslinje Hässleholm-Markaryd bör byggas till Halmstad. Bra. I väntan anser Centerpartiet att busstrafik provas. Förtydligande: Parallell busstrafik ska granskas och reducera där tågtrafik finns, detta bör analyseras och förankras med kommuner och ortsinvånare innan sådana beslut tas. -Grundutbudet är för svagt.	Positivt: -Målet 2020 om 12,5% och 2025 13,5. Bra men Centerpartiet anser att vi bör flytta detta målet till 2030. Kräver stora investeringar och satsningar. Kansliet ser över kommentaren och utreder detta vidare. Bra att alla hållplatser och bytespunkter ska tillgänglighets anpassas. Centerpartiet anser att en diskussion initieras för skatteväxling av dessa så att regionen har ansvar även för detta. Kansliet ser över kommentarerna och utreder detta vidare. -Mål NKI 80% idag 60%.Bra. -Fossilbränslefri kollektivtrafik helt och hållet 2020. Detta innebär att Serviceresor och skolskjutsupphandlingen ska förutsätta fossilbränslefri trafik. Bra. -Självfinansieringsgrad 50%. Bra. Kansliet noterar.		Förtydligande: Sträva efter en arbetsmarknad bör stå: ”Vi strävar efter att förstora arbetsmarknadsregionen.” Behöver inte ange gränser, finns inte i verkligheten. Kansliet noterar och hänvisar till RUS. -Biljettmaskiner bör installeras även i Serviceresors fordon. -Regionen bör föra ett resonemang med kommunerna om att senarelägga skolstarten på morgonen. Detta skulle bidra till ett bättre fordonsutnyttjande och billigare resor i förlängningen. Kansliet ser över kommentarerna.

Trafikförsörjningsprogrammet – remissammanställning 2015

		Ett samhälle med 500 inv bör ha 8 turer för att möjliggöra pendling för skolelever och arbetspendlare. Kansliet noterar och ser över kommentarerna.			
--	--	---	--	--	--

Trafikförsörjningsprogram

Region Kronoberg

2015-2025

Remissutgåva

FÖLJEBREV

Kollektivtrafiklagen trädde i kraft 1 januari 2012 och samtidigt inrättades den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten (RKM) för Kronoberg. Efter regionbildningen 1 januari 2015 är Region Kronoberg Regional Kollektivtrafikmyndighet för Kronobergs län. Regionstyrelsen utövar i praktiken myndighetens befogenheter men Regionfullmäktige beslutar om Trafikförsörjningsprogrammet.

Den Regionala Utvecklingsstrategin för Kronobergs län (RUS) är Trafikförsörjningsprogrammets styrdokument. Trafikförsörjningsprogrammet ska därmed bidra till att uppfylla den politiska och andra målsättningar som formulerats i Kronoberg och därmed kopplas till RUS, Länstransportplan, de regionala miljömålen och de kommunala översiktsplanerna. Mot bakgrund av detta ska programmet visa utförarorganisationerna hur kollektivtrafiken ska utvecklas långsiktigt och strategiskt och Trafikförsörjningsprogrammets mål och insatsområden ska användas när kollektivtrafiken planeras.

Syftet med Trafikförsörjningsprogrammet är att identifiera behovet av kollektivtrafik inom länet och till viktiga resmål utanför länsgränsen samt beskriva det utbud av kollektivtrafik som förtroendevalda i Kronobergs län långsiktigt vill erbjuda medborgare och näringsliv. Trafikförsörjningsprogrammet ska påvisa förutsättningar och utmaningar för kollektivtrafiken i Kronoberg oberoende av trafikslag. Beslut om kollektivtrafiken ska kunna fattas mot bakgrund av de faktiska omständigheter och behov som fastställs i programmet. Målbilden som ska styra kollektivtrafikens utveckling mot 2025 är

GRÖNA KRONOBERG 2025-HÅLLBAR KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ALLA

Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) ska fastställas av regionfullmäktige våren 2015. Under remissperioden fortsätter samtalen. Uppmärksamma gärna oss och andra intressenter på hur ni ser på utvecklingen och vad ni vill bidra med. Fundera på:

- 1 Hur stödjer TFP utvecklingsarbetet i er organisation?
- 2 Vilka utvecklingsprocesser driver eller deltar ni i som bidrar till att uppfylla målen i TFP?
- 3 Vilka ytterligare aktiviteter ser ni som angelägna för TFP's genomförande?
- 4 Vad saknar ni för att driva utveckling i linje med programmet?
- 5 Hur kan Region Kronoberg stödja er i det kommande arbetet?

Remissperioden pågår mellan 27 november 2014 och 27 februari 2015. Information om remissen publiceras på bloggen www.rkmkronoberg.se. Intressenter kan ge inspel och synpunkter via kommentarer på bloggen, e-post info@rfss.se eller post till Regionförbundet södra Småland, Videum Science Park, 351 96 Växjö.

VÄLKOMMEN ATT DELTA!

26 november 2014

Regionförbundet södra Småland

Roland Gustbée (m)
Styrelsens ordförande

Carina Bengtsson (c)
1:e vice ordförande

SAMMANFATTNING

Utarbetas under remissperiod.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. OM TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET	6
1.1 BAKGRUND-RAMVERK	7
1.2 TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM KRONOBERG 2025.....	8
1.3 AKTÖRER OCH INTRESSENTER	11
2. NULÄGESANALYS	14
2.1 KRONOBERGS RUMSLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	14
2.2 KRONOBERGS DEMOGRAFISKA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	19
2.3 GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET	24
2.4 RESENÄRSPERSPEKTIVET	27
2.5 RESANDE.....	28
2.6 NULÄGE KOLLEKTIVTRAFIKEN LÄNSTRAFIKEN KRONOBERG.....	30
3. MÅLBILD	32
3.1 TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET I DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN.....	32
3.2 HÅLLBAR KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ALLA	33
3.3 MÅL 1 - RESAN SKAPAR MERVÄRDE FÖR ALLA	35
3.3.1 Prioritering: Mål 1 - Resan skapar mervärde för alla	37
3.4 MÅL 2: KOLLEKTIVTRAFIKEN- EN DEL AV ATTRAKTIVA LIVSMILJÖER	39
3.4.1 Prioritering:Mål 2 - Kollektivtrafiken- en del av attraktiva livsmiljöer	40
3.5 FÖRÄNDRINGSLOGIK	44
4. RESURSER.....	45
4.1 HÅLLPLATSER OCH BYTESPUNKTER.....	45
4.2 STADSTRAFIK.....	48
4.3 TÅGTRAFIK.....	49
4.4 REGIONAL BUSSTRAFIK	50
4.5 SKOLSKJUTSTRAFIK	52
4.6 KOMPLETTERINGSTRAFIK/NÄRTRAFIK.....	52

4.7 SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK	53
4.8 FLYG OCH SNABBTÅG (SJ2000).....	53
4.9 KLASSIFICERING AV STRÅK	54
5. EKONOMI	61
5.1 SKATTEVÄXLING 2015	61
5.2 SUBVENTIONSGRAD	61
5.3 KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER I LÄNSTRANSPORTPLANEN.....	61
5.4 PRINCIP FÖR PRISSYSTEM	62
5.5 SJÄLVFINANSIERINGSGRAD	63
5.6 TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2014-2016.....	64
6. KONSEKVENSBEDÖMNING UTIFRÅN ETT HÅLLBARHETSPERSPEKTIV	66
6.1 EKONOMISKA KONSEKVENSER.....	66
6.2 JÄMSTÄLLDHETSANALYS	70
6.3 MILJÖ.....	70
7. LITTERATURFÖRTECKNING	71
8. BILAGOR.....	71

1. OM TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att nå regional utveckling. Kronobergs län har en gles struktur varför det är viktigt att skapa en stark infrastruktur för att koppla samman länet, då det är främst i tätbefolkade områden den ekonomiska tillväxten har skett under de senaste decennierna.

Människor ska kunna bo och verka i hela Kronoberg och goda transportmöjligheter är en avgörande faktor för att främja den regionala rörligheten i en mer sammanbunden arbetsmarknad och därmed skapa en komplementär region. I takt med att allt fler jobb växer fram i länets urbana områden är det än viktigare att tillgodose att människor som bor utanför dessa områden kan bo kvar och samtidigt arbeta i en annan ort. En mer sammanbunden arbetsmarknad innebär således att arbetsgivarna i länet ökar möjligheterna till långsiktig kompetensförsörjning och för arbetstagarna vidgas den tillgängliga arbetsmarknaden.

Givet länets glesa struktur och industriella prägel, som medför många tunga transporter, är transportsektorn en källa till stora delar av länets klimatpåverkande utsläpp. Över tid har Kronoberg minskat de klimatpåverkande utsläppen främst genom att ställa om energisektorns produktion. Däremot kvarstår höga utsläpp från transportsektorn. För att skapa en miljömässigt hållbar region är ett ökat kollektivt resande, tillsammans med mer klimatvänliga bilar och andra samåkningslösningar, en avgörande utmaning för att minska länets samlade klimatpåverkande utsläpp och därmed bidra till uppfyllelsen av EU 2020-målen.

En effektiv och ändamålsenlig trafikförsörjning är, givet resonemanget ovan, ett av de främsta redskapen för att uppnå en hållbar regional utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet ska därför peka ut viktiga prioriteringar som kan bidra till en långsiktig regional utveckling i Kronobergs län. Uppdraget inbegriper allt från effektiva linjeläggningar till tillgänglighetsanpassade hållplatser. De sammantagna resultaten av insatserna ska bidra till att skapa ett grönt och hållbart Kronoberg, där människor kan bo och verka i hela regionen.

GRÖNA KRONOBERG 2025 - HÅLLBAR KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ALLA.

1.1 BAKGRUND-RAMVERK

KOLLEKTIVTRAFIKLAGEN

Sedan den 1 januari 2012 gäller en ny kollektivtrafiklag i Sverige (SFS 2010:1065). Införandet av ny kollektivtrafiklag innebär att varje län ska ha en *REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET*, härfter benämnd RKM Kronoberg, som ska upprätta ett trafikförsörjningsprogram, där den strategiska inriktningen och mål för kollektivtrafiken ska presenteras.

Kollektivtrafikens ansvar beträffande trafikförsörjningsprogrammet regleras i 2 kapitlet 8 § och 9 §. Detta innebär att RKM Kronoberg regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ska fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken och att programmet ska uppdateras vid behov. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. RKM Kronoberg fäster stor vikt vid att trafikförsörjningsprogrammet är väl förankrat i enlighet med lagen och enligt de samverkansformer kring kollektivtrafiken som kommunerna och regionen gemensamt utarbetat.

VIKTIGA BEGREPP OCH REGLER:

Regional kollektivtrafik

Regional kollektivtrafik betyder enligt lagen all kollektivtrafik inom länet (både allmän och kommersiell trafik), samt trafik över länsgräns där det huvudsakliga resandet utgörs av vardagsresor, det vill säga den trafik som betjänar ett dagligt resande till arbete och studier.

Särskild kollektivtrafik

Särskild kollektivtrafik betyder samhällsbetald trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd. Till särskild kollektivtrafik räknas färdtjänst, riksferdtjänst, vissa sjukresor samt skolskjuts.

Trafikplikt

Trafikplikten grundar sig på förhållandet att det offentliga har ett legitimt intresse av att kunna tillhandahålla kollektivtrafik, som kommersiella aktörer inte skulle erbjuda. Beslut om trafikplikt fattas således för sådan regional trafik som samhället avser ta ansvar för och teckna avtal om. Observera dock att RKM Kronoberg inte i någon särskild form behöver undersöka det kommersiella intresset eller visa att sådant intresse saknas för att ha rätt att organisera trafik.

Beslut om trafikplikt får endast fattas av den regionala Kollektivtrafikmyndigheten och får endast omfatta regional trafik. Alla beslut om trafikplikt ska kunna härledas ur det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Efter överenskommelse med en eller flera andra RKM får beslut om trafikplikt fattas för det gemensamma området. Beslutet ska visa utbudet i form av linjer och geografiskt område och innebär att myndigheten slår fast vilka krav, till exempel på kvalitet, omfattning eller prissättning, som ska uppfyllas avseende en viss trafik och ska fattas innan nytt anbudsförfarande påbörjas eller inför att nya avtal ska tecknas.

I Kronobergs län upphandlades ny trafik innan den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft. I sådana fall gäller särskilda övergångsbestämmelser. Dessa innebär i realiteten att beslut om trafikplikt inte behöver fattas retroaktivt för den nu pågående upphandlade trafiken i Kronoberg. Från 1 januari 2012 står det trafikföretag fritt att etablera kommersiell trafik genom anmälan till RKM Kronoberg. Detta gäller oberoende av om RKM Kronoberg har fattat beslut om trafikplikt eller ej.¹

Marknadstillträde – Kommersiell trafik

Från den 1 januari 2012 kan vilket kollektivtrafikföretag som helst starta och upphöra med trafik med 21 dagars varsel efter anmälan till RKM Kronoberg. Den kommersiella trafiken utgör i nuläget en i princip obefintlig del av det totala kollektivtrafikutbudet i Kronoberg.

RKM i Kronobergs län har en grundläggande positiv hållning till kommersiell trafik och ser den som ett värdefullt komplement till den upphandlade trafiken. Kronobergs struktur och den genomlysning av behov och utbud som genomförts visar emellertid inte på omfattande möjligheter att bedriva kollektivtrafik på kommersiella grunder i Kronobergs län. Etableringen av kommersiell trafik ska oaktat detta underlättas, bland annat genom tillgång till funktioner som gör att hela resan fungerar för resenären. Det handlar om tillgång till bytespunkter, informationssystem, biljettsamordning, marknadsföring, trafikledning, depåer med mera. Det är alltid resenären som ska vara i centrum när upphandlad och kommersiell trafik ska samverka och fungera bra tillsammans.

Tillsammans med myndigheterna i Region Kronobergs grannlän förs resonemang kring samsyn i denna fråga utifrån en strävan mot ett gemensamt förhållningssätt och likartade erbjudanden till den kommersiella trafiken. Målsättningen är att arbeta vidare med frågan under 2015.

1.2 TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM KRONOBERG 2025

Trafikförsörjningsprogrammet ska utgå från den Regionala utvecklingsstrategin för Kronobergs län (RUS). Detta innebär att kollektivtrafikens strategiska inriktning bestäms av vilka mål och strategier som RUS pekar ut för Region Kronoberg. RUS är Trafikförsörjningsprogrammets styrdokument. Trafikförsörjningsprogrammet ska bidra till att uppfylla de politiska och andra målsättningar som formulerats i Kronoberg och därmed kopplas till den Regionala utvecklingsstrategin för Kronoberg, Länstransportplanen samt de regionala miljömålen för Kronobergs län och de kommunala översiktsplanerna. Vägledande för Trafikförsörjningsprogrammet är också de nationella Transportpolitiska målen. Mot bakgrund av detta ska programmet visa utförarorganisationerna hur kollektivtrafiken ska

¹ Under remissperioden kommer det tas fram en karta över var i länet det har beslutats om Trafikplikt.

utvecklas långsiktigt och strategiskt. Detta innebär att utförarorganisationerna ska använda Trafikförsörjningsprogrammets mål och insatsområden när kollektivtrafiken planeras.

Syftet med Trafikförsörjningsprogrammet är att identifiera behovet av kollektivtrafik inom länet och till viktiga resmål utanför länsgränsen samt beskriva det utbud av kollektivtrafik som förtroendevalda i Kronobergs län långsiktigt vill erbjuda medborgare och näringsliv. För att som medborgare i Region Kronoberg kunna göra rationella val i frågan om boendeort, arbetsställe och utbildningsort är det viktigt att veta den strategiska inriktningen och hur kollektivtrafiken ska utvecklas i regionen. Det handlar även om att näringslivet ska kunna se var lokalisering av företag kan ske på bästa sätt.

Trafikförsörjningsprogrammet ska påvisa förutsättningar och utmaningar för kollektivtrafik i Kronoberg oberoende av trafikslag. Beslut om kollektivtrafiken ska kunna tas mot bakgrund av de faktiska omständigheterna och behov som fastställs i programmet. Målbilden är inriktningen som ska styra kollektivtrafikens utveckling mot 2025.

- Utbudet ska beskrivas och planeras så att de olika trafikslagen samverkar med varandra och används på ett sätt så att de gör störst nytta.
- Trafikförsörjningsprogrammet ska sätta upp tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.
- De mål som ingår i Trafikförsörjningsprogrammet ska följas upp årligen.

FRAMTAGANDEPROCESSEN

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram i samråd med kommuner, myndigheter och organisationer som har koppling till kollektivtrafikens utveckling. Befintliga nätverk för kollektivtrafikfrågor, där Trafikverket, Länsstyrelsen och de åtta kommunerna ingår, har använts som en plattform för processen. En blogg, WWW.RKMKRONOBERG.SE, har upprättats där information om processen kring framtagandet av programmet har kunnat följas. Detta för att säkerhetsställa att processen är transparent och öppen. Processen har samordnats med framtagandet av den Regionala utvecklingsstrategin - Kronoberg 2025.

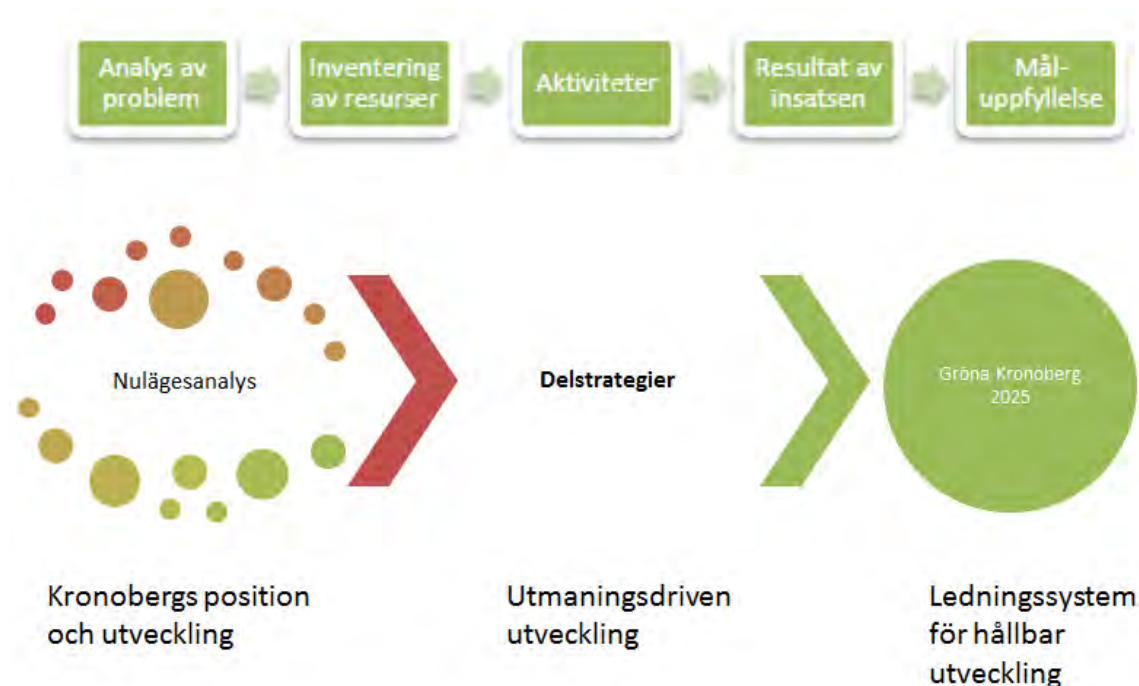
ARBETSMETOD-DEN GRÖNA TRÅDEN

Den regionala utvecklingsstrategin Kronoberg 2025 är en strategi för utvecklingen av Kronobergs län - *vad vi ska arbeta med och hur*. "Gröna tråden" är en arbetsmetod för att nå de regionala utvecklingsmålen. Syftet är hållbar regional utveckling, att Kronobergs län ska arbeta för en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov - att flickor och pojkar, kvinnor och män ska ha samma förutsättningar att nå inflytande i det regionala tillväxtarbetet och få tillgång till tillväxtresurserna. Kommunerna och Region Kronoberg är viktiga plattformar för samhandling mellan många olika samhällsaktörer som var och en påverkar den hållbara utvecklingens tre dimensioner – den sociala, den ekonomiska och den ekologiska.

Kronoberg 2025 prioriterar utmaningsdriven regional utveckling som ett sätt att skapa hållbarhet. Det innebär att sätta utmaningarna i centrum och prioritera ett

sektorsövergripande arbetssätt, istället för en självcentrerad och sektorbunden planering. Avsikten är att öppna upp för många olika intressenter att bidra till regional utveckling, beroende av vad som är relevant för en intressent att göra och samhandla kring. Intressenter kan då ta olika roller och ansvar i utvecklingsarbetet över tid och kliva in och kliva av utvecklingsprocesser beroende av vad utmaningen är och vilka resurser som krävs för att möta den. Det kräver ett målinriktat och processorienterat arbetssätt samt ett kompetent ledarskap.²

För Trafikförsörjningsprogrammet innebär det att verktyg som förändringslogik, SMARTa³ mål och intressent-och konsekvensanalyser används för att pröva hur utmaningar och mål samspelar med varandra, om tänkta insatser kommer att leda till hållbar utveckling – socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Behovsanalyser kopplade till rumsliga förutsättningar och kollektivtrafik har tagits fram och jämförts med kollektivtrafikens nuläge. Detta för att tydliggöra var potential för kollektivtrafiken finns för kommersiella aktörer. Den starka stråkstrukturen i Kronoberg ligger till grund för åtgärderna som är utarbetade för kollektivtrafikens fortsatta utveckling. Målbilden i RUS är Gröna Kronoberg 2025.



² Läs mer i RUS Kronoberg 2025

³ *Specifika, Mätbara, Acceperade, Realistiska, Tidsbundna*

1.3 AKTÖRER OCH INTRESSETER

En förutsättning för regionalt hållbar utveckling är samhandling, vilket innebär att det krävs fler än en intressent för att skapa den förändring som krävs för att nå målbilden. Region Kronoberg har uppdraget att som regional Kollektivtrafikmyndighet upprätta ett Trafikförsörjningsprogram och i den processen finns många aktörer inblandade, på lokal, regional och nationell nivå. Region Kronoberg har som mål att fortsätta utveckla redan etablerade samhandlingsformer. RKM Kronoberg har upprättat ett nätverk tillsammans med kommunerna, Trafikverket, Länsstyrelsen och Länstrafiken Kronoberg, där frågor som berör Infrastruktur och Kollektivtrafik diskuteras gemensamt. Detta är en viktig del i processen mot att nå samhandling och koppla Trafikförsörjningsprogrammet till andra viktiga strategiska dokument, lokalt, regionalt, nationellt och på EU-nivå.

REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN

Region Kronoberg är regional Kollektivtrafikmyndighet (RKM) i Kronobergs län. RKM:s uppgift är att se till att invånarna i länet har en god tillgång till kollektivtrafik och att kollektivtrafiken hela tiden utvecklas i enlighet med invånarnas resbehov och länets politiska målsättningar. I egenskap av styrelse för Region Kronoberg är det regionstyrelsen som ansvarar för styrning och finansiering av den upphandlade trafiken. Den upphandlade trafiken sköts därefter politiskt av Trafiknämnden vars ansvar är den beslutade, upphandlade och finansierade trafiken. Trafiknämndens tjänstemannaorganisation är Länstrafiken Kronoberg.

LÄNSTRAFIKEN KRONOBERG

Länstrafiken Kronoberg har det övergripande ansvaret att utföra kollektivtrafiken i länet. I uppgiften ingår att samordna, planera, utveckla och marknadsföra kollektivtrafik och anropsstyrd trafik i länet.

Länstrafiken Kronoberg ansvarar även för samordning av andra trafikuppdrag efter särskild överenskommelse med respektive kommun eller landsting. All trafik utförs av privata entreprenörer och trafiken upphandlas i konkurrens. Alla chaufförer och övrig personal är anställda i respektive företag.

Länstrafiken Kronobergs verksamhet

- Linjelagd busstrafik i hela länet
- Skolskjuts för sju kommuner
- Färdtjänst i Alvesta, Lessebo, Ljungby, Tingsryd, Uppvidinge och Växjö
- Sjukresor i Kronobergs län
- Kompletteringstrafik
- Tågtrafik inom Öresundstågssystemet, Krösatåg och Pågatåg

Länstrafiken Kronoberg omsätter ca 750 miljoner om året och genomför ca 10 miljoner resor om året. Den linjelagda busstrafiken är den största delen av verksamheten och den består av både regiontrafik och stadstrafik.

Ungefär hälften av Länstrafiken Kronobergs intäkter kommer från biljettintäkter och resten kommer från skattesubventioner.

ENTREPRENÖRER

Länstrafiken Kronoberg kör inte själv bussar och tåg, utan all trafik utförs av fristående entreprenörer och upphandlas i konkurrens. 2014 kör sammanlagt 34 olika företag för Länstrafiken Kronoberg, cirka 350 fordon är upphandlade och de två största entreprenörerna är Bergkvarabuss och Grimslövsbuss.

SERVICERESOR KRONOBERG

Serviceresor Kronoberg kör färdtjänst i Alvesta, Lessebo, Ljungby, Tingsryd, Uppvidinge och Växjö kommuner. Serviceresor kör även sjukresor inom länet. Resorna samordnas på bästa möjliga sätt. Resorna utförs av olika entreprenörer som kör med mindre fordon, så kallade servicefordon, speciellt anpassade för resenärer med funktionshinder.

VÄXJÖ SMÅLAND AIRPORT

Flygplatsen i Växjö, Växjö Småland Airport, ägs till 55 % av Region Kronoberg, 42 % av Växjö kommun samt 3 % av Alvesta kommun.

KOMMUNERNA I KRONOBERG

Region Kronoberg består av 8 kommuner, Alvesta, Lessebo, Ljungby, Markaryd, Tingsryd, Uppvidinge, Växjö och Älmhult.

TRAFIKVERKET REGION SYD

Trafikverket Region Syd är Trafikverkets områdesindelning där Region Kronoberg ingår tillsammans med Skåne, Blekinge, Kalmar och Jönköping. Inom Trafikverket Region Syd finns olika nätverk där Region Kronoberg är delaktiga bl. a. inom kollektivtrafikfrågor, där de olika regionernas RKM samverkar. Detta nätverk är viktigt för att samhällsplaneringen sker i samverkan och är gränsöverskridande.

SAMARBETSPARTNERS I NÄRLIGGANDE REGIONER

Samarbetet mellan de olika länens utförarorganisationer är viktigt och sker inom en rad olika områden.

- Öresundståg. Sex olika län samarbetar kring tågtrafiken. Västra Götaland, Halland, Skåne, Kronoberg, Kalmar och Blekinge.
- Pågatåg och Krösatågssystem. Samarbete med Skåne, Jönköping, Kalmar, Blekinge.
- Sydtaxa. Fokus på att ha samma regelverk samt adderad taxa för resor över länsgräns. Västra Götaland, Halland, Skåne, Kronoberg, Kalmar, Blekinge och Jönköping.
- ASCAN, ekonomisk förening. Omfattar Halland, Blekinge, Skåne, Jönköping och Kronoberg.

UNIVERSITET

Linnéuniversitetet i Växjö och Kalmar är mycket viktigt för regionens utvecklingsmöjligheter. Det är viktigt att tillvarata och att fortsätta att utveckla dialogen med universitetet kring kollektivtrafikåtgärder som kan påverka verksamheten. Ett exempel på projekt som pågår är *Linnéstråket*, vilket hanterar frågor som rör stråket mellan Växjö och Kalmar där Linnéuniversitetet har verksamheter i båda städerna.

NÄRINGSLIV

Ett starkt näringsliv är viktigt för regionens utveckling. Näringslivet representeras i sakfrågor och genom regionens näringslivssamordning. Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för var företag väljer att lokalisera sina verksamheter för att få störst tillgänglighet till arbetskraft och/eller kunder.

INTRESSEORGANISATIONER

Intresseorganisationer som t.ex. handikapporganisationerna ska vara delaktiga i kollektivtrafikens utveckling. Detta för att säkerhetsställa att kollektivtrafiken är jämlik och öppen för alla.

MEDBORGARE

Som medborgare ska det vara tryggt och säkert att resa med kollektivtrafik i Region Kronoberg. Oavsett om du bor, arbetar eller studerar i regionen ska resan vara en positiv upplevelse. Trafikförsörjningsprogrammet ska visa vilken tillgänglighet som finns i länet ur ett geografiskt perspektiv men också genom en tillgänglighetsplan säkerhetsställa att alla ska kunna åka med kollektivtrafiken, oberoende funktionsnedsättning.

2. NULÄGESANALYS

RUMSLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH DEMOGRAFI

En regions territoriella förutsättningar utgör en ram för regionens handlingsutrymme. Avstånd, infrastruktur, naturmiljöer, naturtillgångar och relationer till andra administrativa enheter, utgör väsentliga strukturer som både möjliggör och begränsar utvecklingsarbetet. En till ytan liten och tätbefolkad region med flera städer, har i allt väsentligt andra förutsättningar än en till ytan stor region med låg befolkningstäthet och endast en större stad.

I detta kapitel följer en sammanfattande beskrivning av Kronobergs rumsliga förutsättningar och demografiska utveckling. Syftet är att visa vilka förutsättningar och utmaningar kollektivtrafiken har i Kronobergs län.

2.1 KRONOBERGS RUMSLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

Sverige är det till ytan tredje största landet inom EU-27. Den stora ytan är glest befolkad, och år 2013 uppgick befolkningstätheten till 23,7 inv./km². Glesheten står i stark kontrast till genomsnittet för EU-27, där befolkningstätheten under samma år uppgick till 117 inv./km². Likt Sverige är Kronobergs län glesbefolkat, 2013 bodde det 22,2 inv./km² och tillsammans med övriga län i Småland har länet den mest utpräglade glesheten i de södra delarna av Sverige. Länet domineras främst av skogsmark, 2013 användes 73 % av marken till skogsbruk, vilket är drygt 10 procentenheter högre än riksgenomsnittet. Skogen och inom den insprängd odlingsmark, ger landskapet i Kronoberg en särskild rumslig karaktär av variation och småskalighet. Genom historien har skogsbruk och boskapsskötsel präglat landskapet och den småskaliga strukturen gör Kronoberg till ett småbrukarlän. Än idag finns spår från när jord- och skogsbruk, tillsammans med mångsyssleri, utgjorde länets främsta försörjningsgrund. Mångfalden av bevarade röjnings- och stenrösen kring rödmålade parstugor omgivna av ladugårdar, ger en sinnebild av småländsk landskaps- och byggnadskultur.

Karta Kronobergs stråk



Kronoberg består av åtta kommuner och tre arbetsmarknadsregioner. Växjö är den mest befolkningstäta arbetsmarknadsregionen i länet, i vilken kommunerna Växjö, Alvesta, Tingsryd, Uppvidinge samt Lessebo ingår. Näst störst, utifrån befolkningens mängd, är Ljungby arbetsmarknadsregion som består av Ljungby- och Markaryds kommuner. Minst är Älmhults arbetsmarknadsregion, vilken urskiljer sig från de övriga genom att även inbegripa Osby kommun i Skåne län.

I regionen finns en europaväg och åtta riksvägar. Europavägen är länets mest trafikerade och sträcker sig genom Markaryd och Ljungby. Att regionens största stad utgör en central knutpunkt har under lång tid kännetecknat regionen. Det starkaste trafikstråket i regionen sträcker sig mellan Ljungby, Alvesta och Växjö, och stora delar av de inomregionala pendlingsrörelserna sker i relation till Växjö. De större trafikstråken präglar hur befolkningen lever och verkar i regionen. Ungefär 87 % av länets befolkning bor utmed stråken.



Diagram: Utom- och inomregional pendling, 2000-2012, Kronobergs län

KRONOBERG - BRA LÄGE I SÖDRA SVERIGE

Med grannlän i nord, väst, öst och syd är Kronobergs län inplacerat i ett interregionalt sammanhang med stor strategisk betydelse. Närmsta större städer är Karlskrona, Kalmar, Jönköping, Halmstad, Lund och Malmö. Störst pendlingsrörelser, i rangordning, sker i relation till Skåne-, Jönköpings-, Kalmar-, Blekinge-, Stockholms samt Hallands län. Alla åtta kommuner i länet angränsar till ett annat län, och inpendlingen till länet är av stor betydelse för näringslivets arbetskraftsförsörjning.

Pendlingsnetto är ett mått som visar vilken betydelse ett län eller en kommun har för sitt omland. Kronoberg är ett av fyra län i riket som har ett positivt pendlingsnetto (fler inpendlare än utpendlare). Relativt sett har endast Stockholm ett högre netto och sedan 1990-talet har inpendlingen till Kronoberg från andra län nästan fördubblats och utpendlingen till andra län från Kronoberg har ökat med 33,7 %. Totalt har de interregionala pendlingsrörelserna sedan 1990 ökat med 58 %.

Sex av länets åtta kommuner har ett positivt utomregionalt pendlingsnetto (fler från andra regioner pendlar in än vad kommuninvånarna pendlar ut), endast Lessebo- och Alvesta kommuner har ett negativt. Kommunerna Älmhult och Markaryd har det högsta nettot och tillsammans med Växjö står de båda kommunerna för 83 % av länets positiva pendlingsnetto. De utomregionala förbindelserna, här förstått som totala pendlingsrörelser med kommuner utanför länet, har mellan 2000-2012 ökat i samtliga kommuner. För några av länets kommuner är de utomregionala förbindelserna särskilt viktiga.

År 2012 utgjorde de utomregionala pendlingsrörelserna av den totala pendlingen 72 % i Markaryds kommun, 62 % i Älmhults kommun, 51 % i Ljungby kommun, 48 %, i Tingsryds kommun, 45 % i Uppvidinge kommun, 29 % i Alvesta kommun och 15 % i Lessebo kommun. Alvesta och Lessebo kommuner urskilde sig således relativt markant från övriga.

PENDLINGEN ÖKAR I KRONOBERG - EN ARBETSMARKNADSREGION

Den inomregionala pendlingen har under endast drygt ett decennium ökat med drygt 28 %. Pendlingsresorna inom regionen har en stark centrerings till Växjö och under 2012 skedde 81 % av de inomregionala pendlingsresorna i relation till Växjö kommun. Antalet pendlingsrörelser mellan Växjö och övriga kommuner i länet har mellan 2000-2012 ökat med 29 %. Även pendlingsrörelserna mellan övriga kommuner i länet har under samma tidsperiod ökat med 25 %. Sett till totala antalet inomregionala pendlingsrörelser har de under perioden ökat mest i kommunerna Uppvidinge, Ljungby samt Älmhult. Om utpendlingen från kommunerna Älmhult och Ljungby fortsätter att öka i samma takt som under de senaste åren kommer de att upphöra som centrum för en arbetsmarknadsregion och istället uppgå i Växjö arbetsmarknadsregion.

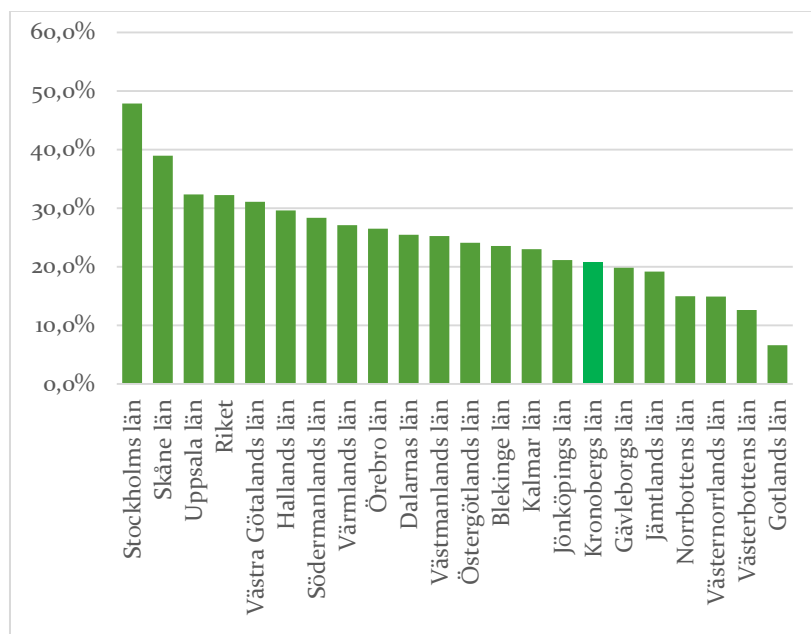


Diagram: Andel av den sysselsatta nattbefolkningen som arbetspendlar över kommungräns 2012.

Totalt arbetspendlade 20,7 % av den sysselsatta nattbefolkningen i Kronobergs län under 2012. Av de som bodde i Kronobergs län och arbetspendlade till ett annat län under 2012 var 63 % män, och av de inomregionala arbetspendlarna var 55 % män. Könsförhållandet såg likadant ut vad gäller de som arbetspendlade in till Kronobergs län under 2012, även i denna grupp utgjordes 63 % av män. Av de sysselsatta kvinnorna i länet under samma år arbetspendlade 19 %, motsvarande frekvens för männen var 23 %.

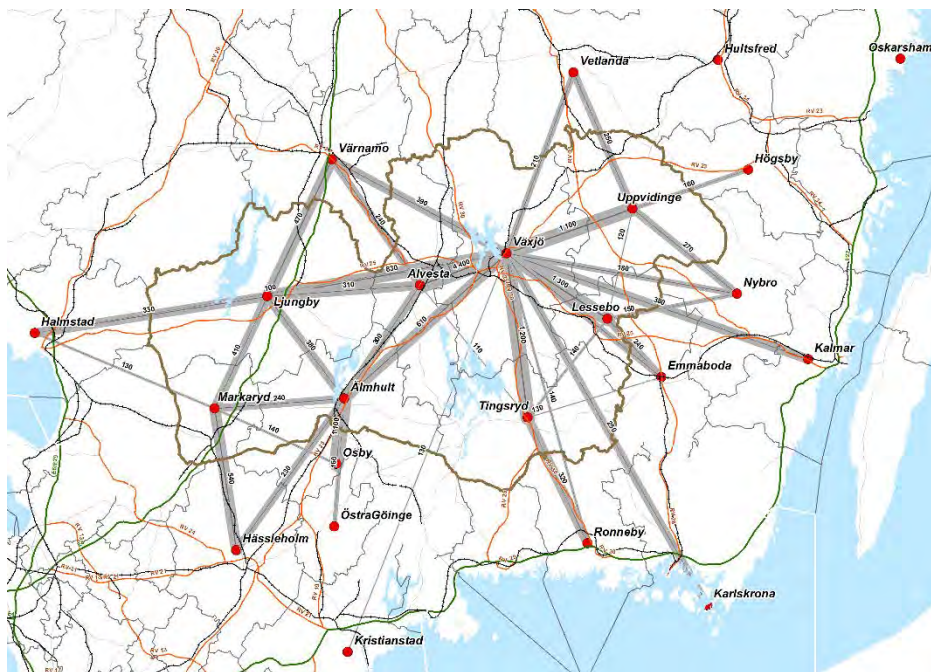
Pendlingsfrekvensen är högre hos yngre personer. 2012 arbetspendlade 25 % av den sysselsatta nattbefolkningen i åldersgruppen 20-29 år medan motsvarande siffra för åldersgruppen 30-64 år var 20 %. Samma mönster återfinns sett till olika utbildningsgrupper, 2012 pendlade 24 % av den sysselsatta nattbefolkningen med en eftergymnasial utbildning, men endast 19 % av dem med en gymnasial utbildning som högsta utbildningsnivå.

Att kvinnor pendlar i lägre utsträckning än män har flera olika delförklaringar, men en avgörande faktor är att kvinnor i långt högre utsträckning än män arbetar deltid inom den offentliga sektorn, vars arbetsmarknad ofta finns representerad i den aktuella boendeorten. Männen i länet arbetar däremot i högre utsträckning heltid inom den privata sektorn, och rör sig oftare över kommungräns till jobbet. En heltidsanställning ökar incitamenten för att pendla, då restid med påföljande tidsförlost vägs gentemot vilka ekonomiska intäkter som arbetet genererar. Då deltid är betydligt vanligare inom kvinnodominerade branscher minskar incitamenten för att pendla. Detta hör också samman med att kvinnor i högre utsträckning arbetar deltid och tar ett större ansvar i hemmet än män. Vid planering av infrastruktur och kollektivtrafik innebär detta även att ett genusperspektiv kan appliceras på skötseln av vägnätet och prioritering i kollektivtrafiksystemet.

PENDLINGEN ÖKAR MEN FORTSATT LÅG RÖRLIGHET I KRONOBERG

Trots en ökad rörlighet på länets arbetsmarknad är den aggregerade rörligheten på länets arbetsmarknad, jämfört med övriga län, låg. I regioner med en hög befolkningskoncentration är arbetspendling över kommungräns betydligt vanligare än vad som är fallet i Kronobergs

län. Det råder stora skillnader i pendlingsintensiteten mellan de olika kommunerna i länet.⁴ Även om frekvensen generellt ökat är det endast två kommuner i länet, Lessebo och Alvesta, som kan benämnas pendlingskommuner, och främst har rörligheten ökat i de kommuner som ingår i Växjö arbetsmarknadsregion, däremot är intensiteten fortfarande låg i Markaryd, Älmhult och Ljungby. Andelen pendlare av den sysselsatta nattbefolkningen har mellan 2000-2012 ökat mest i kommunerna Lessebo, Uppvidinge samt Alvesta.



Karta: Pendlingsflöden i Kronobergs län och dess omnejd

SERVICE OCH UTBILDNING

I Kronobergs län finns många mindre orter. Vid val av bostadsort är orternas tillgång till skola och annan service en viktig parameter. Grundskolor finns i ett stort antal orter varav många ligger längs de utpekade stråken. Gymnasieskolor finns i kommunernas huvudorter, förutom i Alvesta och Lessebo där eleverna i första hand pendlar till Växjö. Linnéuniversitetet, som ligger i Växjö och Kalmar, är av mycket stor betydelse för hela regionens utveckling och en viktig målpunkt för alla kommunerna i länet. Större centrum med ett bredare utbud finns enbart i Växjö, Älmhult och Ljungby.

⁴ För mer information se bilaga 1, Behovsanalys Trafikförsörjningsprogrammet

NATURMILJÖ OCH FRILUFTSLIV

Ur naturmiljöperspektiv finns ett antal dokumenterade naturområden med höga värden (natura 2000, naturreservat och riksintresse för naturmiljö) inom Kronoberg läns gränser. Ur ett besöksperspektiv bedöms riksintresseområdena Möckelnområdet och Åsnenområdet inneha ett stort värde. Åsnen blir också nationalpark år 2016. Områdena ligger längs med väg 23, söder om Växjö och mellan väg 23 och väg 27, söder om Växjö.

I Kronobergs län finns också fyra riksintressen för friluftsliv. Till dessa hör, förutom Möckelnområdet och Åsnen, Bolmenområdet som ligger i anslutning till väg 25 väster om Ljungby. Sjöns betydelse för turismen är stor. Här finns många aktiviteter och sevärdheter, vilket gör att Bolmenområdet är populärt för sommarturister. Vidösternområdet ligger längs med E4 och området har stora värden. Turistverksamheten är relativt utbyggd i dessa områden och riksintresseområdena har bl.a. ett värdefullt fågelliv, vilket gör att många fågelskådare söker sig hit.

KULTURMILJÖ

Inom Kronobergs län finns ett antal riksintresseområden för kulturmiljö. Ett exempel på riksintresse som kan vara intressant ur ett turism- och besöksperspektiv är "Huseby-Skatelöv". Området ligger längs med väg 23 ca 2 mil öster om Alvesta och 2 mil söder om Växjö. På Huseby bruk arrangeras varje år nordens största julmässa med över 30 000 besökare.

STÖRRE BESÖKSMÅL

Det utan jämförelse största enskilda besöksmålet i länet är IKEA i Älmhult. Som största stad inom ett ganska stort område och med bl. a. Linnéuniversitetet är antalet besökare i Växjö också förhållandevis stort. I övrigt är besöksnäringen framför allt knuten till natur- och kulturmiljön på landsbygden, inklusive glasbruken i den östra delen av länet. Den absolut största andelen turister kommer från utlandet, till skillnad från turisterna på Öland och västkusten. Många kommer hit för att fiska i regionens många sjöar och vattendrag.

2.2 KRONOBERGS DEMOGRAFISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Kronobergs län är det fjärde minsta länet i riket sett till folkmängd. Ur ett europeiskt perspektiv är regionen glesbefolkad och har karaktären av en landsbygdsregion med stora avstånd och stora arealer skog. Under de senaste decennierna har den demografiska utvecklingen i Kronoberg, både inom- och utomregionalt, präglats av en stark urbaniseringsvåg och en ökad flyttintensitet. Utvecklingen har medfört regionala obalanser och utflyttningen till större städer är hög. Det negativa inrikes flyttnettot har emellertid under 2000-talet kompensats med ett positivt utrikes flyttnetto.

	Folkmängd	Andel utlandsfödda	Andel kvinnor
Lessebo	8 059	17.6 %	48.6 %
Markaryd	9 515	17.5 %	49.5 %
Uppvidinge	9 288	17.5 %	47.8 %
Alvesta	19 280	16.0 %	48.9 %
Växjö	85 822	15.8 %	49.8 %
Älmhult	15 759	15.7 %	49.7 %
Ljungby	27 277	14.6 %	49.4 %
Tingsryd	12 156	11.7 %	49.3 %
Kronobergs län	187 156	15.6 %	49.5 %
Riket	9 644 864	15.9 %	50.1 %

Tabell:

Befolkningssammansättning
utifrån kön och födelseland,

LÄGRE ANDEL KVINNOR ÄN ÖVRIGA LÄN

I länet finns fyra kommuner där folkmängden understiger 15 000 invånare, tre kommuner med 15 000 – 30 000 invånare och en större kommun med över 80 000 invånare. I praktiken kan de indelas i fyra små-, tre mellanstora- och en stor kommun. I relation till hela riket är dock alla kommuner i länet, förutom Växjö, mindre än genomsnittskommunen i Sverige, som under 2013 hade 33 800 invånare. Befolkningssammansättningen i Kronobergs län har vissa skillnader jämfört med riket. Länet har en lägre andel utlandsfödda och en lägre andel kvinnor. Andelen utlandsfödda jämfört med län utanför storstadsregionerna är dock högt (15,6 %) men strax under riksgenomsnittet. Andelen kvinnor av befolkningen (49,5 %) är den tredje lägsta jämfört med övriga län. På kommunal nivå är skillnaderna stora. Hälften av kommunerna i länet hade under 2013 en högre andel utlandsfödda av befolkningen än riksgenomsnittet, men samtliga kommuner hade en lägre andel kvinnor. I Växjö var andelen kvinnor av befolkningen något högre än i övriga kommuner.

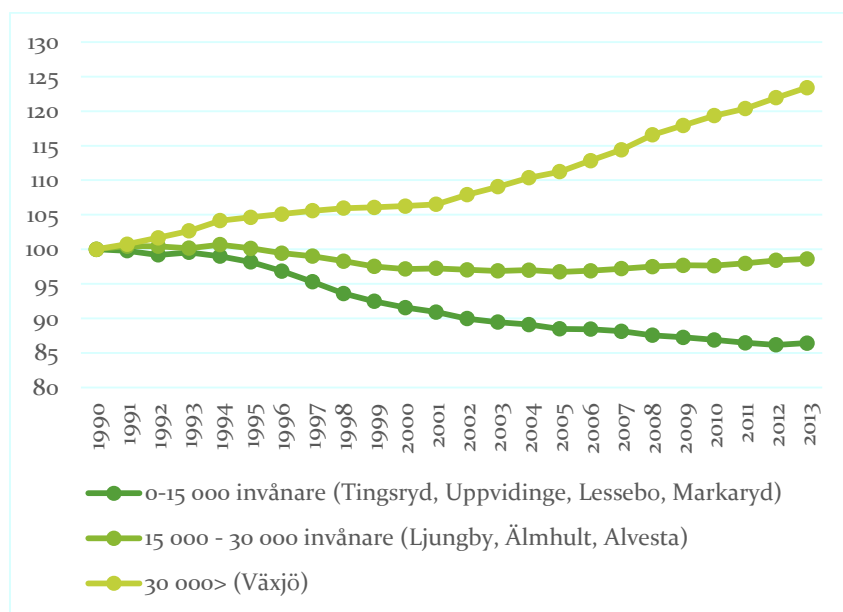


Diagram:

Befolkningssammansättning
2013.

URBANISERINGEN EN UTMANING

Den alltmer tilltagande urbaniseringen har gjort tydliga avtryck även i Kronobergs län. Länets befolkningsutveckling under 1990-2013 har präglats av stora asymmetrier mellan kommunerna. I de mindre kommunerna, Tingsryd, Lessebo, Uppvidinge och Markaryd, har befolkningsantalet minskat med 10 % eller mer. I länets mellanstora kommuner, Alvesta, Älmhult och Ljungby, har utvecklingen varit mer stabil. Men det är i Växjö kommun som länets befolkningstillväxt har skett. Under drygt tre decennier har antalet invånare i kommunen ökat med drygt 23 %, vilket är i nivå med Linköping- och Uppsala kommuner. Tillväxten i Växjö kommun har delvis skett på bekostnad av länets övriga kommunerna. Under 2000-talet har kommunen haft ett positivt inomregionalt flyttnetto på drygt 320 personer om året. Utvecklingen har medfört att mellan 1990-2013 har andelen av länets befolkning som bor i Växjö kommun ökat från 39 procent till 46 procent. Om samma genomsnittliga ökningstakt håller i sig kommer över hälften av länets befolkning att bo i Växjö under senare delen av 2020-talet.

ANDEL INVÅNARE PÅ LANDSBYGDEN MINSKAR

Kronoberg har till ytan stora delar landsbygd. Under de senaste decennierna lever emellertid en allt större andel av länets befolkning i tätorter, parallellt som antalet invånare på landsbygden minskar. Mellan 1990-2013 ökade antalet invånare bosatta i tätorter med 10 %, samtidigt minskade antalet boende utanför tätort med 8 %. Ur ett längre perspektiv kan förhållandet anses än mer påfallande. Främst är det Växjö tätort som växer, följt av Älmhult, Ljungby och Alvesta. Även övriga centralorter har i regel haft en starkare, om än negativ, utveckling än övriga kommuner. Under senare år har antalet tätorter med positiv befolkningstillväxt ökat och främst är det orter inom pendlingsavstånd till Växjö som har växt.

SERVICEN MINSKAR PÅ LANDSBYGDEN

En mer glesbefolkad landsbygd har generellt sett inneburit en minskad tillgång till service. På nationell nivå har antalet dagligvarubutiker i landet minskat med över 25 % sedan mitten av 1990-talet. Främst är det mindre butiker på landsbygd som har försvunnit. I Kronobergs län har utvecklingen följt samma mönster. År 2013 hade över 7 000 invånare i länet mer än 10 km till närmsta dagligvarubutik. Med hänsyn till befolknings- och näringslivsmässiga förutsättningar är den generella servicetillgången tillfredsställande, men enstaka nedläggningar kan i framtiden orsaka en betydande nedgång i tillgänglighet. Redan idag finns glesbefolkade områden i länet med en långt lägre servicegrad än vad som är fallet inom mer tätbefolkade områden.

I dagens regionala landskap är en växande stad, en så kallad tillväxtmotor, en avgörande komponent för regionens sammanvägda konkurrenskraft. Städer, med stort utbud av konsumtion, nöjen, studier och arbetstillfällen, är en magnet vad gäller attraktionskraft. Växjö starka tillväxt har haft stor betydelse för regionens sammanvägda konkurrenskraft under de senaste decennierna. I allt väsentligt har tillväxten i regionens största stad, som relativt sett varit i nivå med några av Sveriges utpräglade tillväxtstäder, en avgörande betydelse för länets attraktions- och framtida konkurrenskraft.

PENDLINGSORTER VIKTIGA FÖR TILLVÄXTEN

Studier av mindre orter som växer har visat att grundläggande förutsättningar för expansion är att det inom rimligt avstånd finns tillgång till arbete, studier samt goda kommunikationer. Flera pendlingsorter har under de senaste decennierna haft en stark tillväxt, och förortskommuner till större städer är en av de kommuntyper som har växt mest. Ur detta perspektiv utgör Växjö expansion en god utvecklingsgrund för länets landsbygd och mer glesbefolkade delar, då framväxten av en stor arbetsmarknad lägger grunden för framtida spridningseffekter. Men utöver de grundläggande tillväxtförutsättningarna framhålls även betydelsen av attraktiva bostadsmiljöer, en god offentlig service samt en stark social sammanhållning. Med goda bostadsmiljöer avses bland annat boende vid vatten, och med en stark social sammanhållning att det på orten finns en utpräglad "byanda" som bidrar till successiv utveckling av orten.

FOKUSERA PÅ "KVARSTANNARNA" OCH BARN OCH UNGAS LEVNADSVILLKOR

Arbetet med att attrahera invånare omfattar en rad olika målgrupper, alla med olika behov och preferenser. Vid studier av utflyttare, återflyttare, inflyttare och "kvarstannare", framkommer att tillgång till arbete eller studier är en väsentlig, ofta avgörande, faktor för alla grupper. I studierna framhålls dock att vissa skillnader mellan grupperna finns. För återflyttare värderas sociala relationer med närstående något högre än vad som är fallet inom övriga grupper. I övrigt anger de olika grupperna att utöver de grundläggande förutsättningarna är tillgång till fritid, kultur och goda boendemiljöer väsentliga. Men i sammanhanget är det viktigt att inte glömma bort "kvarstannarna". Undersökningar av ungas flyttvanor har visat att en stor andel av de unga tror att de ska flytta från orten, men att en lägre andel faktiskt gör det. Samma studier visar att det är viktigt att inte glömma bort "kvarstannarna" och motverka normer som utpekar denna grupp som "förlorarna som blev kvar". Att fokusera på den nuvarande befolkningens levnadsförhållande och särskilt barns och ungas uppväxtvillkor, är en viktig del för att i framtiden få människor att bo kvar eller flytta tillbaka.

En annan viktig målgrupp i sammanhanget, särskilt för kommunerna i Kronobergs län, är gruppen utlandsfödda. Utan invandringen hade samtliga kommuner i länet, förutom Växjö, haft en än mer negativ befolkningsutveckling. Men en relativt hög andel av de som invandrat till länet väljer efter några år, eller redan under samma år, att flytta vidare till en storstadsregion. I högst utsträckning flyttar asylinvandrare.

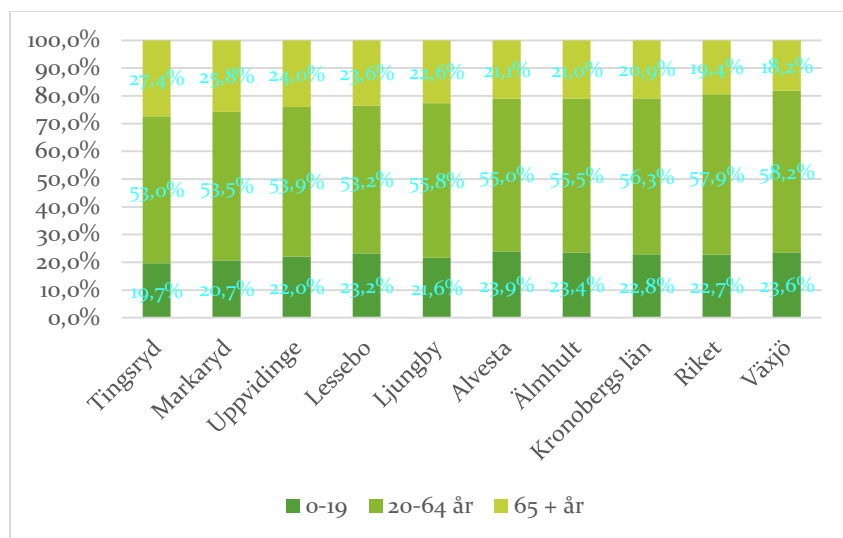


Diagram: Åldersstruktur
Kronoberg, 2013.

INVANDRINGEN JÄMNAR UT EN HÖG ÅLDERSFÖRDELNING

I takt med att vi blir allt äldre och en större andel av befolkningen utgörs av människor över 65 år ökar den så kallade försörjningsbördan. Enkelt sagt visar de demografiska strukturerna att allt färre kommer att behöva försörja allt fler inom de närmsta decennierna. Sedan 1990-talet har antalet äldre i Kronobergs län ökat med över 6 % och prognoserna visar på att denna åldersgrupp kommer att öka med 12,5 % mellan 2012-2020, samtidigt som antalet i arbetsför ålder kommer vara förhållandevis konstant. Under 2013 hade länet en förhållandevis god åldersstruktur jämfört med län utanför storstadsområdena, främst med anledning av att invandringen till länet balanserat regionens åldersstruktur då utlandsfödda som bor i länet har en betydligt lägre medelålder än den inrikes födda befolkningen.

För kommuner som har haft en negativ befolkningsutveckling under en längre tid är andelen äldre av befolkningen relativt sett stor, då det främst är yngre som har flyttat från kommunerna. När det yngre befolkningsunderlaget minskar medför detta på sikt att även födelsenettot blir negativt. I storstäderna, som under en längre tid har haft en positiv befolkningsutveckling, är åldersstrukturerna betydligt mer gynnsamma än i de län som har haft en mer negativ befolkningsutveckling. Samma förhållande återfinns i Kronobergs län. Kommuner och landsbygdsområden med en långvarig negativ befolkningsutveckling har en betydligt högre försörjningskvot jämfört med Växjö, då de inomregionala flyttningarna främst präglats av ungdomsutflyttningar från de mindre kommunerna till Växjö. Mellan 1990-2013 är det endast i Växjö kommun som antalet yngre vuxna har ökat, vilket är en indikation på de konsekvenser senare decenniers omflyttningsmönster har genererat.

SAMMANFATTNING AV FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTMANINGAR KOPPLADE TILL KOLLEKTIVTRAFIKEN

Kronoberg står inför utmaningar som på många sätt liknar övriga Sverige. Kronoberg är ett glesbygdslän med en snabbt ökande urbanisering som avfolkar landsbygden till förmån för tätorterna. Den ökade urbaniseringen ställer höga krav på en kollektivtrafik som är flexibel men samtidigt strategiskt långsiktig. Om samma genomsnittliga ökningstakt håller i sig kommer över hälften av länets befolkning att bo i Växjö senare delen av 2020-talet. Under

senare år har antalet tätorter med positiv befolkningstillväxt ökat främst inom pendlingsavstånd till Växjö.

För kollektivtrafiken innebär det att planera utifrån olika kontexter och målgrupper, för att skapa en attraktiv kollektivtrafik som kan möjliggöra en regionförstoring i Kronoberg. Detta innebär att det ska vara enkelt och smidigt att bo i en kommun och arbetspendla till en annan, inomregionalt så väl som interregionalt.

Rörligheten på regionens arbetsmarknad ökar men är ur ett jämförande perspektiv låg. En fortsatt regionförstoring med ökad pendling, skulle innebära ökade möjligheter för de mindre kommunerna att dra nytta av den expansion som sker i Växjö kommun. I takt med att huspriserna ökar i närområdet till Växjö ökar även de ekonomiska incitamenten för att köpa ett hus i en intilliggande kommun. De mindre kommunerna får med en ökad regionförstoring tillgång till en större arbetsmarknad, samtidigt som näringslivet får ett större arbetskraftsutbud. Att kunna bo på en plats och arbeta på en annan, skapar möjligheter för hela regionen att leva och en vidgad arbetsmarknad innebär för de mindre kommunerna en form av stabilisator vid konjunkturnedgångar.

Ett viktigt begrepp i sammanhanget är attraktivitet. Senare års studier har visat att tillgång till större arbetsmarknader och goda kommunikationer är grundförutsättningar för att orter ska växa. Utöver grundförutsättningarna krävs även att attraktiva livsmiljöer erbjuds. Attraktiva boenden (gärna vid vatten), en stark social sammanhållning, god offentlig service, ett rikt kulturutbud samt vackra naturmiljöer är komponenter som framhålls som viktiga för att skapa attraktiva livsmiljöer och därigenom attrahera inflyttare men även för att människor ska vilja bo kvar.

För att klara den framtida kompetensförsörjningen, när allt färre ska försörja allt fler, är en avgörande faktor att människor vill bo och verka i regionen. Under de senaste åren har länet haft en relativt sett stark befolkningstillväxt, samtidigt som stora utmaningar återstår vad gäller att attrahera människor att bo kvar i regionen. En förhållandevis hög andel av de som flyttat till länet från ett annat land väljer efter några år att flytta, särskilt tydligt är detta i några av de mindre kommunerna. Även högutbildade väljer i relativt hög utsträckning att flytta och då främst till en storstadsregion. Den framtida kompetensförsörjningen kommer att vara beroende av att länet är attraktivt för olika grupper och att planeringen tar hänsyn till den regionala- och det för länet viktiga interregionala sammanhanget. För att arbeta med utmaningarna som Kronoberg står inför är tillgänglighet en viktig faktor.

2.3 GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET

TILLGÄNGLIGHET – EN BETYDELSEFULL LÄGESKVALITET

Tillgänglighet definieras av hur nåbar en plats är via trafiksystemet samt vilket utbud som nås från en viss plats. Ett område där man når ett stort antal potentiella målpunkter inom korta restider har hög tillgänglighet. I detta fall handlar det om regional tillgänglighet, dvs. med utgångspunkt från rörligheten i en funktionell arbetsmarknadsregion. Hög tillgänglighet är en betydelsefull lägeskvalitet vid lokaliseringsval för företag och individer. Forskning visar

att många företag, särskilt i den kunskapsintensiva tjänstesektorn, företrädesvis väljer att lokalisera sig i områden med hög tillgänglighet till arbetskraft. För individer påverkas valet av bostad i hög grad av hur tillgänglig bostaden är i förhållande till det utbud av tänkbara målpunkter (exempelvis arbetsplatser) som man når från bostaden. Hög tillgänglighet är också en attraktiv lägesegenskap på bostadsmarknaden. Bostäder i områden med hög tillgänglighet tenderar att betinga högre försäljningspriser än områden med låg tillgänglighet.

Tillgängligheten i ett område kan ökas på två sätt. Antingen genom investeringar i trafikinfrastruktur som minskar restiderna, eller genom att utbudet av målpunkter, t.ex. antal arbetsplatser, ökar inom en given restid. Oftast ökar dock tillgängligheten som en kombination av båda ovanstående faktorer. Förbättrad tillgänglighet är därmed mer än kortare restider, eftersom tillgängligheten också avgörs av det utbudstillskott som uppstår när man kan resa längre på samma restid. Därför räcker det inte med enbart trafikinvesteringar för att förbättra tillgängligheten. Trafikinvesteringarna måste åtföljas av byggande på sådana platser att man maximerar nyttan med investeringen. Detta ömsesidiga beroendesamband visar på betydelsen av att ny trafikinfrastruktur och bebyggelse sker på ett samordnat sätt.

RESTIDSKVOT INOMREGIONALT - KRONOBERG

För att undersöka hur starka relationerna är mellan tätorterna i länet beräknades restidskvot för resa med bil jämfört med kollektivtrafik mellan orterna i länet.⁵ Om restidskvoten är över 1.5 innebär det att bilen är ett snabbare färdmedel jämfört med kollektivtrafiken dvs. ju högre restidskvot desto lägre tillgänglighet i stråket. 2.0 i restidskvot innebär att det tar dubbelt så lång tid att åka kollektivt som att resa med bil. I de relationer där det finns tågtrafik är restidskvoterna alla under 1,0 vilket är mycket gynnsamt. Snabbussarna i regionen gör att det i vissa fall är samma restid med bil som med buss. Restidskvoten för boende i mindre orter längs med stråken är i vissa fall lägre eftersom snabbussar och tåg inte stannar i dessa orter. För pendlare i dessa orter är bilen oftast ett viktigt färdmedel. Tabellen nedan visar avstånd och restidskvoter för olika sträckor, mätt från centrum till centrum. Grön ruta innebär att restidskvoten för bil och kollektivtrafik är lika eller under 1,0. Röd ruta visar att restidskvot är över 1,5 vilket innebär att bilen är ett snabbare färdmedel.

⁵ Restidskvot är förhållandet mellan restider för kollektivtrafik jämfört med bil i en bestämd reserelation. Beräknas som den totala tiden för förflyttningen, dvs. inklusive gångtid till hållplats etc.

Stråk	Avstånd (km)	Restid bil (min)	Restidskvot (koll/bil)
Markarvd-Liungbv, E4 S	51	36	1,25
Liungbv-Värnamo, E4 N	43	34	1,32
Alvesta-Älmhult, v23 S	54	42	0,45
Växjö-Åseda, v23 N	49	39	1,15
Växjö-Alvesta, v25/27 V	20	19	0,63
Alvesta-Ljungby, v25 V	42	33	1,16
Växjö-Lessebo, v25 Ö	35	29	0,76
Växjö-Tingsryd, v27 S	46	39	1,03
Alvesta-Värnamo, v27 N	50	43	0,58
Alvesta-Jönköping, v30	118	82	1,11
Älmhult-Tingsryd, v120	59	55	1,53

Turtätheten hos kollektivtrafiken varierar över dygnet för flertalet relationer. Inom länet är turtätheten ofta upp emot en timme på morgon och kväll, vissa reserelationer 0,5 timme mellan ett fåtal turer, och minst 1 timme under övriga dagen. Restiden för busslinjerna mitt på dagen är också längre i många fall. Bäst turtäthet är det mellan Växjö och Alvesta som har 20 minuters trafik.⁶ Dock finns det i många relationer väntetid-problem som kan skapa problem vid bytespunkter.

RESTIDSKVOT INTERREGIONALT

Kronobergs goda läge i Sydsverige med fem angränsande län gör att det ska vara lätt att som invånare pendla till viktiga målpunkter utanför länet samt att angränsande läns invånare ska kunna ta sig till arbetsplatser eller andra målpunkter i regionen.

Restidskvoten för relationerna mellan kommunhuvudorterna till större orter utanför länet visar hur tillgängligheten är i interregionala sammanhang. Denna jämförelse pekar på att länet generellt har goda kollektiva förbindelser till närliggande större orter. Många sträckor går snabbare eller lika snabbt att färdas kollektivt jämfört med bil. Restidskvoter över 1,5,

⁶ Stråkanalys för Kronobergs län, 2014

vilket indikerar att bilen är ett snabbare färdmedel än kollektivtrafiken, förekommer i relativt få relationer. Restidkvoten för resor till Halmstad och Jönköping är genomgående något sämre än övriga reserelationer.

Huvudort	Malmö	Kristianstad	Halmstad	Jönköping	Kalmar	Karlskrona
Växjö	0,76	1,01	1,43	1,18	0,81	0,99
Alvesta	0,71	1,04	1,85	1,11	0,81	1,04
Ljungby	1,23	1,27	1,32	2,22	1,07	1,24
Markaryd	0,95	0,90	2,54	2,37	1,17	1,25
Åseda	1,12	1,31	1,72	1,67	1,52	1,71
Lessebo	0,88	1,22	1,55	1,45	0,76	0,99
Tingsryd	1,35	1,66	1,73	1,34	1,72	1,18
Älmhult	0,96	0,88	1,93	1,36	0,91	1,28

Tabellen visar restidskvoter (restidskvot=kollektivtrafikrestid/bilrestid) för olika sträckor, mätt från centrum till centrum. Om restiden med kollektivtrafik varierar har den snabbaste turen på morgon eller kväll, valts. Källa: Google map och Länstrafiken Kronoberg. Grön ruta: restidskvot lika eller under 1,0. Röd ruta: restidskvot över 1,5.

2.4 RESENÄRSPERSPEKTIVET

Nationell statistik från kollektivtrafikbarometern⁷ visar att yngre personer väljer kollektivtrafiken i högre grad än övriga. Dock minskar resandet i kollektivtrafiken redan i 20-årsåldern, vilket kan bero på att många slutar gymnasiet och påbörjar arbetslivet. Nästa större tapp inträffar i 25-årsåldern då de eftergymnasiala studierna är klara. Många skaffar barn i 25–30-årsåldern och det kan upplevas som komplicerat att åka kollektivt när barnen går på förskola och skola. För att bibehålla ungdomar i kollektivtrafiken även efter att de avslutat sin utbildning, behöver kollektivtrafiken fånga in ungdomars önskemål om en attraktiv kollektivtrafik.

⁷ Kollektivtrafikbarometern 2013

Kvinnor reser kollektivt i större utsträckning än män men det är inte alltid som kollektivtrafikplaneringen tar hänsyn till var kvinnodominerade arbetsplatser och utbildningar finns.⁸ Fortfarande är mycket av planeringen fokuserad till industrier där fler män än kvinnor arbetar. Det är mindre vanligt att hänsyn tas till att kvinnor i större utsträckning lämnar och hämtar på förskola/skola. Detta innebär att kollektivtrafiken i vissa fall borde vara anpassad till tider och med hållplatslägen i nära anslutning till målpunkter för kvinnor. Behovet skiljer sig dock för olika åldersgrupper och bakgrunder. Högutbildade är mer benägna att pendla långt. Det beror bland annat på att det ger bättre ekonomisk utdelning. Forskning visar att män pendlar längre och därmed använder transportsystemet i större utsträckning, dock inte kollektivtrafiken. Kvinnor har mindre och fler arbetsmarknadsregioner och pendlar därmed kortare sträckor och i större grad med kollektivtrafik. Att öka sitt pendlingsavstånd ökar också urvalet av välbetalda jobb. Utvecklingen från år 2002 till 2011 visar dock att skillnaden i pendlingsavstånd och därmed antal arbetsmarknadsregioner mellan män och kvinnor har minskat.⁹ För att säkerhetsställa en jämställd kollektivtrafik behöver analyser av kvinnors behov i kollektivtrafiken göras.

I dag är knappt 16 % av Sveriges befolkning födda i ett annat land.¹⁰ I Kronoberg utgjorde detta knappt 13,5% av den totala befolkningen på drygt 183 000. Det har gjorts få analyser om nyanländas behov av kollektivtrafik. Forskning som har gjorts pekar dock på att många nyanlända upplever otrygghet i kollektivtrafiksituationer. De har också sämre möjlighet till resor med personbil i och med att körkortsinnehav och fordonsinnehav är många gånger lägre i denna del av befolkningen. Kvinnor har i mindre utsträckning körkort än män.¹¹ Många nyanlända svenskar är därför hänvisade till kollektivtrafiken. Detta ställer krav på en kollektivtrafik som uppfyller nyanländas behov att ta sig till och från arbete och utbildning, både i fråga om viktiga målpunkter men också att informationen är tydlig och på fler språk än svenska.

2.5 RESANDE

MARKNADSANDEL

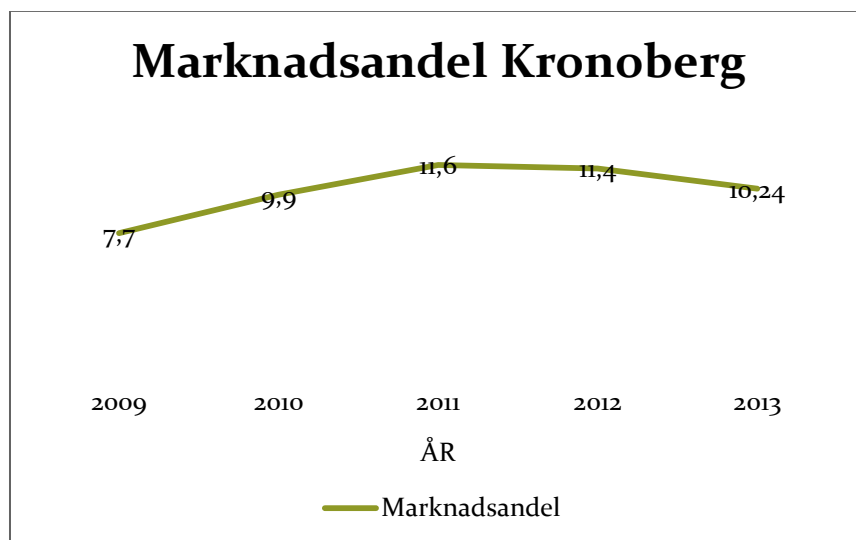
Marknadsandelen beräknas som andelen resor med kollektivtrafik (linjelagd buss, spårvagn, tunnelbana, pendeltåg, tåg och båt) och Taxi. Kollektivtrafikens totala marknadsandel i Kronoberg är cirka 10 %. Nedan diagram visar utvecklingen från 2009 till 2013.

⁸ Genusperspektiv på utveckling av kollektivtrafik, 2011

⁹ Trafikanalys:2014

¹⁰ SCB 2014

¹¹ Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö, VTI: 2006



Utvecklingen för kollektivtrafikens marknadsandel i Kronoberg sedan 2009. (Källa: Kollektivtrafikbarometern 2013)

JÄMFÖRELSE MED ÖVRIGA LÄN

I Sverige är kollektivtrafikens marknadsandel i genomsnitt 26 %. Andelen varierar mellan 8 % (Dalarnas län) och 50 % (Stockholms län). Hälften av länen har en andel mellan 11 och 15 %. Det län som har den högsta marknadsandelen är alltså Stockholms län. Därefter kommer Västra Götalands län, Skåne län och Uppsala län med en marknadsandel på mellan 24 och 27 %. De län som har lägst marknadsandel är Dalarnas län, Gotlands län, Västernorrlands län, Kalmar län och Norrbottens län, alla med en marknadsandel under 11 %.¹²

ANDEL RESOR PER INVÅNARE

Kollektivtrafikbranschen har formulerat det gemensamma målet att kollektivtrafikens marknadsandel på sikt ska fördubblas. Ett "mål på vägen" är att antalet kollektivtrafikresor ska vara dubbelt så många år 2020 som de var år 2006. Antal resor är ett mått på antal resor i lokal och regional kollektivtrafik. Måttet indikerar i vilken utsträckning som länets invånare och besökare utnyttjar kollektivtrafiken, vilket kan ses som en indikator för kollektivtrafikens attraktivitet.

Kronoberg ligger på ca 48 resor per invånare 2012, vilket gör att regionen hamnar i lägre delen av genomsnittet. Antalet resor som varje invånare i genomsnitt gjorde år 2012 var högst i storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne. Därefter kommer Uppsala och Östergötland, det är län med goda förutsättningar för kollektivtrafik. Minst antal resor per invånare gjordes i Gotland, Kalmar och Norrbotten. I hälften av länen låg antalet resor mellan 41 och 54.¹³

¹² Öppna Jämförelser, SKL, 2014

¹³ Öppna Jämförelser, SKL, 2014

ANDEL TILLGÄNGLIGHETSANPASSADE BUSSAR OCH HÅLLPLATSER/BYTESPUNKTER

Kriterierna för ett tillgänglighetsanpassat fordon är att det ska vara utrustat med ramp eller lift, audiovisuellt utrop och rullstolsplats. Alla tre kriterierna måste vara uppfyllda. Andel tillgänglighetsanpassade bussar i Kronobergs län är 100 % sedan den nya trafiken startade 2013.

I Sverige var andelen i genomsnitt 61 % 2012. Om ett hela-resan-perspektiv ska anläggas bör man också undersöka hållplatsernas och bytespunkternas tillgänglighetsanpassning, samt hur vägen till och från dessa är utformade. Vid en tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter gynnas inte bara personer med funktionsnedsättning utan även personer som reser med tunga väskor, barnvagnar, barn och sällanresenärer. Ansvaret för dessa frågor delar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och de trafikupphandlande bolagen med bl.a. Trafikverket, kommunerna och fastighetsägarna.¹⁴

2.6 NULÄGE KOLLEKTIVTRAFIKEN LÄNSTRAFIKEN KRONOBERG

Nedan följer resandestatistik för kollektivtrafiken i Kronobergs län, baserat på Länstrafiken Kronobergs siffror 2013. Kollektivtrafikbarometern är en landsomfattande attityd- och resvaneundersökning som genomförs av landets kollektivtrafikföretag genom Svensk Kollektivtrafik. Sedan ett antal år är Länstrafiken Kronoberg med i Kollektivtrafikbarometerns undersökningar.

NÖJDKUNDINDEX (NKI) LÄNSTRAFIKEN KRONOBERG

NKI ligger på 62 % i Kronobergs län för år 2013, vilket är en minskning på 3 procentenheter jämfört med år 2012. Länstrafiken Kronoberg ligger strax över riket i genomsnitt, som ligger på 61 %. Både allmänhet och kunder är nöjda med sin senaste resa. Däremot är nöjdheten med Länstrafiken Kronoberg som trafikhuvudman lägre, vilket tyder på ett image-eller statusproblem. Andel resenärer som är nöjda med sin senaste resa har dock ökat med 3 procentenheter sedan 2012 och ligger på 81 %.

När det gäller hur prisvärt det är att resa med Länstrafiken Kronoberg har nöjdheten ökat bland resenärerna med 2 procentenheter från 49 % 2012 till 51 % 2013. Riket ligger på 44 %.

Resenärer tycker att det är lätt att få information. Nöjdheten 2013 hos Länstrafiken Kronobergs kunder ligger på 80 %, vilket är en ökning med 6 procentenheter jämfört med 2012. Ett tapp på 5 procentenheter när det gäller huruvida det är enkelt att köpa biljetter och kort skedde 2013 jämfört med föregående år. Värdet ligger dock fortfarande 15 procentenheter över riket.

¹⁴ Öppna Jämförelser, SKL, 2014

Oplanerad information är ett område som resenärerna är mindre nöjda med hos Länstrafiken Kronoberg, men även kollektivtrafiken i allmänhet. 25 % av Länstrafiken Kronobergs resenärer är nöjda med den oplanerade informationen år 2013, vilket innebär en ökning med 3 procentenheter jämfört med 2012.

Nöjdheten i stadstrafiken ligger kvar på samma nivå som 2012 men ökar i regiontrafiken under samma period.

Relevans, kunskap och produktfördel är faktorer som driver resandet. Relevans, produktfördel och popularitet är faktorer som driver nöjdheten.

RESANDESTATISTIK

2013 var fördelningen av resors längd i kilometer i princip desamma oavsett färdmedel, förutom cykel, moped/MC och gång, där majoriteten av resorna är fem kilometer eller kortare. Dock har resandet ökat i kollektivtrafiken när det gäller resor i sträckan 1-5 km, från 12,3 % 2012 till 17,1 % 2013. Drygt hälften av alla resor är mellan 1,1-5 km långa. De motoriserade resorna är lika långa i kilometer oavsett färdmedel, men restiden i kollektivtrafiken är längre. Nästan 60 % av alla resor som görs med bil, är 20 minuter eller kortare men knappt en av fyra av kollektivtrafikresorna. Kvinnor har en något större andel korta resor jämfört med män. Drygt 7 % av alla resor under 1 km utgörs med bil. Inom kollektivtrafiken ligger motsvarande siffra på 0,9 %. Av de som säger sig vara regelbundna resenärer i kollektivtrafiken är drygt sex av tio kvinnor.

8,2 % av alla resor sker med kollektivtrafik i Kronobergs län. Kvinnor reser i något större - utsträckning kollektivt än män. Yngre personers resor utgörs i stor utsträckning av kollektivtrafik, men redan från 20 års ålder ökar andelen resor med bil.

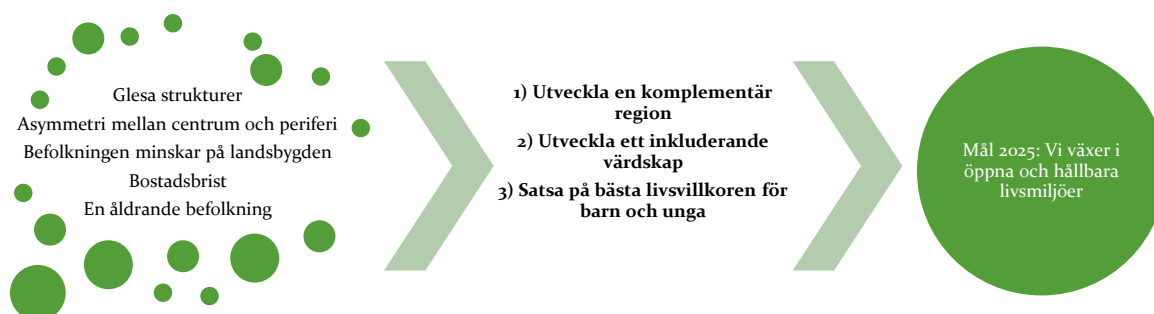
Två tredjedelar av alla resor sker med förare i bil. I åldern 26-64 år används bilen för drygt sju av tio resor. Dryga sju av tio resor görs av förare i bil i gruppen 45-75 år. Kronobergaren reser framförallt till arbetet och för dagliga inköp vilket innebär att drygt en tredjedel av alla resor är till arbetet. I kollektivtrafiken är de vanligaste ärenden arbete och skola.

3. MÅLBILD

3.1 TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET I DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN

Trafikförsörjningsprogrammet ska stärka utvecklingen i den riktning som regionen har beslutat genom den Regionala utvecklingsstrategin Kronoberg 2025. Detta innebär att formulering av mål och val av inriktning baseras på målbilden som finns i RUS:

KRONOBERG VÄXER I ÖPPNA OCH HÅLLBARA LIVSMILJÖER MED FÖRNYELSEFÖRMÅGA – GRÖNA KRONOBERG.



MÅLBILD

RUS målbild är uppdelad i två delstrategier:

- 1 *Kronoberg växer i "öppna och hållbara livsmiljöer"*
- 2 *Kronoberg växer med "förnyelseförmåga"*

Trafikförsörjningsprogrammet resurssätter främst delstrategi 1, vilken innebär prioriteringar kring den fysiska och rumsliga strukturen i regionen.

MÅLVÄRDEN

RUS har också ett flertal målvärden kopplade till de underordnade programmen och planerna för regional utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet är främst inriktat på följande målvärden

- År 2025 ska länet ha en arbetsmarknadsregion istället för dagens tre
- De klimatpåverkande utsläppen ska minska med minst 40 % mellan 1990-2025

PRIORITERINGAR

RUS 2025 innefattar sex olika prioriteringar varav Trafikförsörjningsprogrammet främst resurssätter

- **Att utveckla en komplementär region**

En komplementär region innebär att platser, orter, städer och regioner kompletterar varandra. En komplementär strategi innebär att dessa förhåller sig till varandra på ett synergiskapande sätt och bildar en komplementär region med flera nischade kärnor. De olika orterna i och utanför länet kompletterar redan varandra på olika sätt. Såväl Kronobergs län som "storregionen" länet ligger i är redan idag flerkärnig, eller komplementär. Genom att arbeta komplementärt kan effektiviseringar och fördelar skapas i strategiska samarbeten vad bl.a. gäller policyinsatser och förvaltning. På så vis kan regionen skapa en mer balanserad regional utveckling med minskad dominans och minskad koncentration.

Kronobergstriangeln är benämningen på de tre funktionella arbetsmarknadsregionerna i Kronoberg. Dessa är Växjö (Alvesta, Lessebo, Uppvidinge och Tingsryd) Ljungby (Markaryd), Älmhult (Älmhult-Osby ingår också i en större delregion med kommunerna i nordöstra Skåne, Kristianstad är den mest närbelägna "metropolen"). De har flera kompletterande tätorter inom näravstånd. Här finns funktionella samband som kan förstärkas på ett proaktivt sätt.

Delregionerna kan dra nytta av och komplettera regionens starka stråkstruktur i planeringen av trafik, infrastruktur och bebyggelse. Det innebär också att dra fördel av de tillväxtförstärkande krafterna i regionen, i synnerhet med Växjö som tillväxtmotor. Strategin innebär således att stärka både sambanden i länet och inom delregionerna, inklusive de delar som sträcker sig in i grannlänerna. Med andra ord kan länet utvecklas som en komplementär region i sin helhet, kan samtidigt innehålla tydliga delregioner.

Samordnad planering på regional nivå behöver utvecklas för att stärka växelverkan mellan olika planeringsprocesser på regional och lokal nivå. De frågor som pekas ut vad gäller attraktiva livsmiljöer, hanteras i många fall inom ramen för kommunernas mandat och som centrala delar i kommunernas översiktsplaner och utvecklingsplaner. Här kan Region Kronoberg som regional tillväxtaktör bidra med en samordnande roll utifrån en helhetsbild.

3.2 GRÖNA KRONOBERG-HÅLLBAR KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ALLA

Hållbar kollektivtrafik för alla, är RKM Kronobergs målbild för kollektivtrafikens utveckling mot 2025. Målbilden är uppdelad i två målområden: *Mål 1 Resan skapar mervärde för alla* och *Mål 2 Kollektivtrafiken- en del av attraktiva livsmiljöer med tillhörande målvärden som ska säkerhetsställa att utvecklingen går i rätt riktning*. Varje målområde är också nedbrutet i åtgärder som kräver samhandling mellan olika aktörer. Konkret innebär målbilden *Hållbar kollektivtrafik för alla* att arbetet för att utveckla kollektivtrafiken i Kronobergs län ska vara i linje med nedan resonemang.

Hållbar utveckling handlar om att tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. I Trafikförsörjningsprogrammet är hållbar utveckling ett viktigt horisontellt målområde. För att utvecklingen ska vara hållbar behöver vi sträva efter att hitta en bra balans mellan de tre aspekterna ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. En viktig del i en hållbar utveckling är miljön. Infrastruktur och kollektivtrafik påverkar i allra högsta grad miljön runtomkring oss.

Hållbar utveckling kräver samhandling varför det är viktigt att kollektivtrafikens olika aktörer har tillgång till en arena för nätverk och utvecklingsarbete. Region Kronoberg vill vara med och utveckla den arenan vidare.

Transporter är en nödvändighet för att skapa ekonomisk tillväxt. Det krävs transporter för produktion och distribution av produkter och för handel krävs även goda kommunikationer. Det är genom transporter människor varje dag kan uträtta sina ekonomiska och sociala ärenden, kan ta sig till arbete, skola och sjukvård.

Olika transporter gör också så att regioner sammanflätas och kan dra nytta av varandra. Kollektivtrafik och mobilitet är en förutsättning för social och ekonomisk hållbarhet. Detta påverkar dock miljön, vilket gör det viktigt att hänsyn tas till de regionala miljömålen. Att komma fram till skolan, besöka läkaren, handla dagligvaror, åka till jobbet och besöka vänner är några exempel på dagliga rutiner som kräver någon form av transport. Många människor kan ta det för givet att den lokala transportinfrastrukturen tillgodoser denna möjlighet att ta sig till och från olika aktiviteter. Men fortfarande idag är det inte så för alla. Genom att förbättra infrastrukturen och kollektivtrafiken och göra den tillgänglig för alla, oavsett ålder, kön och funktionsnedsättning, skapas en social inkludering och en ekonomisk utveckling som bidrar till tillväxt och som motverkar utanförskap.

Det finns grupper i samhället med särskilda behov som pga. individuella omständigheter är beroende av en funktionell och tillgänglig infrastruktur och kollektivtrafik. Barn och ungdomar har inte möjligheten att ta sig fram i eget fordon och är därför hänvisade till cykel och kollektivtrafik när målsman inte har möjlighet att köra. Det är viktigt att miljön vid busshållplatser och bytespunkter är utformad så att barn och unga kan ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt i trafiken. Denna grups behov är också inriktat på att samhället tillgodoser transporter till och från utbildning. Äldre och personer med funktionsnedsättning har behov som ställer krav på en trygg, säker och tillgänglig kollektivtrafik, oavsett mobilitetsnedsättning. Nyanlända svenskar har i stor utsträckning inte tillgång till bil eller ekonomisk möjlighet att ta körkort. För att en hållbar utveckling ska vara möjlig krävs att dessa grupper upplever sig inkluderade i samhället och har möjlighet att ta sig till och från utbildning, arbete, sjukvård och sociala aktiviteter. Ett jämställt transportsystem som planeras utifrån både män och kvinnors lika rättigheter är en viktig del.

Urbaniseringen är en kraft som går snabbt, som påverkar hela Sverige och Kronoberg är inget undantag. Allt fler människor väljer att bosätta sig i de större städerna. I Kronoberg är det Växjö som växer snabbast och analyser pekar på att trenden inte kommer att ändras de närmaste åren. Detta ställer särskilda krav på kollektivtrafiken och hur den planeras och kopplas samman med övriga kommuner men också närliggande regioner.

Internationella transportlänkar är grundläggande för att en region ska engageras i globala handelsnätverk. Medverkan i globala logistknätverk är viktigt för att attrahera utländska investerare och skapa ett positivt näringsliv i regionen. Strategiska internationella länkar är därför viktiga för den ekonomiska utvecklingen av Kronoberg som region. Ett näringsliv utan förbindelser med den internationella marknaden har i dag svårigheter att växa. Den geografiska positionen är därför viktig för tillgängligheten till den globala handelsmarknaden. Men också i syfte att attrahera kompetent arbetskraft krävs god tillgänglighet.

Kollektivtrafiken har generellt blivit dyrare i hela landet. Detta beror till stor del på större krav på kollektivtrafikens utformning gällande tekniska lösningar. För att en hållbar kollektivtrafik ska tillgodoses är det viktigt att hänsyn tas till alla grupper i samhället och att samhällsekonomiska analyser görs vid eventuella prishöjningar av biljetter. Priserna för kollektivtrafiken måste ligga på en nivå som gör den attraktiv i förhållande till den egna bilen. De senaste tio åren har priserna för ett 30-dagars länskort ökat med ungefär 40 procent i snitt i landet. Prisökningen är alltså långt större än inflationen och kan motverka en större övergång till kollektivtrafik.

För att säkerställa en hållbar kollektivtrafik för alla måste resenärens behov vara i centrum i planering och genomförande. Det krävs att hela resan är trafikslagsövergripande och sammanhängande så att resenären ska känna trygghet och få en positiv upplevelse av den kollektiva resan, oavsett ålder, kön, nationalitet eller funktionsnedsättning. Detta ställer krav på många aktörer i samhället, kommuner, regioner och myndigheter. En hållbar kollektivtrafik innebär också att kollektivtrafiken är en förutsättning för attraktiva livsmiljöer där människans behov och miljön runtomkring bildar en sammanhängande helhet.

3.3 MÅL 1: RESAN SKAPAR MERVÄRDE FÖR ALLA

EN ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

I kollektivtrafiksammanhang är det oftast målpunkten som räknas eftersom resan i sig inte har något egenvärde. Med nya tekniska lösningar kan detta ändras och framtidens kollektivtrafik kan bli något mer än en resa. En attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för att fler ska välja att resa kollektivt.

En attraktiv kollektivtrafik kan definieras på många sätt. RKM Kronoberg anser det vara viktigt att nya innovationer och tekniska lösningar finns med som en viktig aspekt inför upphandling av ny trafik. Nya tekniska lösningar och innovationer kan innebära att fler kan arbetspendla 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, som nya IT-lösningar, i syfte att förenkla för resenären att köpa en resa eller hålla sig uppdaterad om kollektivtrafiken i realtid.

Pendlarparkeringar med realtidsuppdateringar av busstrafiken skulle kunna underlätta för pendlare och göra kollektivtrafiken till ett tryggt och säkert val. Smart infrastruktur är också ett exempel på hur en attraktiv kollektivtrafik kan kopplas samman med andra samhällstjänster, som t.ex. busstationer med laddningsstationer för cyklar och bilar eller

möjligheter att låsa barnvagnar i skydd för väder. Det är viktigt att göra kvalitetsförbättringar för att locka fler att resa kollektivt. Detta ställer också krav på en marknadsföring som tar hänsyn till nya innovativa idéer och möjligheter. Inför upphandlingar ska innovation vara en viktig aspekt att ta hänsyn till gällande tekniska lösningar som gör kollektivtrafiken mer attraktiv för resenären och som har fokus på miljöeffektiva fordon.

FÖR ATT ÅSTADKOMMA DETTA KRÄVS ATT KOLLEKTIVTRAFIKEN ÄR:

- Jämställd och inkluderande
- Tillgänglig för alla
- Långsiktig och pålitlig
- Attraktiv och nyskapande
- Trafikslagsövergripande

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA VARA SÄKER OCH TILLGÄNGLIG FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING

UTMANING

- Personer med funktionsnedsättning har idag en begränsad tillgänglighet till hållplatser och bytespunkter
- Det finns osäkerhetsfaktorer vad gäller trafiksäkerhet på hållplatser och bytespunkter som används av många barn och ungdomar

MÅLVÄRDE

- År 2025 ska samtliga bytespunkter och hållplatser ha åtgärdats så att de, utifrån sin klassificering, uppfyller krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- År 2020 ska samtliga bytespunkter och hållplatser där resenärerna består av en hög andel barn- och ungdomar, ha kontrollerats och säkerhetshöjande åtgärder ha genomförts.

Utöver angivna målvärde för 2020 och 2025 ska undermåliga, osäkra eller dåligt fungerande väderskydd avlägsnas eller ersättas senast 2016.

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA VARA ATTRAKTIV, LÅNGSIKTIG OCH PÅLITLIG

UTMANING

Nöjd kund index (NKI) hamnar på 62 % i Kronobergs län för år 2013. Länstrafiken Kronoberg ligger strax över riket i genomsnitt, som ligger på 61 %.

MÅLVÄRDE

- 2020 och 2025 ska NKI ligga på minst 80 %

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA VARA TRAFIKSLAGSÖVERGRIPANDE

Grundläggande för en god kollektivtrafik som tillgodoser samhällets behov, är att den är trafikslagsövergripande. Detta innebär att kollektivtrafiken ska genomsyras av ett "hela-resan perspektiv" där alla trafikslag räknas in - tåg, buss, båt, taxi, flyg samt gång och cykel.

Konkret handlar det om smart infrastruktur som gör att människor kan ta sig till och från hållplatser och bytespunkter i länet till större målpunkter och noder intraregionalt och internationellt. Kronoberg är en landsbygdsregion vilket ställer krav på en kollektivtrafik som är flexibel men samtidigt långsiktigt hållbar. Därför är RKM Kronoberg positiv till nya satsningar som görs av sockenråd och privatpersoner kring samåkning.

Trafikutbudet i den regionala kollektivtrafiken behöver fungera som ett system snarare än som enskilda linjer och avgångar. Det ska uppfattas som förutsägbart och bestående över tid av såväl resenärer som övriga samhällsaktörer. Ett sammanhållet biljett- och taxesystem skapar goda förutsättningar för ett hela-resan-perspektiv. Detta gäller även hur man som resenär köper och använder sin biljett. Ett enkelt och smidigt system är positivt för reseupplevelsen och stimulerande för det kollektiva resandet

Cykel som transportmedel

RKM Kronoberg har valt att redovisa cykel som transportmedel och som ett viktigt komplement till kollektivtrafiken och dess utveckling. En resa med kollektivtrafiken inleds alltid med en annan kortare eller längre resa för att nå hållplats eller resecentrum. Vanligtvis sker den inledande resan till fots eller med cykel. För att planera för hela resan är det därför viktigt att underlätta för kombinerade resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Cykel är också ett viktigt komplement till kollektivtrafiken i tätorterna. Cykelresenären är dessutom en flitig så kallad växlare, som skiftar transportalternativ ganska ofta och då både till buss och bil.

Infrastruktur

Den regionala infrastrukturplanen är viktig för att skapa trafikslagsövergripande kollektivtrafik. Genom infrastrukturinvesteringar, som bestäms i den regionala infrastrukturplanen, kan satsningar göras för att skapa bra bytespunkter, hållplatser och cykelvägar.

3.3.1 PRIORITERING: MÅL 1 - RESAN SKAPAR MERVÄRDE

ÅTGÄRD: UTVECKLA HELA-RESAN

- Som en del i arbetet att säkerhetsställa ett hållbart transportsystem ska målen i Trafikförsörjningsprogrammet årligen följas upp genom utförarorganisationernas verksamhetsplaner, vilka ska utgå från smarta mål baserade på utmaningarna och insatserna för regionen.
- För att säkerhetsställa arbetet för ett jämställt transportsystem görs en jämställdhetskonsekvensanalys av programmet. (Denna analys kommer att genomföras inför programmets antagande när synpunkter från remissperioden arbetats in.)
- Som en del i arbetet med att förenkla och tydliggöra satsningarna på kollektivtrafiken kommer Länstrafiken Kronoberg, i samarbete med RKM Kronoberg och övriga aktörer och intressenter, att ta fram en långsiktig strategi, som underlag till den årliga verksamhetsplanen.

ÅTGÄRD: CYKEL SOM KOMPLEMENT

- För att se till hela resan-perspektivet är det viktigt att cykelvägar till centrala bytespunkterna i länets tätorter och till bytespunkter med många resenärer utformas för att vara säkra och trygga samt att de underhålls kontinuerligt. Bytespunkter bör också utformas så att konflikter mellan framförallt fotgängare och cyklister minimeras. Vid vägar som har mittseparering ska det finnas anslutande gång-cykelväg för att öka säkerheten. Passage av vägen ska kunna göras vid särskilt markerade platser.
- Varje resecentrum, bytespunkter och hållplatser med många resenärer, ska utrustas med väl upplysta cykelparkeringsplatser under tak med goda möjligheter till fastlåsningscyklar. Dessa cykelparkeringsplatser bör också vara tidsbegränsade så att utrensning av kvarglömda cyklar kan ske kontinuerligt. Även bytespunkter med färre resenärer ska ha bra möjligheter att parkera och låsa fast cyklar. För större resecentrum och terminaler bör det finnas service för cykel.
- Det finns idag goda möjligheter att ta med sig cykel på kollektivtrafik. För en kostnad av halv biljett får man ta med cykel på tåg och på bussarnas regiontrafik, förutsatt att det finns plats. I stadstrafiken är det dock inte tillåtet att ta med cykel. Denna möjlighet till cykel på kollektivtrafik ska fortsätta att utvecklas framförallt för att gynna tillväxten av besöksnäringen i länet.
- För att kollektivtrafiken ska kunna utgå från ett "hela-resan perspektiv" krävs att utbyggnad av pendelparkeringar med god tillgänglighet och cykelparkeringar görs i Kronoberg. Det är kommunen och Trafikverket som ansvarar för att detta sker. Dock kan finansiering om 50 % sökas genom Länstransportplanen för Kronobergs län. Det är önskvärt att en plan för utbyggnad av pendelparkeringar i regionen upprättas gemensamt.

ÅTGÄRD: TILLGÄNGLIGA HÅLLPLATSER OCH BYTESPUNKTER

- Busshållplatsen ska vara tillgänglig för personer med funktionshinder. I möjligaste mån ska hållplatsen utrustas med: förhöjd kantsten, taktila ledstråk, bänkar med armstöd och förhöjd sits, god belysning och tydlig information. Gångvägar till och från hållplatsen ska vara väl utformade.
- God och tydlig information ska erhållas under väntetiden. Hållplatsen ska uppfattas som ljus och inbjudande och inge trygghet för resenären, oavsett tid på dygnet. I detta sammanhang är trafiksäkerheten en betydelsefull faktor att ta hänsyn till. Placeringen av hållplatsen och de anslutande vägarna för gång-, cykel- och biltrafik måste planeras och utformas på ett trafiksäkert sätt. Olika förutsättningar för hållplatser på landsbygden och i tätort bör beaktas, liksom faktorer som omgivande fordonskvalitet, trafiktäthet, utrymme och belysning.

Kronobergs län är vidsträckt med en omfattande landsbygd. Det är inte rimligt att samtidigt bygga om eller åtgärda länets cirka 3 000 hållplatser efter alla riktlinjer och krav, men efterhand kan successiva förbättringar genomföras och säkrare och mer ändamålsenliga busshållplatser utvecklas.

För att synliggöra åtgärdsbehovet och möjliggöra prioriteringar genomfördes under föregående programperiod en inventering av samtliga hållplatser i länet. Detta har tagit form i en Hållplatshandbok för Kollektivtrafiken i Kronobergs län. Tydliga mål med tidplan sätts upp för tillgänglighetsanpassning av bytespunkter och hållplatser i regionen, vilket är viktigt

för arbetet med ett hållbart transportsystem för alla. Se bilaga 2.

3.4 MÅL 2: KOLLEKTIVTRAFIKEN - EN DEL AV ATTRAKTIVA LIVSMILJÖER

Detta målområde innebär att kollektivtrafiken ska samordnas med övrig samhällsplanering, skapa tillgänglighet till arbetsmarknad och service och samtidigt vara ekonomiskt och miljömässigt hållbar. Vid eventuell utökning av befintlig kollektivtrafik eller ny trafik krävs att hållbarhet, säkerhet, tillgänglighet och ekonomi kan uppfyllas. Priserna för kollektivtrafiken måste ligga på en nivå som gör den attraktiv i förhållande till den egna bilen.

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA SAMORDNAS MED ÖVRIG SAMHÄLLSPANERING

Var bebyggelsen ligger och vilken infrastruktur och trafik som finns påverkar i stor utsträckning människors dagliga val av resor och livsval om jobb, utbildning och boplats. Kollektivtrafiken är idag endast delvis samordnad med övrig samhällsplanering. Nya bostäder, handel och verksamheter efterfrågas och planeras både i lägen nära befintlig kollektivtrafik och i lägen där det idag inte går att skapa kollektivtrafik som är attraktiv och resurseffektiv. Bebyggelse i lägen utan attraktiv och resurseffektiv kollektivtrafik bidrar i betydligt mindre grad till att stärka den regionala tillgängligheten, arbetsmarknadsvidgningen, tillväxten och hållbarheten. För att skapa en attraktiv och resurseffektiv kollektivtrafik krävs en samordnad planering och en stark koppling mellan det strategiska arbetet på den regionala nivån och kommunernas fysiska planering.

UTMANING

- Bilanvändningen och den genomsnittliga körsträckan i länet är hög
- Kollektivtrafiken har en relativt låg marknadsandel
- Länets glesa struktur skapar inom vissa områden, särskilt på landsbygden, låg tillgänglighet och når inte ut till alla grupper

KORTSIKTIGT MÅLVÄRDE 2020

- Marknadsandelen ska vara 12,5%
- Restidskvoten mellan för länet viktiga målpunkter ska minska

LÅNGSIKTIGT MÅLVÄRDE 2025

- Marknadsandel ska vara 13,5 %¹⁵
- Restidskvoten mellan för länet viktiga målpunkter ska minska

¹⁵ För mer information om marknadsandelen och de ekonomiska konsekvenserna det medför se kap. 6.1

Restidskvot är förhållandet mellan restid för kollektivtrafik jämfört med bil i en bestämd reserelation. Beräknas som den totala tiden för förflyttningen, dvs. inklusive gångtid till hållplats etc.

KOLLEKTIVTRAFIKENS MILJÖPÅVERKAN

UTMANING

- Länets industribetonade näringsliv och glesa strukturer medför höga transportutsläpp

KORTSIKTIGT MÅLVÄRDE 2020

- Alla fordon inklusive bil/minibuss ska köras med förnyelsebara drivmedel¹⁶

EKONOMISKT HÅLLBAR KOLLEKTIVTRAFIK

- Självfinansieringsgraden ska vara minst 50 %¹⁷

3.4.1 PRIORITERING: KOLLEKTIVTRAFIKEN- EN DEL AV ATTRAKTIVA LIVSMILJÖER

ÅTGÄRD: UTVECKLA NÄRTRAFIK TILL OMRÅDEN SOM IDAG HAR LÅG TÄCKNINGSGRAD

- En strategi för närtrafiken samt fördjupade stråkanalyser påbörjas under 2015 och involverar Region Kronoberg, Länstrafiken Kronoberg, Serviceresor samt kommunerna.
- Kultur och besöksnäring är en viktig del för att utveckla regionen. För kollektivtrafiken kan detta innebära att utveckla möjligheter att ta sig till och från olika besöksmål i regionen under turistsäsong. Det kan också innebära att extra kollektivtrafik sätts in för att möjliggöra att fler åker kollektivt till t.ex. kulturevenemang eller sportevent.
- Medborgare i regionen som bor på gränsen till andra regioner ska ha möjlighet att välja serviceutbudet som är närmast boendeorten, även om det finns på andra sidan länsgränsen. Detta innebär att samarbete ska ske mellan RKM Kronoberg och närliggande regioners RKM för att underlätta för resande över länsgränsen med närtrafik. Arbetet startade i 2013 inom projektet "Kollektivtrafik på landsbygden".
- En fortsatt diskussion med närliggande regioner prioriteras för att skapa samhandling kring reglerna för resande över de administrativa gränserna.

ÅTGÄRD: UTVECKLA STRÅKSTRUKTUREN

- För att arbeta för en komplementär region med en stark stråkstruktur utgår insatserna för kollektivtrafiken från att merparten av resurserna och satsningarna för kollektivtrafiken ska förläggas till viktiga strategiska stråk. Inom de starka stråken med

¹⁶ Sedan 2013 framförs alla bussar i kollektivtrafiken av förnyelsebart drivmedel

¹⁷ Självfinansieringsgraden anges som trafikintäkternas del av trafikkostnaderna.

många invånare innebär det en stark linjetrafik med hög turtäthet och i glesare områden fokuseras kollektivtrafiken på den s.k. Närtrafiken.

- Linnéuniversitet som är placerat i Växjö och Kalmar samt med filialer i bl. a. Ljungby och Nybro är en viktig målpunkt i regionen och kollektivtrafiken bör utvecklas i takt med att elevunderlaget ökar.
- I områden där migrationsverket har sina boendeplaceringar bör utbudet av kollektivtrafik analyseras för att säkerhetsställa att behovet av kollektivtrafik tillgodogörs. Viktiga målpunkter är sjukhus, utbildningsinstitutioner och arbetsplatser. Övriga viktiga relationer med stor efterfrågan ska också utvecklas men inte med samma prioritet.
- De starka stråken ska ses som strukturbildande för nya bostads- och verksamhetsområden. Större åtgärder i exempelvis infrastruktur för att förbättra restiden koncentreras till prioriterade, starka stråk och medelstarka stråk med regional betydelse.
- Delregionalt viktiga stråk bör utvecklas genom effektiviseringar och framkomlighetsåtgärder.
- Grundutbudet för de mindre orterna säkerställer att landsbygd kopplas samman med tätorter vilket innebär att du som boende på landsbygd ska kunna ta dig till närmaste större ort i ett stråk med trafik vidare till viktiga målpunkter inomregionalt och utanför länet.
- RKM Kronoberg ställer krav på att analyser ska göras vid stora förändringar av kollektivtrafiken i regionen.
- Fördjupade stråkanalyser för varje enskilt stråk i regionen ska tas fram i samarbetet mellan Region Kronoberg, RKM Kronoberg, Trafikverket och kommunerna med start 2015. Förslagsvis ska arbetet genomföras utifrån metodiken åtgärdsvalsstudie, för att koppla infrastrukturens satsningar i Länstransportplanen bättre till Trafikförsörjningsprogrammet och kommunernas översiktsplaner.

För att stärka tillgängligheten i länet och utveckla en god regional utveckling krävs vissa prioriteringar. Detta innebär att nya satsningar ska ske där mest människor bor och i glesare områden där det bor färre människor ska det finnas ett minimiutbud och närtrafik som kopplas vidare till de större stråken. Det innebär också att Kronoberg ska stärka tillgängligheten både inom regionen men också interregionalt genom att förstärka redan befintliga stråk. Trafikförsörjningsprogrammet är en viktig del i arbetet med denna strategi.

ÅTGÄRD: FÖRVALTA OCH UTVECKLA TIDIGARE SATSNINGAR SOM HAR GJORTS PÅ TÅG- OCH BUSSTRAFIK

Kollektivtrafiken i Region Kronoberg har genomgått stora förändringar de senaste åren. 2012-2013 gjordes en storsatsning på nya linjer, bättre turutbud och nya bussar och marknadsföring av den nya kollektivtrafiken. Den nya trafiken har visat sig vara ett lyft för kollektivtrafiken med nya och nöjdare kunder.

Stora satsningar har gjorts på infrastrukturen i regionen för att bygga nya tågstationer vilket gäller Diö, Markaryd, Gemla, Moheda, Vislanda och Lammhult som nu har Krösatågstrafik och Pågatågstrafik. Detta är stora lyft för orterna och regionen som helhet.

- Prioritering för de närmaste åren, 2015-2018, är att förvalta och förfina denna satsning genom att följa upp och utvärdera utvecklingen. Detta innebär i vissa fall kvalitetsförbättringar och en utökad budget som säkerställer att satsningarna som gjorts på kollektivtrafiken håller den nivån som gör den attraktiv.

ÅTGÄRD: UTVECKLA SAMHANDLING MELLAN LÄNEN

Kollektivtrafik är en viktig del för regionens utveckling. Det är lika viktigt att kunna ta sig inom regionen som till angränsande regioner och viktiga noder i andra städer. Samarbete mellan regionerna är därför av stor vikt för att kunna skapa en kollektivtrafik som är enkel, attraktiv, trygg och pålitlig för resenären. RKM Kronoberg har tillsammans med angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter i uppdrag att se till att resenären inte ska behöva påverkas av de administrativa indelningarna.

Ett gränsöverskridande samarbete är viktigt med utgångspunkt från medborgarnas resbehov men också från ett samhällsekonomiskt perspektiv. I dag finns många exempel där regionernas RKM samt länstrafikbolag samverkar bl. a genom Sydtaxan och Öresundståg, som ägs gemensamt av Västra Götaland, Halland, Skåne, Kronoberg, Kalmar och Blekinge. Sydtaxan är en organisation med fokus på att skapa överensstämmande regelverk och taxa för resor över länsgräns, där ingår förutom ovan nämnda också Jönköping.

- RKM Kronoberg anser det vara viktigt att fortsätta arbeta för att stärka tillgängligheten till viktiga målpunkter utanför regionen. Samarbeten och samhandling mellan länen är viktiga att fortsätta att prioritera. När restiden för kollektivtrafiken krymper skapas också större arbetsmarknadsregioner och det blir enklare att bo i Kronoberg men arbeta i andra regioner, eller att som företag ha närhet till större regionala centra som Stockholm, Göteborg och Öresundsregionen.

ÅTGÄRD: SAMORDNAD PLANERING FÖR BEBYGGELSEUTVECKLING OCH KOLLEKTIVTRAFIKFÖRSÖRJNING

Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Region Kronobergs roll är att säkerhetsställa en långsiktig kollektivtrafik och skapa en tydlig regional grundstruktur för kollektivtrafiken. Staten har i uppdrag att genom Trafikverket säkerhetsställa att en god infrastruktur finns tillgänglig och att satsningar görs utifrån ett samhällsperspektiv. Kommunerna har en nyckelroll eftersom ansvaret för den fysiska planeringen och gaturummets utformning finns på den lokala nivån. Gatunätets utformning är avgörande för vilken framkomlighet och turtäthet som kollektivtrafiken får. Varje kommun är ålagd att ta fram en översiktsplan vilken behandlar mark-vattenanvändning och strategisk inriktning för bostadsförsörjning.

- Kollektivtrafikanpassad fysisk planering kräver samordning mellan regional, lokal och nationell nivå. Genom att Region Kronoberg arbetar för att vidareutveckla en arena för dialog kring kollektivtrafik och planhantering, kan kopplingarna mellan bebyggelseplanering och kollektivtrafikförsörjning generera smartare och mer samhällsekonomiskt hållbara lösningar. Detta innebär i praktiken att bebyggelseplaneringen redan i startskedet behöver se till kollektivtrafikens behov och förutsättningar. Det innebär också ett åtagande från RKM Kronoberg och Länstrafiken

Kronoberg att tillhandahålla och utveckla metoder för inhämtning och kvalitetssäkring av statistik.

- En hållbar kollektivtrafik ska planeras utifrån viktiga målpunkter som t.ex. skolor, service, arbetsplatser och resecentrum. Den befintliga kollektivtrafikens linjesträckningar är också avgörande för hur hållbart och ekonomisk en ny linjesträckning kan bli. Hur etappindelningen av nya områden görs är därför viktig och ska ske i samråd.
- Att kollektivtrafiken kan framföras på ett säkert och tryggt sätt är viktigt och ställer krav på hållplatsernas läge och utformning. Olika kompetenser och perspektiv bör därför kopplas samman tidigt i planeringsprocessen av nya detaljplaner. En kollektivtrafikanpassad fysisk planering kräver att ett flertal aktörer med olika intressen, mandat och resurser arbetar gemensamt.

Målsättning är att hanteringen av planer som påverkar kollektivtrafiken följer rutiner som bidrar till ett mer sektorsövergripande arbetssätt. För att nya områden ska kollektivtrafikeras eller befintlig trafik utökas, krävs att hållbarhet, säkerhet och ekonomi kan uppfyllas.

För att säkerhetsställa en hållbar kollektivtrafik bör följande tas i beaktande vid hantering av kommunala planer som påverkar kollektivtrafiken:

Inför programsamråd bör det finnas ett förslag till linjesträckning, hållplatslägen och belysning av effekter (KTG), resor per invånare, tillgänglighet för olika grupper). Det bör göras ett val av alternativ för kollektivtrafiken inför programsamråd och om flera alternativ kvarstår bör de som är robusta (om hållplatser kan placeras där i alla alternativ) pekas ut men samtidigt bör varje alternativ som finns kvar beskrivas tydligt.

Inför programantagande bör hållplatstyper (exakta lägen a och b lägen, väderskydd) GC-säkring av korsningspunkter tas i beaktning. Av korsningstyperna ska framgå hur framkomligheten för kollektivtrafiken påverkas.

Under detaljplaneprocessen bör en löpande genomgång av hur långt exploateringarna har kommit samt aktiv diskussion kring ny trafik föras. Detta ska samtidigt kopplas till den årliga verksamhetsplanen för infrastrukturinvesteringar i Länstransportplanen, vilken regionen har som uppdrag att upprätta.

Fortsatt samarbete kring bebyggelseutveckling och kollektivtrafikförsörjning är prioriterat arbete. Vid översiktsplanering är det önskvärt om dialog kring kollektivtrafikens utveckling i kommunen förs.

3.5 FÖRÄNDRINGSLOGIK

Förändringslogik används som ett verktyg för att synliggöra hur utmaningar, insatser och mål samspelar med varandra, för att se om det vi gör kommer att leda till samhällsförändring.

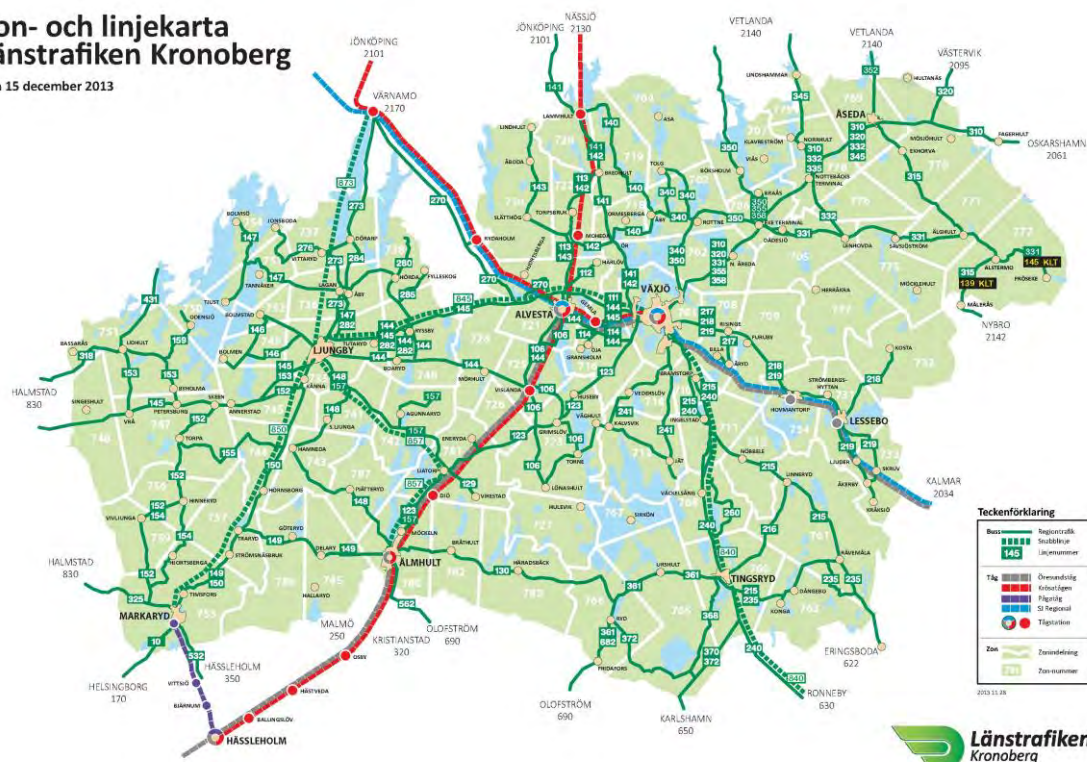
Utmaningar	Aktiviteter	Prestationer	Målindikatorer i TFP	Målindikatorer i RUS
Bilansvändningen och den genom-snittliga körsträckan i länet är hög	Stärka stråk-strukturen	Öka antalet snabblinjer med buss	Kollektivtrafikens marknadsandel ska vara 13,5 % 2025	En arbetsmarknadsregion (mot dagens tre)
Kollektivtrafiken har en relativt låg marknadsandel och når inte ut till alla grupper	Utveckla närtrafik till områden som idag har låg täckningsgrad	Ett implementerat närtrafik-system	Restidskvoten mellan för länet viktiga målpunkter ska minska	
Länets glesa strukturer skapar inom vissa områden, särskilt landsbygden, låg tillgänglighet	Förvalta och förfina satsningar som har gjorts på tåg- och busstrafik	Marknadsföringsinsatser för att främja resande med kollektivtrafik	Kostnadstäckningsgraden för kollektivtrafiken ska öka	
Länets industri-betonade näringsliv och glesa strukturer medför höga transportutsläpp	Öka samhandlingen mellan länen	Tillgänglighetsanpassade hållplatser	Andel förnybara bränslen i kollektivtrafiken ska öka	De klimatpåverkande utsläppen ska minska med minst 40 % mellan 1990-2025
Personer med funktionsnedsättning har idag en begränsad tillgänglighet till hållplatser och bytespunkter	Utveckla den samordnade planeringen	Analyser av linjesträckningar och eventuella effektiviseringar av dessa	Kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter ska vara tillgänglighetsanpassade 2025	
	Utveckla tillgängligheten för alla grupper	Miljöanpassa fordonen Samordnad planering för bebyggelseutveckling och kollektivtrafikförsörjning		

4. RESURSER

Detta kapitel beskriver Kronobergs kollektivtrafik: resurser, ansvar och riktlinjer med utgångspunkt i trafikslag och system. I Kronoberg finns kollektivtrafik i form av tågtrafik, busstrafik både regional och stadstrafik i Växjö stad Älmhult samt flyg. Hållplatserna och bytespunkterna är en viktig del av kollektivtrafikens infrastruktur.

Zon- och linjekarta Länstrafiken Kronoberg

från 15 december 2013



4.1 HÅLLPLATSER OCH BYTESPUNKTER¹⁸

I Kronoberg finns cirka 3 000 bytespunkter av olika standard och med mycket varierande antal påstigande. Hållplatsens utformning och lokalisering har stor betydelse för resenärerna och kan i hög grad påverka valet av färdmedel. Tillsammans med åtgärder som ökad

¹⁸ Kapitel 4.1 kommer att revideras när Hållplatshandboken är färdigställd

punktlighet, större trafikutbud och snabbare resor, kan hållplatsens utformning hjälpa till att skapa en attraktiv och effektiv kollektivtrafik.

En bytespunkt i kollektivtrafiken betecknar en plats där man byter färdstätt eller färdmedel. För resenären upplevs som regel ett byte som en svag länk i den kollektiva resan. Det uppfattas ofta som en förlängning av restiden, även i de fall det inte uppstår någon egentlig tidsförlust. Bytespunkternas utformning och funktion är ett sätt att öka attraktiviteten och göra den kollektiva resan till en positiv upplevelse.

Det konkreta ansvaret för bytespunkter och hållplatser beror på vem som är väghållare. Länstrafiken Kronoberg ansvarar alltid för hållplatstoppar och information, utom i de fall detta ansvar är Trafikverkets, i regel på tågstationer. Kommunerna ansvarar för anläggande, drift och underhåll av bytespunkter på de vägar och gator de själva ansvarar för. Trafikverket ansvarar för anläggande, drift och underhåll av bytespunkter på det statliga vägnätet. Markägare/Vägsamfällighet ansvarar för anläggande, drift och underhåll vid enskilda vägar.

Hållplatsdel	Ansvaret omfattar	Ansvar vid statligt vägnät	Ansvar vid kommunalt vägnät
Körztor, markztor	Renhållning, snöröjning, halkbekämpning, underhåll	Trafikverket	Kommunen
Planteringar, pendlarparkering, allmän belysning	Renhållning, skötsel och underhåll	Trafikverket	Kommunen
Äldre väderskydd	Renhållning, skötsel och underhåll	Kommunen	Kommunen
Glasväderskydd	Renhållning, skötsel och underhåll	Kommunen	Kommunen
Fristående möbler och bänkar	Renhållning, skötsel och underhåll	Kommunen	Kommunen
Informationsbärare	Renhållning, skötsel och underhåll	Länstrafiken	Länstrafiken
Anslutande gång- och cykelväg	Renhållning, snöröjning, drift och underhåll	Trafikverket	Kommunen

RIKTLINJE

Det är viktigt att platsen där man väntar upplevs som säker och trygg för alla resenärer, vana eller ovana, med eller utan funktionsnedsättning. God tillgänglighet innebär också att man som resenär ska kunna nå bytespunkten på ett säkert och bra sätt. Andra viktiga faktorer är att det ska gå att parkera sin cykel eller bil i närheten eller i direkt anslutning till bytespunkten.

Attraktiva bytespunkter måste utvecklas i nära samverkan med omgivande samhälle. Lokalisering av bostäder, verksamheter och service kring bytespunkten, ökar tillgängligheten till kollektiva resor och bidrar därmed till ett hållbart transportsystem och en hållbar samhällsutveckling.

Det är emellertid inte rimligt eller ekonomiskt hållbart att alla bytespunkter och hållplatser har samma standard eller tillgänglighet. Vissa bytespunkter används av ett stort antal resenärer varje dag medan andra används av betydligt färre. Detta framgår av den stråkindelning som finns i Trafikförsörjningsprogrammet och som är vägledande för hur bytespunkter och hållplatser klassificeras och hur åtgärder ska prioriteras.

Ur ett ekonomiskt perspektiv är det därför viktigt att de medel som finns till förfogande används där de ger optimal effekt. Därför har samtliga bytespunkter och hållplatser i regionen inventerats och klassificerats, som ett led i arbetet att prioritera nödvändiga åtgärder. Det ska dock påpekas att oavsett standard ska samtliga bytespunkter och hållplatser underhållas med samma kvalitet.

KATEGORISERING AV HÅLLPLATSER OCH BYTESPUNKTER¹⁹

Hållplatserna är indelade i fyra huvudgrupper vilka baseras på ett antal kriterier, bland annat geografisk belägenhet och antal påstigande resenärer per dygn. Angivna kriterier innebär att hållplatserna, beroende på klassificering, ska anses vara anpassade för äldre, rollatoranvändare, rullstolsburna och synskadade. Vid hållplatser som nyttjas av skolbarn ska säkerhetsaspekterna särskilt beaktas.

För mer information och fördjupning hänvisas till bilaga ”Hållplatshandbok med tillgänglighetsplan och prioriterade åtgärder”.

KATEGORI A: RESECENTRUM ELLER STATION MED BYTE BUSS/BUSS ELLER BUSS/TÅG

Resecentrum. Bytespunkt med både tåg och buss. Personlig service för köp av biljetter och information, minst dagtid. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU (Vägars och gators underhåll/Trafikverket och SKL).

Station. Bytespunkt med både tåg och buss. Biljettköp i automat. Låg eller ingen personlig service. Fysiskt tillgänglig i enlighet med VGU.

KATEGORI B: TERMINAL BUSS/BUSS ELLER HUVUDHÅLLPLATS

Terminal. Bytespunkt mellan bussar/busslinjer och/eller huvudhållplats i tätort. Biljettköp i automat vid terminal i kommunhuvudort senast 2020. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU.

¹⁹ För mer information om klassificeringen av hållplatser och bytespunkter se bilaga 2, Hållplatshandboken.

KATEGORI C: HÅLLPLATS

Större hållplats på statlig eller kommunal väg. Minst 20 påstigande per dygn eller drygt 4 000 per år. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU.

KATEGORI D: HÅLLPLATS

Mindre hållplats. Minst 160 påstigande per år. Enklare utrustning. Hållplats ska vara trafiksäkert utformad i enlighet med VGU. Fullständig fysisk tillgänglighet kan inte garanteras.

4.2 STADSTRAFIK

Ansvar för kollektivtrafiken ligger hos Region Kronoberg genom RKM Kronoberg och Länstrafiken Kronoberg. Ansvaret för gatenätets utformning, hållplatser och bebyggelseutveckling i översiktsplaneringen är ett kommunalt ansvarsområde. Region Kronoberg är ansvarig för Växjö och Älmhults stadstrafik. Detta innebär att stadstrafiken är av regionalt intresse och inriktningen för trafiken ska finnas med i Trafikförsörjningsprogrammet. Växjö stadstrafik har genomgått stor förändring de senaste åren med nya linjer och nya bussar, vilka drivs på biogas.

Växjö stad har en struktur med fyra kärnor som också i fallande ordning är viktiga regionala målpunkter: Centrum, Samarkand/I11, Teleborg C/Universitetet och Östra Norremark. Det är viktigt att stärka kopplingarna mellan dessa kärnor för att öka tillgängligheten, både inom tätorten och regionalt. Älmhults kommun är i framtagandeprocess av en ny översiktsplan och dialog ska ske angående bebyggelseutveckling och kollektivtrafik.

Att göra investeringar i framkomligheten i Växjö kan vara en av de största potentialerna för att minska restiden i de regionala busstråken. Det är troligen också det effektivaste sättet då flera linjer strålar samman och kan få nytta av samma åtgärder. Fokus bör vara på de längre resorna i staden. Ett arbete med att ta fram en busstrategi är ett prioriterat utvecklingsarbete för de närmaste åren.²⁰

RIKTLINJE

Övergripande princip som ska gälla för stadstrafik kontra regiontrafik är att den regionala busstrafiken ska passera genom kärnorna med en entydig sträckning samt genom en central och attraktiv hållplats. Genom att öka samlokalisering av fler linjer till samma gata kan troligen tillgängligheten för hela regionen ökas till en större del av tätorten. Detta ska utredas vidare för att lösningen ska stärka kollektivtrafiken.

²⁰ Läs mer i kap. 3.4.1 MÅL 2

4.3 TÅGTRAFIK

Tågtrafiken går i huvudsak i starka stråk. Trafiken har med sin karaktär och uppbyggnad en stor strukturbildande roll. Tågtrafik används på långa avstånd med många resande där snabbhet är avgörande.

RIKTLINJE

Fortsatt utveckling av tågtrafiken ska ske i dagens starka stråk och med den uppehållsbild/tågstationer som i dag finns i regionen. Det är inte ekonomiskt och miljömässigt hållbart att tågtrafik och busstrafik kör samma sträckor samtidigt. Där stora satsningar görs på tågtrafik bör därför parallell busstrafik granskas och reduceras. Detta för att tågtrafik generellt sett är mer kostsamt än övrig kollektivtrafik och resandet bör därför successivt överföras till denna trafik. Dock är det viktigt att ta i beaktande varje ords relation till sitt omland samt anpassningen av bussar till tåg för skolelever.

Öresundstågssystemet

Riktlinjer för nuvarande Öresundstågssystemet är att täckningsgraden ska vara ca 85 %. Snabbhet ska prioriteras i Öresundstågssystemet till för regionen viktiga interregionala målpunkter, som residensstäderna i södra Sverige. Viktigt att poängtera är att detta inte sker på bekostnad av tågtrafiken vid de mindre orternas tågstationer, dvs. tågtrafiken mellan Växjö och Kalmar bör också fortsättningsvis fokuseras på målet om att nå 60 min samt med fortsatt uppehåll vid Lessebo och Hovmantorps tågstationer. Detta är grundläggande för att Lessebo ska kunna utvecklas som viktig pendlarkommun men också för att anställda och studenter vid Linnéuniversitetet ska kunna ta sig snabbt mellan de båda universitetsstäderna Växjö och Kalmar. De framtida mötesstationerna som byggs i stråket mellan Växjö och Kalmar bör därför användas för att skapa ett robust system med samma uppehållsbild för Öresundstågen samtidigt som restiden kortas.

Markarydsbanan

För att utveckla pågatågtrafik på Markarydsbanan bör infrastrukturinvesteringar göras i stråket. Det är önskvärt att fortsätta utveckla Pågatågstrafiken på Markarydsbanan till den viktiga interregionala målpunkten Halmstad. De nya pågatågstationerna som nu har startat, är ett första steg i den processen. Markarydsbanan är ett exempel på en sådan satsning där Kronoberg och Skåne gemensamt har valt att investera för den framtida tågtrafiken i syfte att på sikt öka resandet mellan regionerna från Skåne till Halland. Markarydsbanan har stor betydelse för kontakten mellan Halland/Väst kustbanan och Nordöstraskåne/Blekinge. En satsning inom den Halländska sidan skulle för Hallands del innebära en utvidgning av arbetsmarknaden mot Markaryd/Hässleholm/Kristianstad och vara positivt för utbytet mellan lärosätena.

Pågatåg och Krösatåg

Riktlinjer för Krösatåg- och Pågatågstrafiken är att täckningsgraden ska vara ca 40 %. En fortsatt utbyggnad av tågssystemen Krösatåg Syd och/eller Pågatåg sker efter samråd med Region Skåne. Trafiken planeras att utvecklas i takt med att resandet ökar.

4.4 REGIONAL BUSSTRAFIK

Regional busstrafik utförs mellan orter till kommunhuvudorter och regionala centra inom och utom länet. Huvuddelen av antalet linjer i regiontrafiken utgörs av ordinära linjer. De betjänar ett stort område och fyller funktionen av uppsamling för det område den passerar..

RIKTLINJE

Där resandet är stort kan snabblinjer inrättas för att korta restiden och därmed minska restidskvoten. Detta framförallt i starka och prioriterade stråk. Antalet stopp på snabblinjer är färre än i ordinär regional busstrafik och körvägarna i allmänhet genare

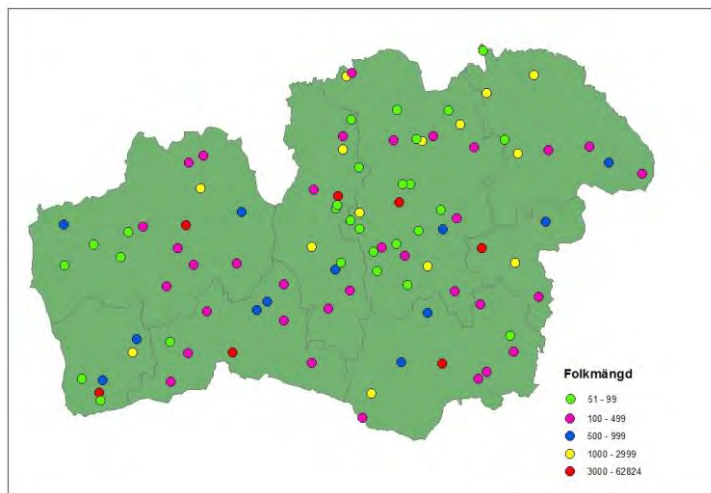
Busstrafiken ska så långt det är möjligt anpassas efter tågtiderna. Antalet personer som gör omstigning mellan buss och tåg är liten i förhållande till samtliga resenärer. Därför ska hänsyn tas till tågtiderna, dock prioriteras bussresenärernas restid.

Den svaga trafiken kännetecknas av låg marknadsandel, lågt resande och låg kostnadstäckningsgrad. Vid bristande resandeunderlag ska möjligheter att omarbota trafiken till närtrafik undersökas. Samordning med övriga former av samhällsbetalda resor, till exempel skolskjuts, är nödvändig för att trafiken ska utvecklas. I relationer där trafiken är svag utgår kollektivtrafiken från det fastlagda grundutbudet.

Som en del i arbetet med att förenkla och tydliggöra satsningarna på kollektivtrafiken kommer strategier att tas fram av Länstrafiken Kronoberg i samarbete med RKM Kronoberg och övriga aktörer och intressenter. Strategierna ska kopplas till budget och den årliga verksamhetsplanen.

Grundutbud för regional busstrafik

RKM Kronoberg utgår från basutbud och mål för tätorter, beroende på befolkningsunderlag. Ju färre invånare i en ort desto mindre linjelagt trafikutbud och mer närtrafik. För att grundutbudet ska modifieras behöver också faktorerna ändras. Faktorer som påverkar resandeunderlaget och efterfrågan redovisas nedan. För mer detaljerad information och pendlingsrörelser per kommun, se bilaga 1 Behovsanalys.



Folkmängd orter i Kronobergs
län 2014

GRUNDUTBUD

Orter mellan 50-199 invånare

ORT BEDÖMS UTIFRÅN NEDAN FAKTORER

Tätorter mellan 199-499 invånare

Grundläggande utbud om minst två dubbelturer per vardag samt närtrafik

Tätorter mellan 500-999 invånare

Grundläggande utbud om minst fem dubbelturer per vardag samt närtrafik

Tätorter mellan 1000 invånare-2999 invånare

Grundläggande utbud om minst tio dubbelturer per vardag och tre dubbelturer per helg

Faktorer som påverkar grundutbudet:

- Invånarantal
- Befolkningstäthet
- Åldersstruktur (ex. andel skolbarn, äldre)
- Arbetsplatser (hur många pendlar till/från)
- Geografi (i förhållande till andra orter, stråk)
- Målpunkter i omgivningarna (ex. besöksmål)
- Bilinnehav, körkortsinnehav
- Samordningsmöjligheter med andra samhällsuppgifter (ex. skolskjuts för grundskolan)

4.5 SKOLSKJUTSTRAFIK

Länstrafiken Kronoberg upphandlar skolskjutstrafiken på uppdrag av kommunerna Markaryd, Alvesta, Lessebo, Ljungby, Tingsryd, Uppvidinge och Växjö. Skolskjutstrafiken består av linjelagd och abbonnerad trafik. Många elever reser med linjelagd trafik, vilket innebär att fler människor har tillgång till trafiken, samtidigt som skoleleverna får fler resmöjligheter att välja på. Abbonnerad skolskjutstrafik bekostas av kommunerna och trafikutbud och förutsättningar beslutas av respektive kommun.

4.6 KOMPLETTERINGSTRAFIK/NÄRTRAFIK

KOMPLETTERINGSTRAFIK

Kompletteringstrafik ska ses som ett komplement till den ordinarie linjetrafiken. För varje kommun finns ett antal områden som är berättigade till kompletteringstrafik. Inom dessa områden får boende resa med kompletteringstrafiken i enlighet med de regler som gäller. För varje område finns minst en målort angiven. Resorna går till den angivna målorten enligt de regler och tider som gäller för området.

För varje område finns det angivet vilken eller vilka resdagar som gäller. Resorna från och till området sker samtidigt för resenärerna. I normalfallet reser man till den angivna tätorten mellan kl. 9-9.30 och hem strax före lunch. Resenärerna kan till en viss del styra tiderna men grundprincipen är inresa på förmiddagen och återresa runt lunch. Är inte resenärerna överens om tiderna gäller ovan nämnda princip. Resenärer har även möjlighet att utnyttja tomturen, det vill säga resa tillbaka till området på förmiddagen och in till tätorten runt lunch, men endast under förutsättning att den planerade turen ska gå.²¹ Varje område har en till två resdagar. Priset är detsamma som för ordinarie linjetrafik (zontaxa). Periodkort gäller mot uppvisande av kvitto. Resekort reskassa gäller inte.

NÄRTRAFIK

På landsbygden och i mindre orter ska det finnas möjlighet att åka med närtrafik. Det är en anropsstyrd form av trafik som beställs av resenären ca 1,5 timme i förväg och som tar resenären till viktiga målpunkter i närmaste serviceort. Syftet med närtrafik är att möjliggöra resor för de som inte har tillgång till bil eller inte har körkort och bor på landsbygden utanför de starka stråken. I de projektförsök som hittills har gjorts har denna trafik främst riktats till äldre och ungdomar, med syfte att nå service i de större orterna. Närtrafik är en del av

²¹ För mer information och tidtabeller för kompletteringstrafiken se Länstrafiken Kronobergs hemsida

arbetet mot att skapa en hållbar utveckling. Turer körs enbart om det finns resenärer som har bokat resan, vilket innebär att miljö och ekonomi sparas. Resorna är också samplanerade med färdtjänst, vilket innebär att fordonen ofta är tillgänglighetsanpassade. RKM Kronoberg bedömer att närtrafik kommer att bli en viktig del av kollektivtrafiken i framtiden, för att tillgodose behoven på mindre orter och i tätorter där det inte finns stadstrafik.

RIKTLINJE

Konceptet Närtrafik är ett prioriterat utvecklingsarbete de närmaste åren. För mer information om utvecklingsarbetet för Närtrafik se kap. 3.4.

4.7 SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

SERVICERESOR

Serviceresor samordnar färdtjänst på uppdrag av kommunerna Alvesta, Lessebo, Ljungby, Tingsryd, Uppvidinge och Växjö. Serviceresor samordnar även sjukresor. Resorna utförs av olika entreprenörer med mindre fordon, så kallade servicefordon, speciellt anpassade för resenärer med funktionsnedsättning.

FÄRDTJÄNST OCH RIKSFÄRDTJÄNST

Färdtjänst är en transportform som är avsedd att komplettera kollektivtrafiken. Färdtjänst skall vara tillgänglig för personer som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmän kollektivtrafik. Tillstånd att nyttja färdtjänst beviljas efter behovsprövning. Färdtjänsten regleras i Lag om färdtjänst (1997:736). Med färdtjänst avses arbetsresor, fritidsresor, resor till daglig verksamhet och omsorgsresor. Behandlingsresor (resor till läkare, tandläkare och sjukgymnast) liksom resor till grundskola (skolskjuts) omfattas ej då detta är transporter som av andra anledningar redan bekostas av det allmänna.

Riksfärdtjänst är en transportform som i huvudsak avser resor mellan kommuner i och utanför länet. Kommunen är tillståndsansvarig och lämnar ersättning för kostnader utöver normala reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Riksfärdtjänsten regleras i Lag om riksfärdtjänst (1997:735).

Region Kronoberg ansvarar för och beviljar tillstånd för färdtjänst i kommunerna Alvesta, Lessebo, Tingsryd och Växjö. I övriga kommuner beviljas färdtjänst av kommunen.

4.8 FLYG OCH SNABBÅG (SJ2000)

Regionens flygplats, Växjö Småland Airport, ägs till 55 % av Region Kronoberg, 42 % av Växjö kommun samt 3 % av Alvesta kommun. RKM Kronoberg har ingen rådighet över flygplatsens utbud.

Växjö Småland Airport har haft en minskande utveckling av antalet resande med inrikesflyget under de senaste åren. Antalet resande, dvs. av- och påstigande, har dock legat relativt konstant på cirka 175 000 resenärer per år under de senaste tio åren, tack vare en ökning av internationella resor (främst charter). Förändringen från inrikes till utrikes flyg innebär förändring av behovet av förbindelse till flygplatsen. Sedan en tid kan flygplatsen nås med Växjö stadstrafik. I nuläget är det fyra förbindelser per timme från Växjö resecentrum.

Kronobergs län med omnejd har ett stort resbehov till och från Stockholm. Det finns en viss arbetspendling men huvudsakligen består resandet av tjänsteresor till och från framförallt Bromma flygplats. För Kronobergs näringsliv är flygplatsen en väldigt viktig aspekt för att kunna tillgodose näringslivet bra förutsättningar att nå intraregionalt viktiga målpunkter.

Den summerade restiden från Växjö till Stockholm är lägst med flyg, 2 timmar och 40 minuter till Centrala Stockholm. Tåget tar knappt en timma längre, 3 timmar och 30 minuter. Den summerade restiden från t.ex. Ljungby till Stockholm med färdssätten flyg, buss/tåg och bil är jämbördig med tåg, med en restid på cirka 4 timmar. 2014 finns från Växjö Småland Airport sex flygavgångar till Stockholm, företrädesvis till Bromma. Den interregionala tågtrafiken kan erbjuda 15 avgångar.

RIKTLINJE

RKM Kronoberg arbetar för att flyget fortsatt ska utvecklas positivt, särskilt för näringslivet i regionen samt att tågtrafiken fortsatt ska utvecklas i starka relationer viktiga för regional utveckling.

4.9 KLASSIFICERING AV STRÅK

Regionala utvecklingsstrategin Kronoberg 2025 påvisar värdet av att stärka stråkstrukturen i regionen. Detta avsnitt pekar ut de viktiga stråken i Kronobergs län. Ett stråk är i detta avseende inte enbart kopplat till kollektivtrafiken utan ska ses som en del i ett större sammanhang där övrig samhällsplanering ingår. I Trafikförsörjningsprogrammet definieras därför stråk som

En förbindelse mellan flera målpunkter men inte avgränsat till en exakt sträckning.

Som en del av arbetet för en stärkt stråkstruktur i Kronoberg har stråken analyserats och därefter kategoriserats utifrån starka, medelstarka, delregionalt viktiga och övriga interregionalt viktiga stråk. Stråken klassificeras utifrån pendlingsunderlag, kollektivtrafikens nuläge samt regional betydelse och tillväxtpotential. Underlagsmaterial för analyserna har varit resandestatistik, in- och utpendling tätortsvis, inomkommunalt och interregionalt,

tätortsstorlekar inomregionalt samt interregionalt, arbetstillfällens geografiska fördelning och närhet till hållplats 1,5 km från boende.²²

1. Stråken klassificeras utifrån styrka i kollektivtrafikens nuläge:

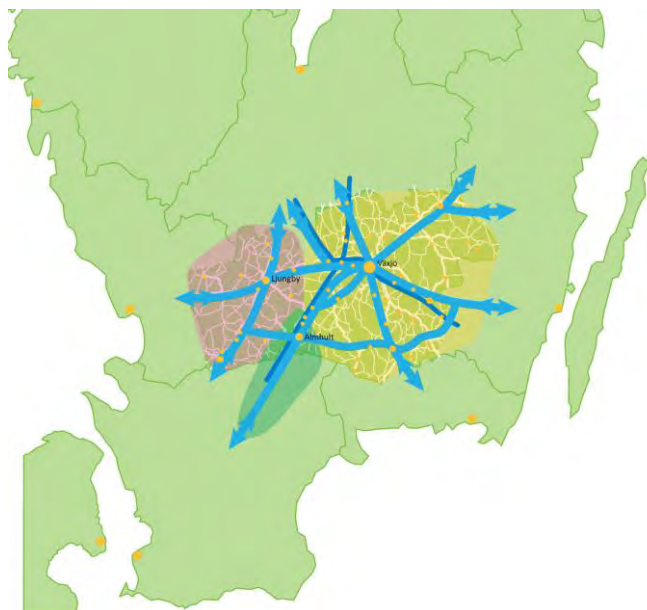
- Marknadsandel, resandeunderlag och trafikekonomi

2. Stråken klassificeras utifrån regional betydelse och tillväxtpotential:

- Binder ihop regionens arbetsmarknadsregioner, d.v.s. den Kronobergska triangeln
- Utgör tillsammans med transportstråken och järnvägsnätet huvudlinjenät
- Regionalt viktiga stråk knyter ihop regionen med viktiga noder och tillväxtmotorer inomregionalt samt interregionalt (Växjö, Halmstad, Hässleholm, Jönköping, Kalmar, Kristianstad, Stockholm, Göteborg och Malmö)
- Delregionalt viktiga stråk förbinder medelstora tätorter med större orter eller huvudlinjenätet och har ett stort pendlingsunderlag

STRÅKENS BETYDELSE

Prioriterade stråk innebär att de överensstämmer med RUS målbild 2025 och prioriteras för att utveckla en komplementär region, vilket innebär att stärka tillgängligheten mellan de tre arbetsmarknadsregionerna genom kollektivtrafik och infrastruktursatsningar.



Kartan visar stråken och dagens tre arbetsmarknadsregioner, länets 51 orter och viktiga utomregionala målpunkter.

²² För mer information se bilaga 1, Behovsanalys.

Starka och medelstarka stråk med regional betydelse är prioriterade för större infrastrukturåtgärder. Satsningar på delregionalt viktiga stråk skapar regional balans och förbättrar tillgängligheten i en komplementär region. Delregionalt viktiga stråk bör utvecklas genom bl.a. effektiviseringar och framkomlighetsåtgärder. Som en del i arbetet med att fastställa åtgärder kopplade till stråken kommer fördjupade stråkanalyser att tas fram.²³

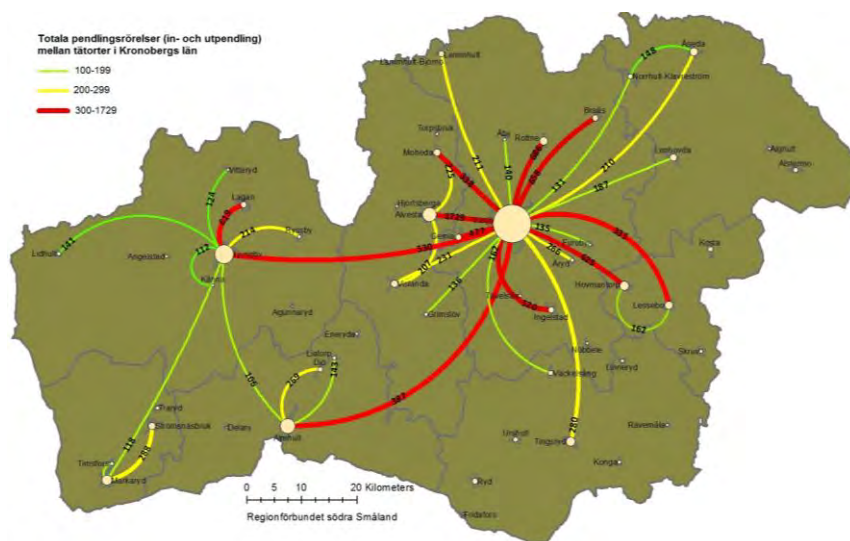
Klassificeringen av gruppen *Övrigt interregionalt viktiga stråk* innebär att Kronobergs rådighet över dessa stråk är begränsad. Dock är dessa stråk och målpunkter viktiga för den regionala utvecklingen då de binder samman Kronoberg med viktiga tillväxtmotorer i andra regioner.

STRÅKSTRUKTUR I KRONOBERGS LÄN

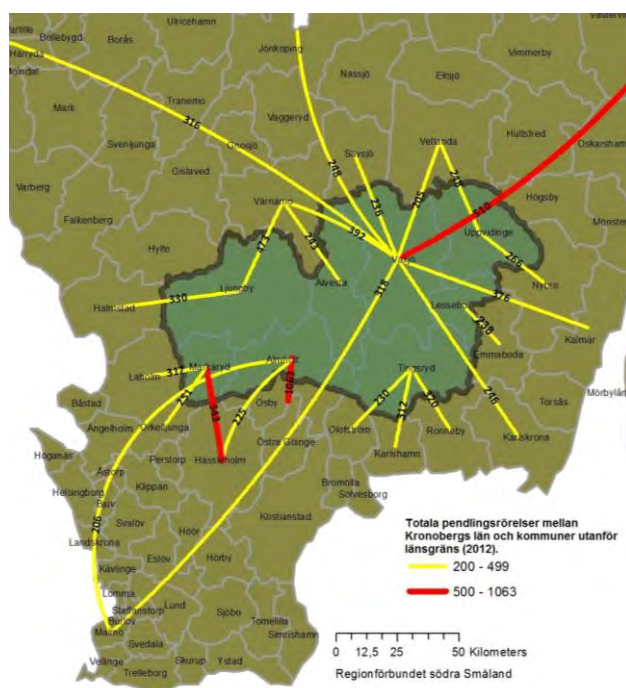
85 % av länets befolkning bor utefter sex transportstråk som korsar länet. 87 % av arbetsplatserna och 91 % av arbetstillfällena ligger inom dessa stråk. De största stråken innefattar E4 samt vägarna 23, 25, 27 samt 30 i kombination med intilliggande järnväg. Dessutom finns ett mindre utpräglat stråk längs med väg 120 i öst-västlig riktning i länets södra del. De starkaste stråken inom regionen, utifrån pendlingsflöden, stäcker sig mellan Växjö-Alvesta, Växjö-Lessebo, Växjö-Tingsryd samt Växjö-Uppvidinge. Rörligheten mellan de tre kommuner som är centrum för en arbetsmarknadsregion i länet, Växjö, Älmhult och Ljungby, är mer begränsad men ökande. Mellan 2000-2012 har pendlingsrörelserna mellan Växjö-Ljungby ökat med 75 % och mellan Växjö-Älmhult med 58 %. Detta innebär att Ljungbys- och Älmhults kommuners pendlingsrelation till Växjö numera är den starkaste inom regionala förbindelsen för de båda kommunerna.

Pendlingsrörelser mellan kommuner inom länet som inte relaterar till Växjö, är begränsade till endast fem stycken som når över 200 totala rörelser. Starkast relation inom denna kategori är den mellan Ljungby-Markaryd, följt av Älmhult-Ljungby, Ljungby-Alvesta, Älmhult-Alvesta samt Markaryd-Älmhult.

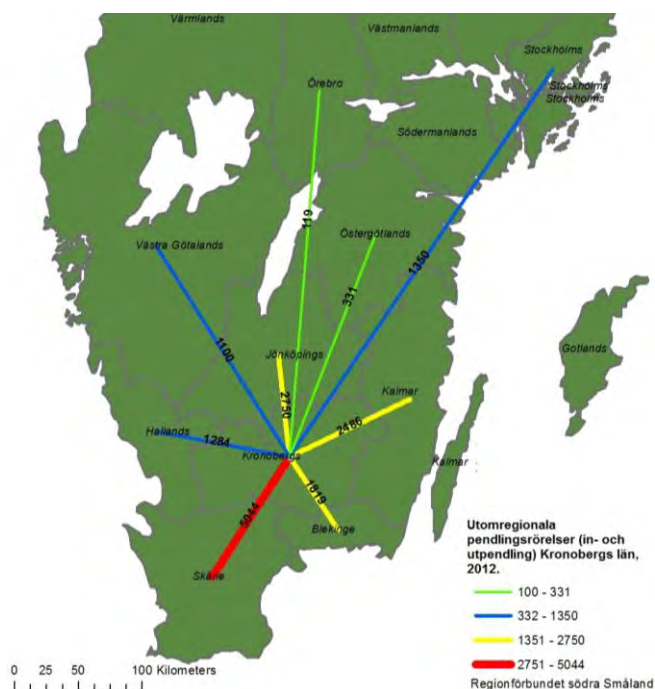
²³ För mer information om fördjupade stråkanalyser se kap. 3.3



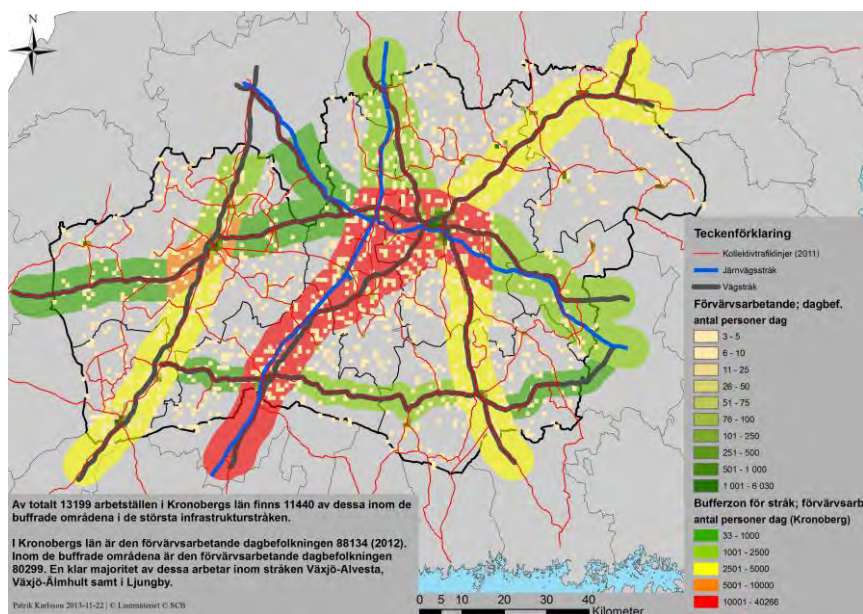
Totala pendlingsrörelser mellan Kronobergs län och kommuner utanför länsgränsen (2012)



Totala pendlingsrörelser in-och utpendling mellan tätorter i Kronobergs län(2012)



Utomregionala pendlingsrörelser Kronobergs län (2012)



Arbetsstillfällenas läge- Av totalt 13 199 arbetsplatser i Kronobergs län finns 11 440 st inom stråken (87 %). Antalet arbetsstillfällen (= förvärsarbetande dagbefolkning) var 88 134, varav 80 299 låg inom stråken (91 %). en klar majoritet av dessa arbetar inom stråken Växjö-Alvesta, Växjö-Älmhult samt Ljungby. Siffrorna gäller 2012-12-31. (Källa: Regionalt samordnad planering i södra Småland - Förstudie

Prioriterade stråk utifrån RUS

- Växjö – Ljungby (- Halmstad)
- Ljungby– Älmhult
- Växjö-Alvesta-Älmhult(-Osby-Hässleholm-Malmö)

Starka stråk (interregionalt):

- Alvesta- Växjö – Lessebo (- Emmaboda – Nybro - Kalmar)
- (Hässleholm)-Markaryd-Ljungby-(Värnamo-Jönköping)

Medelstarka stråk (interregionalt):

- Växjö – Åseda (- Högsby, Oskarshamn)
- Växjö – Tingsryd (- Ronneby – Karlshamn/Karlskrona)
- Växjö-Alvesta-(Värnamo-Jönköping)

Delregionalt viktiga stråk:

- Markaryd-Hässleholm
- Markaryd- Laholm-Halmstad
- Ljungby-Värnamo-Jönköping
- Åseda-Vetlanda
- Tingsryd-Älmhult

Övriga starka interregionala stråk:

- Växjö-Stockholm
- Växjö-Alvesta-Göteborg
- Växjö-Malmö-Köpenhamn

5. EKONOMI

5.1 SKATTEVÄXLING 2015

När Region Kronoberg bildas sker en skatteväxling vilket innebär att all kollektivtrafik tas över i den regionala regionen. Budget 2015 är beräknad i enlighet med den underskottsfinansiering som gäller enligt nuvarande förbundsordning. Budget 2015 ligger till grund för skatteväxlingen.

Generellt gäller, eftersom skatteväxling är genomförd, att Region Kronoberg finansierar all kollektivtrafik som bedöms vara av regional betydelse. All kollektivtrafik som är av regional betydelse ska gå att härleda ur Trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiklagen öppnar dock för en kommun att finansiera viss regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad den regionala Kollektivtrafikmyndigheten annars skulle tillhandahålla. Eventuella tillköp av regional kollektivtrafik kräver en överenskommelse mellan Kollektivtrafikmyndigheten och berörd kommun.

5.2 SUBVENTIONSGRAD

Trafikanalys gör varje år en studie av den lokala och regionala kollektivtrafiken i landet. De senaste siffrorna är från 2012 och visar att Kronobergs län lägger 1 077 kronor/invånare och år i bidrag. Enligt Regionförbundets bokslut 2012 var beloppet 1 074 kronor/invånare och år i bidrag. Skillnaden beror på att Trafikanalys avrundar sina beräkningar.

5.3 KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER I LÄNSTRANSPORTPLANEN

Länstransportplanen 2014-2025 för Kronobergs län har en tilldelad ram för infrastrukturinvesteringar i länet på 773 miljoner kronor. Länstransportplanen utformades med ett antal namngivna, större betydelsefulla objekt för att genomföra standardhöjningar på järnväg och väg. När det gäller mindre åtgärder, under 25 miljoner kronor, behandlas de i Länstransportplanen i en gemensam så kallad *Pott för anpassning av transportinfrastrukturen*. Potten avser kompletterande investeringar i transportsystemet för att understödja de tidigare stråkinvesteringarna och därmed erhålla ett komplett och samspelande trafiksystem i länet. Pottens storlek uppgår för perioden till 316 miljoner kronor. Av dessa har 80 miljoner kronor reserverats för kollektivtrafik och cykelåtgärder.

Inom ramen för Länstransportplanen hanteras också bidrag till Regionala kollektivtrafikanläggningar, vilket länets kommuner kan söka bidrag för upp till 50 % av investeringskostnaden. För bidrag till kollektivtrafikanläggningar är det avsatt cirka 2,5 miljoner kronor per år. Kollektivtrafikåtgärder i regionen kommer att kopplas starkare till den regionala infrastrukturplanen genom Trafikförsörjningsprogrammet.

Det är viktigt att den årliga verksamhetsplanen för infrastrukturen överensstämmer med kollektivtrafikens strategiska inriktning. För att underlätta Trafikverkets samordning av

medlen i länstransportplanen och således till kollektivtrafikåtgärder, är det viktigt med några års framförhållning.

En prioriterad åtgärdsförteckning tas fram för satsningar inom område hållplatser och bytespunkter, med tidsbestämda mål, tillgänglighet samt cykel i anslutning till kollektivtrafik. Detta ska ske i dialog med kommunerna, Trafikverket och Region Kronoberg.

Ett prioriterat område för kollektivtrafiken i Kronoberg är satsningar som underlättar för utvecklingen av stationsnära lägen. Detta kan konkret innebära utbyggnad av gång- och cykelvägar i anslutning till stationer och terminaler, vägar och tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter.

5.4 PRINCIP FÖR PRISSYSTEM

REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK

Länstrafiken Kronobergs taxa är en integrerad del av Sydntaxan, ett samarbete mellan länstrafikbolagen i Sydsverige, vilket har sitt ursprung i upphandlingen av ett gemensamt biljettsystem som togs i bruk 2009 och där det chipbaserade *Resekortet* är en central komponent. Detta fick extra kraft genom starten av Öresundståg i länstrafikbolagens regi samma år.

Sydntaxan är ett överenskommet sätt att prissätta och ställa ut färdbevis för buss och tågresor och bygger på en modell för adderad zontaxa, där respektive huvudman själv beslutar om zonpriser i det egna länet men där övergripande produkter som 30-dagars periodkort och biljetter som kan betalas med en förladdad reskassa är gemensamma överenskommelser. Likaså är enhetliga ålderskategorier för biljetterna överenskomna gemensamt.

Principen för Sydntaxan är innebär att man fastställer ett pris för en resa inom en viss zon. En längre resa som företas genom flera, sinsemellan angränsande zoner, prissätts till det adderade priset av dessa zoner. Grundprincipen är att man betalar för den sträcka man reser.

En annan bärande princip är att enkelbiljetten har ett fast pris, dvs. resenären vet i förväg vad resan kostar och priset beror inte på exempelvis bokning i förväg eller in/utcheckning. Det behöver däremot inte betyda att buss- eller tågresandet alltid kostar lika.

Länstrafiken Kronobergs prispolicy bör stimulera till ökat resande, dvs. den som ofta använder sig av kollektiv resande i länet betalar mindre per resa än den som bara reser någon gång ibland.

Resenärer som alltid pendlar samma sträcka använder sig av periodkort, där kostnaden per resa blir lägre ju oftare man reser. Den som reser kollektivt någon gång då och då kan ladda Resekortet och betala med reskassa och reser då rabatterat jämfört med ordinarie enkelbiljett.

Generellt kan sägas att kostnaden för att resa med Länstrafiken Kronoberg står i stark kontrast till den långväga sällanresan på så sätt att man i det senare fallet i högre utsträckning kan vara flexibel med såväl tidpunkt som avreseort och därmed kan få ett annat (lägre) pris. Detta är oftast vare sig är önskvärt eller ens möjligt i den regionala kollektivtrafiken.

I Kronobergs län är det möjligt att betala kontant ombord på bussen, dock mot ett tillägg om 20 kronor. Länstrafiken Kronoberg har under många år, men hjälp av en prisdifferentieringsstrategi, arbetat med att minska andelen kontanter ombord på bussarna för att på så sätt stävja riskerna för hot och våld mot chaufförerna. Flera andra sätt att köpa biljetter och ladda Resekort har stegvis erbjudits och kontantandelen är nu nere på en mycket låg nivå. Att helt ta bort kontanterna ombord skulle kunna förfela syftet samtidigt som det är önskvärt att i alla delar av länet kunna erbjuda möjligheten att sköta sina resetransaktioner, även där det inte finns fasta försäljningsställen.

Principerna för prisdifferentieringen är att det ska vara enkelt, rättvist och styrande. Det ska vara enkelt att förstå för kunden varför det kostar mer på ett ställe jämfört med ett annat. De allra flesta ska ha möjlighet att erhålla lägsta pris, vilket idag sker genom att man laddar via webbtjänsten Mina sidor. Försäljningskanalerna ska bidra till att styra försäljningen bort från bussen, vilket möjliggörs av att flera olika sätt att köpa biljetter och kort erbjuds.

FÄRDTJÄNST OCH RIKSFÄRDTJÄNST

Egenavgiften för resan utgår från Länstrafiken Kronobergs prissättning och zonsystem inom kollektivtrafiken. En färdtjänstresa erbjuder en högre service än en kollektivtrafikresa och är därför något dyrare. Priset är också relaterat till reslängden. En färdtjänstresa är alltid 10 kr dyrare än en resa med kollektivtrafiken och priset avrundas till närmast högre 5- eller 10-tal. Det tillkommer en extra avgift på minimum 10 kr (beroende på antalet zoner) om resan bokas efter kl. 17.00 dag för resdag samt vid bokning samma dag resan ska utföras.

Beslut om förändringar av priserna inleds i Trafiknämnden och fastställs slutgiltigt i Regionfullmäktige. I dagsläget är det möjligt att betala både kontant och med betalkort, däremot ses möjligheten över att framöver kunna betala med reskassakort även i en Servicebil.

Ovanstående gäller för den färdtjänst Region Kronoberg ansvarar för.

5.5 SJÄLVFINANSIERINGSGRAD

Förbundsfullmäktige beslutade 2011-10-07 om trafikeringsprinciper m.m. för "Framtidens kollektivtrafik" och fastställde samtidigt att självfinansieringsgraden för kollektivtrafiken totalt ska vara minst 50 %.

Självfinsieringsgrad 2009 - 2015	Budget 2015	Budget 2014	Bokslut 2013	Bokslut 2012	Bokslut 2011	Bokslut 2010	Bokslut 2009
Trafikslag							
Öresundståg	85,7	83,2	90,5	90,7	84,5	89,2	90,3
Krösatåg Syd	35,0	35,0	*)	-	-	-	-
Regiontrafik buss	45,2	45,9	44,8	45,5	47,4	51,3	49,1
Växjö stadstrafik	42,2	42,7	42,1	54,5	56,5	55,2	55,6
Pågatåg	30,0	30,0	*)	-	-	-	-
Krösatåg Nord	38,0	40,0	37,8	43,4	36,5	-	-
Älmhults stadstrafik	26,8	25,3	37,6	33,1	-	-	-
Ljungby stadstrafik	-	-	-	10,0	16,7	20,0	19,9
Kompletteringstrafik	9,1	9,1	7,0	6,9	6,3	6,9	7,3
TOTALT	53,4	53,5	57,2	60,6	59,6	60,7	59,3
*) endast väldigt kort del av året							

5.6 TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2014-2016

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2015

Regiontrafik buss: Inga trafikförändringar planerade.

Växjö stadstrafik: Inga trafikförändringar planerade.

Älmhults stadstrafik: Inga trafikförändringar planerade.

Kust till Kust: Inga trafikförändringar planerade.

Pågatåg: Inga trafikförändringar planerade.

Öresundståg: En utökning med en dubbeltur/dag vardagar planeras att ske i december 2014 på sträckan Växjö – Kalmar.

Budgeterad bruttokostnad 2015: 816 tkr

Budgeterad nettokostnad 2015: 245 tkr

Krösatåg Nord: Trafiken på sträckan Nässjö – Alvesta - Växjö planeras att utökas med 2 dubbelturer/dag till totalt 8 dubbelturer/dag från december 2014.

Budgeterad bruttokostnad 2015: 4 850 tkr

Budgeterad nettokostnad 2015: 3 150 tkr

Krösatåg Syd: Trafiken planeras att förändras i december 2014 genom att en ny tur sätts in måndag-lördag medan en befintlig tur i annat tidsläge lördag-söndag slopas.

Budgeterad bruttokostnad 2015: 1 713 tkr

Budgeterad nettokostnad 2015: 1 113 tkr

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2016

Krösatåg Nord: Trafiken på sträckan Nässjö – Alvesta - Växjö planeras att utökas med 2 dubbelturer/dag till totalt 10 dubbelturer/dag från december 2015.

Budgeterad bruttokostnad 2016: 4 995 tkr

Budgeterad nettokostnad 2016: 3 247 tkr

6. KONSEKVENSBEDÖMNING UTIFRÅN ETT HÅLLBARHETSPERSPEKTIV

Som en del i arbetet mot en Hållbar Kollektivtrafik för alla 2025, görs konsekvensbedömningar utifrån ett hållbarhetsperspektiv där Trafikförsörjningsprogrammet bedöms utifrån vilka konsekvenser programmet har på den ekonomiska, sociala och ekologiska utvecklingen i Kronoberg. Bedömningen ska redogöra för om kollektivtrafiken, utifrån fastställda resonemang i programmet, utvecklas i en hållbar riktning.

6.1 EKONOMISKA KONSEKVENSER

NYTTOEFFEKTER FÖR SAMHÄLLET

Det är lätt att betrakta kollektivtrafiken endast som en kostnadspost. En väl utbyggd kollektivtrafik som svarar mot de behov som finns, genererar emellertid en viktig ekonomisk tillgång i form av samhällsnytta. Den största samhällsnyttan kommer sannolikt genom att kollektivtrafiken är ett verktyg som binder samman Kronoberg och de dynamiska effekter detta innebär. Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) pekar på vikten av att knyta länets tre arbetsmarknadsregioner tätare samman och visar långsiktigt mot en gemensam arbetsmarknadsregion.

Med Kronobergs geografi gränsar samtliga kommuner till något av våra grannlän varför i stort sett hela länet på ett eller annat sätt även ingår i och drar nytta av de gränsöverskridande delregioner som finns. Det innebär att möjligheten att hitta arbete eller utbildning på pendlingsavstånd inte begränsas av administrativa gränser. Kollektivtrafiken medverkar således i hög grad till att binda ihop Kronoberg med omvärlden. Med fler människor i arbete ges regionen ökade skatteintäkter som kan bidra till välfärden. God tillgänglighet bidrar också i hög grad till att Kronoberg blir en mer attraktiv region med ökad livskraft och kvalitet för både invånare och besökare.

RESURSBEHOV

Trafikförsörjningsprogrammets mål och strategiska ställningstaganden ska knytas samman till en bild av vilka ekonomiska konsekvenser dessa leder till och vilka behov av resurser som krävs på kort och lång sikt. En bedömning av dessa effekter görs i följande avsnitt.

Intäkter och kostnader baseras på en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken i enlighet med Trafikförsörjningsprogrammet, att planerad utökning i främst tågtrafiken genomförs samt ett fortsatt ökat resande med kollektivtrafik i Kronoberg.

UPPHANDLING

I början av 2020 är det dags att påbörja planeringen av nästa stora upphandling av buss för region- och stadstrafik. Denna trafik planeras kunna starta 2023. Det bör också påpekas att det är mindre klokt att genomföra större investeringar i trafik mot slutet av en avtalsperiod.

På tågsidan ser det lite annorlunda ut då Region Kronoberg inte har egen rådighet över denna. Resultatet av gjorda satsningar kan leda till kapacitetsbrist som i sin tur riskerar medföra ett minskat resande, vilket naturligtvis inte är önskvärt. Denna utveckling måste

noggrant följas så att nödvändiga insatser kan planeras tidigt. Det kan i detta sammanhang konstateras att en gemensam tågstrategi för hur regionerna i södra Sverige önskar utveckla tågtrafiken och vilka konsekvenser detta medför, skulle vara högst användbar.

Upphandling av färdtjänst, sjukresor, skolskjuts, kompletteringstrafik och närtrafik påbörjas under 2015 med planerad trafikstart 2018. Denna upphandling genomförs delvis på uppdrag av kommunerna. Kostnaderna avseende färdtjänst och skolskjuts påverkar inte Region Kronobergs budget.

BEDÖMNINGAR OCH OSÄKERHETSFAKTORER

Det är många faktorer som påverkar det ekonomiska utfallet och det måste här poängteras att de bedömningar som görs innehåller flera osäkerhetsfaktorer. Ett antal parametrar är ännu inte beslutade och endast en del av dessa är kända idag. Självklart är det också så att ju längre fram i tiden vi rör oss, desto större osäkerhet kring de bedömningar som görs idag.

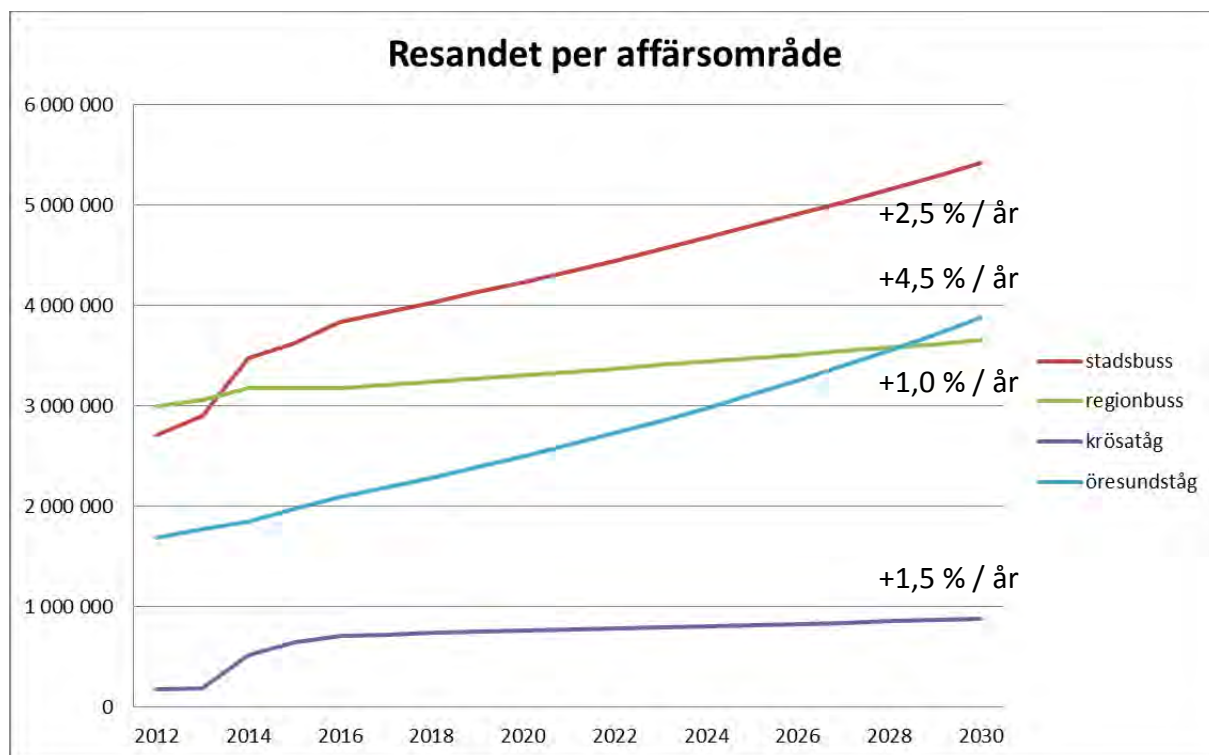
Samtidigt som kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för tillväxt och utveckling ska strävan att få mer och bättre kollektivtrafik för pengarna genomsyra utvecklingsarbetet. Utvecklingen ska vara ekonomiskt hållbar och långsiktig. Detta ställer stora krav på utförarorganisationen. Det är därför av stor vikt att insatser nödvändiga för fortsatt utveckling av en kostnadseffektiv kollektivtrafik inte begränsas av kortsiktiga ekonomiska restriktioner.

Trafikförsörjningsprogrammet ska endast visa vägen men vill ändå i detta sammanhang peka på exempel som medverkar till en god utveckling. Investeringen i Länstrafiken Kronobergs trafikledning i Alvesta är ett sådant. Andra exempel som skulle underlätta framtida långsiktig planering, även för kommande Trafikförsörjningsprogram, är utvecklade metoder för inhämtning och kvalitetssäkring av statistik och ett modernt GIS-baserat trafikplaneringssystem.

MÅLVÄRDE OCH KONSEKVENSER

Vad avser målvärdet marknadsandel är det kortsiktiga målet att vara på 12,5 % 2020. Det långsiktiga målvärdet för 2025 är 13,5 %.

Bedömd resandeutveckling till 2030 per affärsområde framgår av diagrammet nedan. Effekterna av den bedömda resandeutvecklingen innebär konsekvenser för kostnadsutvecklingen totalt sett.



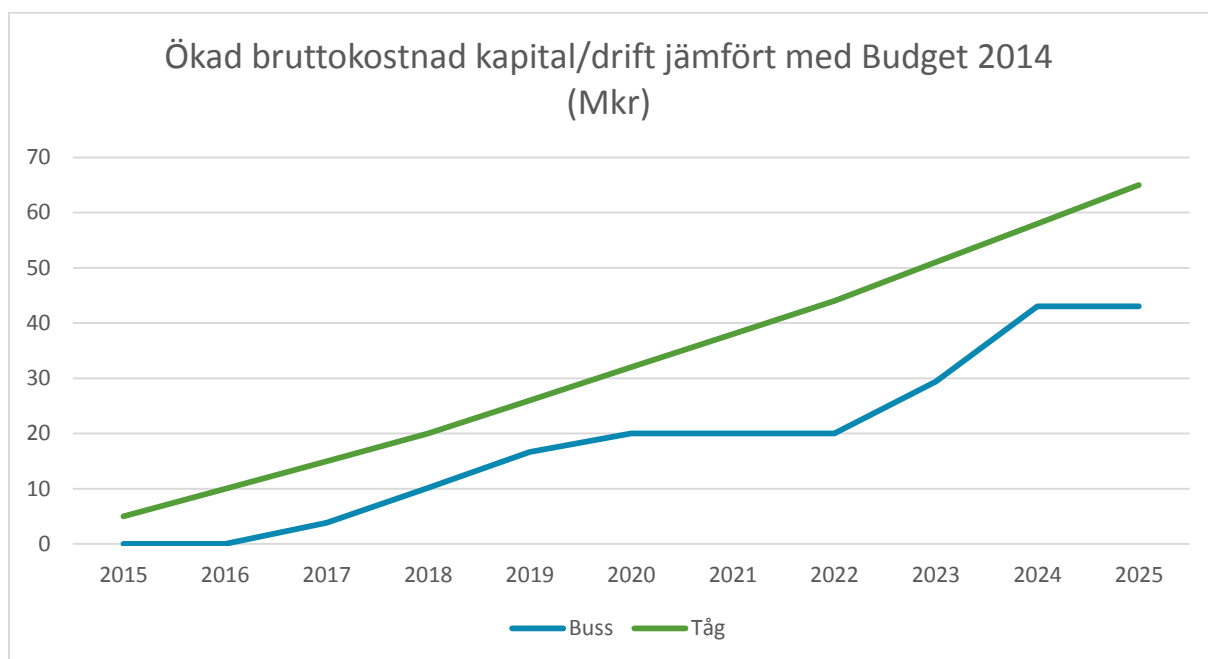
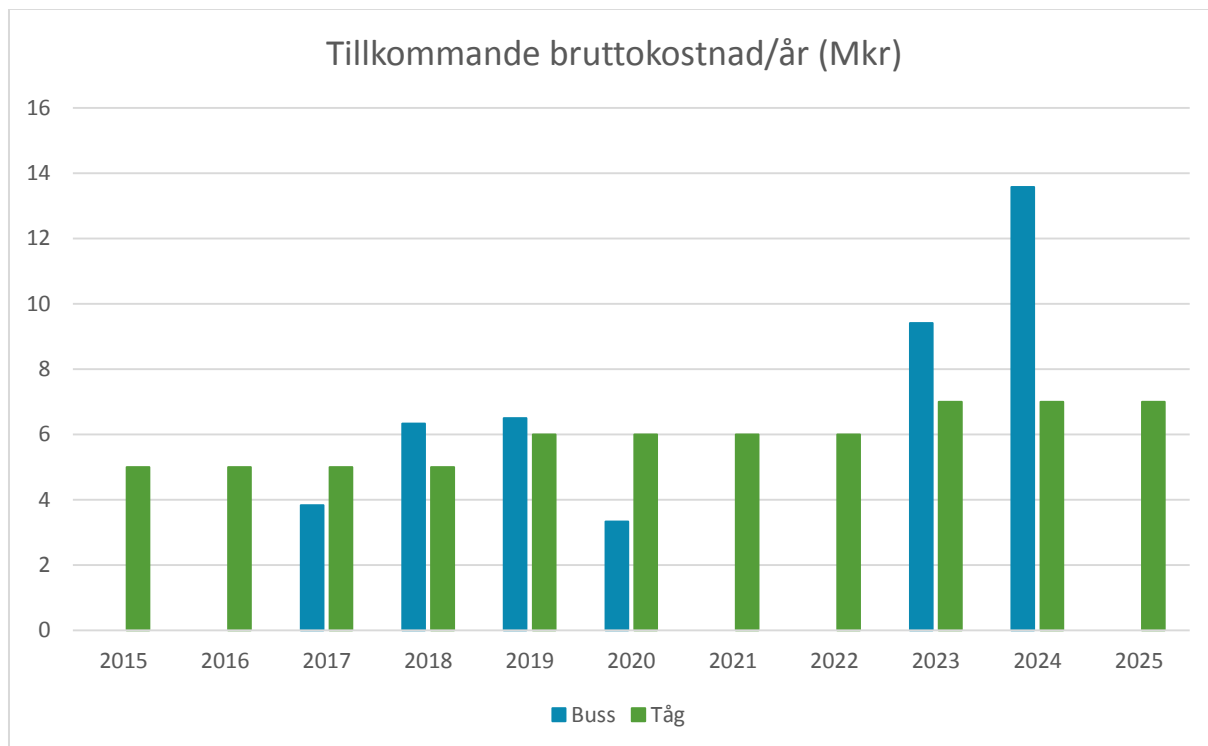
Bedömningen av den upphandlade kollektivtrafikens kostnadsutveckling utgår från en beräkning av bedömd bruttoinvestering i trafik, exklusive utbyte fordon tåg, de kommande tio åren. Denna beräkning har valts då den, bortsett från investeringar i tågfordon, utgör den tyngsta delen i kostnadsutvecklingen och därmed ger en relativt tydlig bild. Ytterligare parametrar måste dock beaktas för att uppfyllandet av målbilden ska kunna verkställas. Exempelvis kan upphandlingar under perioden ge både högre och lägre kostnader.

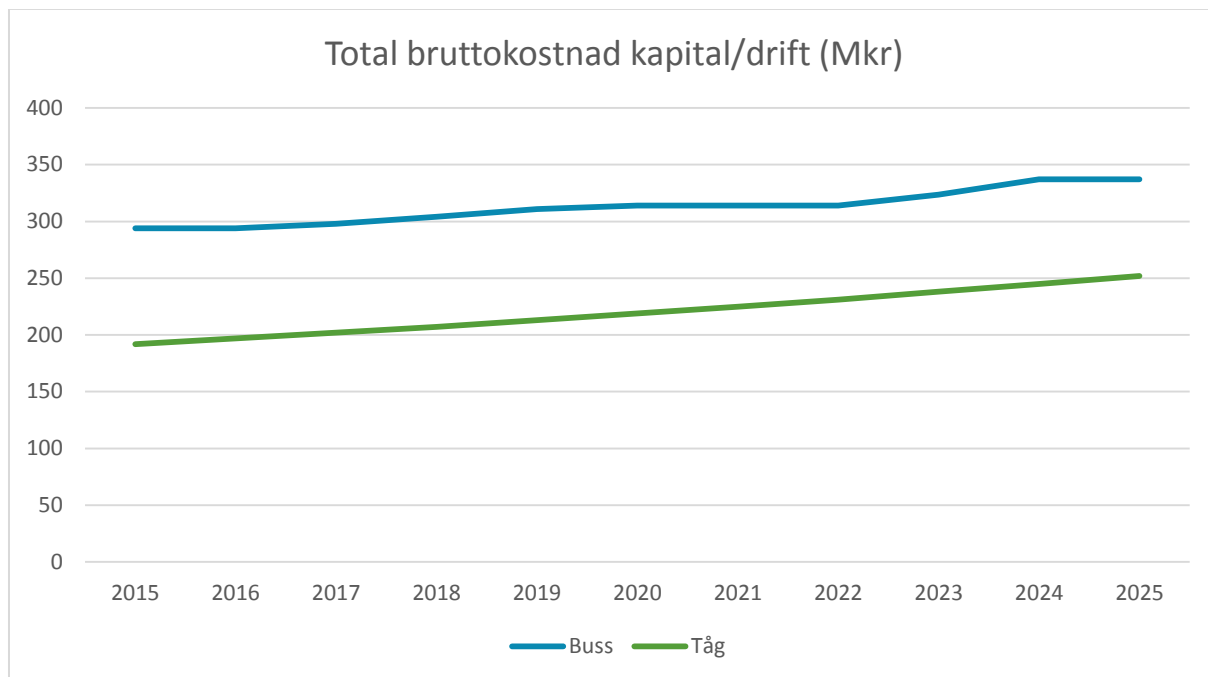
Vad gäller busstrafik så ligger denna relativt konstant de närmaste åren för att eventuellt kompletteras längre fram i innevarande avtalsperiod. I förbindelse med ny avtalsperiod 2023-2024 konstateras en mer omfattande ökning i kostnadsbilden.

När det gäller tågtrafiken utgår bedömningen från en tillväxt kopplad till resandeutvecklingen. Eventuellt helt ny tillkommande trafik och nya fordon omfattas således inte av bedömningen. Det är dock känt att efter år 2020 måste investeringar göras i Krösatågstrafikens fordon.

Givet dagens målvärde, övriga strategiska ställningstaganden och kommande upphandlingar, blir kostnadskurvan brantare från 2018-2019.

Som en konsekvens av att kunna nå målet om ökad marknadsandel till 2025 (13,5 %) behöver trafikutbudet för både buss och tåg utökas under denna period. Följande kostnader (ökade intäkter ej medräknat) bedöms behöva göras för buss resp. tåg under perioden.





6.2 JÄMSTÄLLDHETSANALYS

Utarbetas under remissperiod.

6.3 MILJÖ

Utarbetas under remissperiod.

7. LITTERATURFÖRTECKNING

Trafikanalys. (2014). *Rapport 2014:5 Uppföljning av de Transportpolitiska målen*.

Elvin, L., & Faith-Ell, C. (2011). *Genusperspektiv på utveckling av kollektivtrafik*. VTI .

SCB. (2014). *Statistiska centralbyrån*.

SKL. (2014). *Öppna Jämförelser*.

Svensk Kollektivtrafik. (2013). *Kollektivtrafikbarometern* .

WSP. (2014). *Stråkanalys för Kronobergs län*. Regionförbundet södra Småland.

8. BILAGOR

1. Behovsanalys
2. Hållplatshandbok med tillgänglighetsplan

8

**Uppdrag om upphandling av nytt IT-system för
Serviceresor 15RK440**

Trafiknämnden

Uppdrag om upphandlingsunderlag för nytt IT-system för Serviceresor

Ärendet

Serviceresor Kronoberg arbetar sedan 1998 i programmet Halda Book. Halda Book är det IT-system som används för beställningsmottagning, resursplanering, schemalagda turer, bokning av beställningar till fordon och entreprenörer och samordning av resor. System bygger på en databas från slutet av 1990-talet. Kronobergs län är den enda beställningscentral som använder sig av detta system och systemet kan inte utvecklas vidare för att möta de krav som 2000-talet och framtiden kräver. Alla resor planeras idag manuellt vilket är mycket tidskrävande och kräver stor kompetens hos personalen.

Serviceresor ser ett stort behov av ett modernt driftsäkert system som automatiskt kan planera resorna och som ger ett bättre resursutnyttjande av fordonen. Ett nytt system innebär också modernare teknik som gör att varje bokning går fortare, vilket minskar telefonköerna och som möter kundens behov av till exempel sms-aviseringar och bokning via webben. Ett nytt system skulle även underlätta för vårdpersonal som kan göra bokningar direkt via webben, detta ökar kvaliteten för alla parter, både ägare, kund och personal.

Trafiknämnden uppdrog åt trafikdirektören 2014-08-20, att förbereda för ett nytt IT-system för Serviceresor Kronoberg och upparbeta ett upphandlingsunderlag. Trafiknämnden uppdrog också att avsätta 350 000 kr för att engagera en teknisk konsult som ger stöd i arbetet med att ta fram ett upphandlingsunderlag.

Trafiknämnden

Uppdrag om upphandling av nytt IT-system för Serviceresor

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

Att uppdra åt trafikdirektören att besluta om upphandlingsunderlag avseende nytt IT-system för hantering av Serviceresors bokningar och planering av resor

Sammanfattning

Trafiknämnden uppdrog åt trafikdirektören 2014-08-20, att förbereda för ett nytt IT-system för Serviceresor Kronoberg och upparbeta ett upphandlingsunderlag. Trafiknämnden uppdrog också att avsätta 350 000 kr för att engagera en teknisk konsult som ger stöd i arbetet med att ta fram ett upphandlingsunderlag.

Serviceresor ser ett stort behov av ett modernt system som automatiskt kan planera resorna och som ger ett bättre resursutnyttjande av fordonen. Ett nytt system innebär också modernare teknik som gör att varje bokning går fortare (minskar telefonköerna) och som möter kundens och vårdpersonalens behov av till exempel sms-aviseringar och bokning via webben.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Linda Vingren
Chef Serviceresor

Bilaga: Tjänsteskrivelse beslutsunderlag

9

Öresundståg - Underhållsverkstad 15RK615

Trafiknämnden

Öresundståg - Underhållsverkstad

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden rekommenderar regionstyrelsen rekommendera regionfullmäktige besluta

att godkänna att Öresundståg AB ingår ramavtal och 25 årigt hyresavtal med Region Skåne avseende nyttjande av verkstadsdepå till självkostnad

att uppdra åt Öresundståg AB att företräda övriga parter gentemot Region Skåne i arbetet med Verkstadsdepå

att under förutsättning av beslut enligt ovan ge stämmoombud i uppdrag att på bolagstämma i Öresundståg AB rösta i enlighet med fullmäktiges beslut

Beslut enligt punkt 1 – 3 ovan förutsätter att Region Skåne fattar beslut om verkstadsdepå

Sammanfattning

Sedan den upphandlade Öresundstågtrafiken startades i januari 2009 har fordonsunderhållet utförts i Danmark av DSB i deras underhållsverkstad på Helgoland. Avtalet som för närvarande gäller, sträcker sig fram till tidtabellsskiftet i december 2016. Verkstaden är från tidigt 1900 tal och har sina brister i modernitet och plats. Utöver detta läggs det årligen mycket pengar på körningar till och från verkstaden samt att lönenivån i Danmark är ca 10 % högre än i Sverige.

Allt detta sammantaget medförde att styrelsen gav Vd för Öresundståg i uppdrag att undersöka möjligheten att anlägga en verkstadsdepå i södra Sverige med en ur trafiksynpunkt strategisk placering. Initialt togs en kontakt med Jernhusen för att efterhöra deras intresse av att bygga samt äga en verkstads depå för vidare uthyrning till Öresundståg. Intresse fanns för att upprätta en anläggning i Hässleholm, men efter att kostnadsnivåer för hyran över en 25 årig avtals tid samt att ingen möjlighet till rimligt övertagande fanns efter denna tid, så avslutades resonemanget med Jernhusen.

Därefter har Region Skåne kommit in i bilden som en tänkbar ägare till anläggningen. Man har under en tid fört resonemang med övriga regioner/län om kostnadsfördelning och avtalsinnehåll. Positionerna har nu flyttats fram och kommer att kräva ett ställningstagande av respektive region/län avseende avrop och ekonomiska garantier.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Namn på ärendeansvarig
Titel på ärendeansvarig

Bilaga: Beslutsunderlag – Öresundståg Underhållsverkstad

Trafiknämnden

Öresundståg - underhållsverkstad

Sedan den upphandlade Öresundstågtrafiken startades i januari 2009 har fordonsunderhållet utförts i Danmark av DSB i deras underhållsverkstad på Helgoland. Avtalet som för närvarande gäller, sträcker sig fram till tidtabellsskiftet i december 2016. Verkstaden är från tidigt 1900 tal och har sina brister i modernitet och plats. Utöver detta läggs det årligen mycket pengar på körningar till och från verkstaden samt att lönenivån i Danmark är ca 10 % högre än i Sverige.

Allt detta sammantaget medförde att styrelsen gav Vd för Öresundståg i uppdrag att undersöka möjligheten att anlägga en verkstadsdepå i södra Sverige med en ur trafiksynpunkt strategisk placering. Initialt togs en kontakt med Jernhusen för att efterhöra deras intresse av att bygga samt äga en verkstads depå för vidare uthyrning till Öresundståg. Intresse fanns för att upprätta en anläggning i Hässleholm, men efter att kostnadsnivåer för hyran över en 25 årig avtals tid samt att ingen möjlighet till rimligt övertagande fanns efter denna tid, så avslutades resonemanget med Jernhusen.

Därefter har Region Skåne kommit in i bilden som en tänkbar ägare till anläggningen. Man har under en tid fört resonemang med övriga regioner/län om kostnadsfördelning och avtalsinnehåll. Positionerna har nu flyttats fram och kommer att kräva ett ställningstagande av respektive region/län avseende avrop och ekonomiska garantier.

Förutsättningar

- Fördelningsgrund efter trafikvolym
- Långsiktiga åtagande, 25 år eller investeringens längd-restvärdesrisk
- Koppling till samarbetsavtal
- Investering för Pågatåg berör endast Region Skåne

Garantier – alternativ

1. Region Skåne tecknar hyreskontrakt med Öresundståg som sedan garanteras av ägarerna
- Avsiktsförklaring under våren, utformning beroende på garantins utformning

Tidsaxel

- Beslut i Skåne i april
- Beslut övriga 1 juni (håller inte fullt ut, utan sker succesivt i juni)

Ekonomi

Kostnaden för att uppföra en verkstadsdepå i Hässleholm bedöms uppgå till mellan 900 – 1200 MKR.

Dagens underhållskostnad avseende den Svenska delen 260 + 70 MKR (70 MKR, tvätt, städ, sannering)

Antal ”Svenskägda fordon” 75 varav Kronoberg 7

Kronobergs produktionsandel 7,2 % vilket motsvarar ca 19 MKR i rent underhåll

Bedömd total besparing för systemmet med anledning av läget samt övriga effektivitetsvinster, ca. 46,5 miljoner per år.

Kostanderna kan grovt delas in i två kategorier

1. Hyreskostnad för verkstaden, denna påverkas bland annat av total priset samt avskrivningstiden
2. Kostnaden för att utföra det dagliga underhållet. Denna kostnad är okänd fram till dess en upphandling har gjorts
3. I dagens avtal går det inte att urskilja hur stor del som är depåhyra och vad som är rent underhåll. Detta innebär att en jämförelse avseende de olika delarna inte är möjlig.

Utdrag ur protokoll för det politiska samverkansorganet 2015-02-06

§ 5. Tillskapande av svensk verkstadskapacitet för Öresundstågstrafiken

Katarina Lewalska informerade angående markfrågan där parterna nu är nära ett avslut. Avsikten är att det valda markområdet förvärvas genom ett villkorat köp. Detta innebär att försäljningsvillkor förhandlas fram, men köpet genomförs först efter att Region Skåne fattat beslut om det. Region Skånes beslut bygger i sin tur på de garantier och avtal som kommer att förhandlas fram i ägardialogen. Länen utanför Skåne har alltså att svara upp så att Region Skåne kan ta beslut senast den 30 juni 2015.

En förnyad bedömning av hur kostnaderna förändras av verkstadsetableringen har gjorts. Det är svårt att göra en detaljerad jämförelse eftersom verkstadshyran idag ingår som en del av underhållskostnaden samt att den framtida underhållskostnaden är beroende av kommande konkurrenssituation. Det som talar för att verkstadsetableringen ger en effektivisering och kostnadsbesparing är bl a följande:

- *Underhållsverksamheten blir konkurrensutsatt*
- *En ny skräddarsydd verkstad ger effektivitetsfördelar*
- *Trätt och städ kan integreras med underhållet på ett bättre sätt*
- *Svensk arbetskraft är billigare än dansk*
- *En trafikmässigt mer strategisk placering effektiviserar vad gäller fordonsomlopp*
- *Hjulsvarning kan ske effektivare*

Effektivare underhåll påverkar såväl drift- som kapitalkostnaderna positivt. På den negativa sidan finns tillkommande kostnader för hyra i en ny anläggning.

Marie Jacobsson informerade om det avstämningsarbete som sker i Region Skåne samt mellan länen i syfte att få fram de formella besluten. Bedömningen är att frågan ska kunna behandlas i Region Skånes regionfullmäktige den 28 april. Det är viktigt att övriga län också kan starta sina beslutsprocesser.

Ägardialogen pågår, ett möte har genomförts den 12 december där en arbetsgrupp tillsattes med uppgift att ta fram ett förslag angående garantier gentemot Region Skåne. Tanken är att förankringen ska ske i två steg, där det inledningsvis blir en övergripande avsiktsförklaring som i nästa steg preciseras på en mer detaljerad nivå. Arbetet utgår från följande inriktning:

- *Fördelningsgrund mellan ägarna ska vara trafikvolymen*
- *Investeringen innebär ett långsiktigt åtagande på i varje fall 25 års sikt*
- *En koppling görs till Samarbetsavtalet angående Öresundstågstrafiken*
- *Den del av investeringen som görs för Pågatågsfordonen ska endast belasta Skånetrafiken*

Två huvudalternativ för utformning av garantierna diskuteras:

1. *Garantierna kopplas till investeringen och lämnas av ägarna till Öresundståg AB*
2. *Region Skåne tecknar hyreskontrakt med Öresundståg AB vilket sedan garanteras av ägarna*

En avsiktsförklaring kommer att göras klar under våren och återrapporteras då från arbetsgruppen till samtliga ägare.

Samverkansorganet beslöt

att godkänna informationen

10

Samverkansavtal för Krösatågen 15RK679

Trafiknämnden

Samverkansavtal för Krösatågen

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att godkänna samverkansavtal för Krösatågssystemet.

Sammanfattning

Ett nytt samverkansavtal för hela Krösatågssystemet har nu tagits fram mellan Jönköpings Länstrafik, Hallandstrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Skånetrafiken, Kalmar Länstrafik och Blekingetrafiken

Avtalet reglerar arbets- och ansvarsfördelning mellan parterna. Samtliga parter har träffat trafikavtal med Transdev Sverige AB som utför trafiken.

Arbetet med att ta fram avtalet har pågått under en längre tid men är nu avstämt med trafikavtalen samt underhållsavtalet med Bombardier.

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Clas Carlsson
Samordnare

Bilaga: Samverkansavtal för Krösatågen

Samverkansavtal

för

K R Ö S A T Å G E N

mellan

Jönköpings Länstrafik

Länstrafiken Kronoberg

Kalmar Länstrafik

Blekingetrafiken

Skånetrafiken

Hallandstrafiken

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och avtalets omfattning.....	2
2. Övergripande målsättning	3
3. Organisation.....	4
4. Parts ansvar för Krösatågstrafiken.....	5
5. Administration och fördelningsprinciper	5
6. Trafikupplägg och betalningsplan	7
7. Fordon.....	8
8. Marknadsföring.....	9
9. Försäljning, taxor och biljetter	10
10. Kundserviceansvar	10
11. Avtalsperiod	11
12. Övriga villkor	11

Bilageförteckning

Bilagenummer

Innehåll

Bilaga 1

Resevillkor för kollektivtrafiken i södra Sverige

Detta avtal ("Avtalet") avseende samverkan inom regionalstågssystemet "Krösatågen" har denna dag träffats mellan;

- (1) **Region Jönköpings län** och dess verksamhetsområde **Jönköpings Länstrafik**, org.nr 232100-0057, med adress Box 1024, 551 11 Jönköping, ("JLT"); och
- (2) **Region Kronoberg** genom **Länstrafiken Kronoberg**, org.nr 232100-0065; med adress 351 88 Växjö, ("LTK"); och
- (3) **Landstinget i Kalmar län** och dess förvaltning **Kalmar Länstrafik**, org.nr 232100-0073, med adress Box 54, 579 22 Högsby, ("KLT"); och
- (4) **Region Blekinge** genom **Blekingetrafiken**, org.nr 222000-1321, med adress Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona, ("BT"); och
- (5) **Region Skåne** genom **Skånetrafiken**, org.nr 232100-0255, med adress 281 83 Hässleholm, ("ST"); och
- (6) **Region Halland**, org. nr 232100 – 0115, med adress Box 517, 301 80 Halmstad, ("HLT").

JLT, LTK, KLT, BT, ST och HLT benämns nedan var för sig som "**Part**" och gemensamt som "**Parterna**".

1. Bakgrund och avtalets omfattning

- 1.1. Krösatågen är ett gemensamt regionalstågssystem med fyra olika delsystem i Småland, Halland, Blekinge och Skåne. Krösatågen kompletterar och samverkar med andra regional- och lokaltågssystem inom det geografiska området samt svarar för del av anslutningarna till och från södra stambanan.

I Krösatågen finns två fordonstyper, Itino och X 11.

I Krösatågen finns två trafikavtal med Transdev Sverige AB("Trafikoperatören"):

- Trafikavtal Krösa Original 2014-02-28 med JLT, HLT, LTK och KLT
- Trafikavtal Krösa Syd 2013-02-26 med LTK, ST, KLT och BT.

I Krösatågen finns även en underhållsleverantör, Bombardier Transportation ("Underhållsföretaget") som har två underhållsavtal, ett för Itino och ett för X11:

- Underhållsavtal Itino 2009-06 med JLT, HLT, LTK och KLT
- Underhållsavtal X11 juni 2013 med JLT, LTK, ST, KLT och BT.

Underhållet sker inledningsvis i Nässjö. När verkstaden i Kalmar är färdig flyttas underhållet för delsystem 4 till den verkstaden.

- 1.2. Krösatågen består av fyra olika delsystem;

Delsystem 1 (Krösa Original); Itinotåg i Trafikavtalet Krösa Original och Underhållsavtalet Itino:

- Nässjö – Halmstad

- (Oskarshamn)Eksjö – Nässjö – (Jönköping)
- Vetlanda – Nässjö
- Växjö – Värnamo – Jönköping
- Tranås – Nässjö – (Jönköping)

Beställaren är JLT, HLT, LTK och KLT.

Delsystem 2 (Krösa Original); X 11 i Trafikavtalet Krösa Original och Underhållsavtalet X11:

- Jönköping – Nässjö – Alvesta – Växjö

Beställaren är JLT och LTK.

Delsystem 3 (Krösa Syd); X 11 i Trafikavtalet för Krösa Syd och Underhållsavtalet X11:

- Hässleholm – Växjö

Beställaren är LTK och ST.

Delsystem 4 (Krösa Syd); X 11 i Trafikavtalet Krösa Syd och Underhållsavtalet X11:

- Emmaboda-Karlskrona
- Emmaboda-Kalmar
- (Emmaboda-Växjö)

Beställaren är KLT och BT.

- 1.3. Parterna ser ett behov av att reglera sitt samarbete om tågtrafik under varumärket Krösatågen. Mot bakgrund av detta ingår Parterna följande samarbete på de villkor som anges nedan i Avtalet.

2. Övergripande målsättning

Målsättning

- 2.1. Grunden för arbetet med Krösatågen framgår av respektive Regional Kollektivtrafiktrafikmyndighets beslut om allmän trafikplikt och ambitionsnivåerna i de olika trafikförsörjningsprogrammen och övriga strategiska dokument för utveckling av trafiken.
- 2.2. Krösatågen är ett regionaltågssystem som trafikerar egna linjer. Krösatågen stödjer och samverkar med delsystemen genom trafikering på gemensamma linjesträckningar. Målsättningen är att förenkla resandet och underlätta pendlingen mellan länen. Denna samverkan syftar till att med gemensamma resurser skapa långsiktigt fungerande trafik som ger god trafikekonomi och är miljömässigt hållbar.

Långsiktighet och helhetssyn

- 2.3. Parterna åtar sig att långsiktigt, aktivt och lojalt samverka enligt de utgångspunkter, avgränsningar och riktlinjer som anges i Avtalet.
- 2.4. I samarbetet kring Krösastågstrafiken ska Parterna ständigt eftersträva bästa möjliga utfall för trafik/ekonomi och resenärer i den totala Krösatågstrafiken. Parterna åtar sig således verka för det övergripande och gemensamma bästa samt att trafiken utvecklas på ett ekonomiskt försvarbart sätt med resenären i fokus som ger fler och nöjdare kunder för

Parterna. Part äger möjlighet att teckna tilläggsavtal med Trafikoperatören och Underhållsföretaget så att Parts särintressen säkerställs.

- 2.5. Parterna är överens om att samarbetet ska präglas av öppenhet och konstruktivitet. Förekommande meningsskiljaktigheter förutsätts kunna lösas i samförstånd utifrån en förståelse av samarbetets långsiktiga betydelse för Parterna gemensamt.

3. Organisation

- 3.1. Samverkan inom Krösatågen leds av en styrgrupp bestående av respektive ordförande eller den förtroendevalde politiker som respektive län utser samt förvaltningschef/trafikdirektör eller motsvarande i respektive län.
- 3.2. Utöver styrgruppen finns tre permanenta arbetsgrupper:
- Förvaltningschefs-/Direktörsgruppen
 - Trafik- och fordonsgruppen
 - Marknads- och försäljningsgruppen
- Respektive Part utser sina representanter i arbetsgrupperna. Arbetsgrupperna arbetar med olika frågor enligt direktiv från styrgruppen eller Förvaltningschefs-/Direktörsgruppen. Löpande avstämningsar görs i Trafik- och fordonsgruppen.
- 3.3. JLT ansvarar för samordning och ekonomiadministration av system 1-2 samt har ett övergripande fordonsansvar för delsystem 1-4. LTK ansvarar för samordning och ekonomiadministration av delsystem 3 och 4. KLT svarar för trafikadministration av delsystem 4.

Organisation av samarbetet

- 3.4. Parternas arbete med Krösatågstrafiken sker på tre nivåer.
- Nivå 1: Utgångspunkten är att varje Part ansvarar för Krösatågstrafiken inom sitt län. På denna nivå hanterar Part vissa frågor i Krösatågstrafiken självständigt. Parts ansvar och befogenheter på denna nivå regleras av villkoren i punkt 4 nedan.
- Nivå 2: Övergripande och principiella frågor som berör hela eller delar av Krösatågstrafiken hanterar Parterna inom ramen för styrgruppen. Samarbetet på denna nivå regleras av villkoren i punkt 5 nedan.
- Nivå 3: Uppgifter av verkställande karaktär som rör den operativa delen av Krösatågstrafiken hanteras av arbetsgrupperna.
- 3.5. Beslutsfattande inom samarbetet (Nivå 2 och 3) utgår från konsensusprincipen. De Parter som berörs av en åtgärd ska således vara eniga om genomförande av åtgärden.

4. Parts ansvar för Krösatågstrafiken

- 4.1. Part är ansvarig för Krösatågstrafiken inom sitt eget län på det sätt som trafikavtalen stipulerar, bl.a. för följande frågor:
- Part svarar för att erhålla och vidmakthålla auktorisation enligt Järnvägslagen.
 - Part ska förhandla och överenskomma med berörda Part/er om gemensamma trafiklösningar inför beslut om trafikförsörjningsplan inom respektive län.
 - Part ska varje år, utifrån trafikförsörjningsplanen i respektive län, fastställa tidtabell, formering av tåg etc. för Krösatågen.

5. Administration och fördelningsprinciper

- 5.1. I punkterna nedan finns principer för administration och fördelning av kostnader mellan och inom delsystem 1 - 4. Huvudregeln är att kostnader hänförliga till ett delsystem belastar detta system och att kostnader hänförliga till ett län belastar detta län. Vissa fasta ersättningsbelopp gemensamma för flera delsystem fördelas mellan dessa system enligt villkoren nedan.

Fördelning av vissa kostnader mellan delsystemen

- 5.2. Trafikavtal Krösa Original: Ersättning till Trafikoperatören utgår på löpande räkning med full kostnadstäckning och vinstpåslag. Ersättningen fördelas mellan delsystem 1 och 2 utifrån km-produktion i respektive län.
- 5.3. Trafikavtal Krösa Syd: Engångsersättning för startkostnad är redan betald och fördelad mellan berörda Beställare. Månatlig ersättning genererad av trafikvolym (Bilaga 5 punkt 2.2 första tabellen i Trafikavtal Krösa Syd) fördelas mellan delsystem 3 och 4 utifrån km-produktion i respektive län.
- 5.4. Underhållsavtal X11: Fast ersättning under scenario 1 ska fördelas mellan delsystem 2, 3 och 4 utifrån respektive systems km-produktion. Under scenario 1 ska kostnader för verkstadskörningar för delsystem 4 (enligt Underhållsavtalet X11 för "Delsystem 3") fördelas på delsystem 4.

Fast ersättning under scenario 2 avseende delsystem 2 och 3 (enligt Underhållsavtalet X11 för "Delsystem 1 och 2") ska fördelas mellan delsystem 1 och 2 enligt km-produktion.

Fördelning inom delsystemen

- 5.5. Delsystem 1 och 2:

JLT ansvarar för beställning av varje års trafik och fordon från Trafikoperatören samt administration av trafiken, inklusive löpande kontakter med Trafikoperatören och Underhållsföretaget rörande driften och underhållet av fordonen.

JLT betalar all ersättning (fast och rörlig ersättning, resande- och kvalitetsincitament, viten m.m.) enligt Trafikavtalet Krösa Original till Trafikoperatören och enligt Underhållsavtalet Itino och Underhållsavtalet X11 till Underhållsföretaget. Alla kostnader för trafik och underhåll hänförliga till Delsystem 1 slås samman. Kostnaderna fördelas därefter på respektive beställare i Delsystem 1 efter andelen km-produktion i respektive län. På motsvarande sätt slås kostnaderna för Delsystem 2 samman och fördelas sedan på respektive beställare i Delsystem 2 utifrån km-produktion.

I fördelningen av kostnader enligt ovan ingår även JLTs administrationskostnad vilken fördelas på samma sätt utifrån km-produktion. JLT ska skriftligen redovisa sitt administrationsarbete (uppgifter, omfattning och tid).

5.6. Delsystem 3:

LTK ansvarar för beställning av varje års trafik och fordon från Trafikoperatören. LTK ansvarar för administrationen av delsystem 3 (tillsammans med delsystem 4), inklusive löpande kontakter med Trafikoperatören och Underhållsföretaget rörande driften och underhållet av fordonen.

LTK betalar all ersättning (fast och rörlig ersättning, resande- och kvalitetsincitament, viten m.m.) enligt Trafikavtalet Krösa Syd till Trafikoperatören och enligt Underhållsavtalet X11 till Underhållsföretaget. Kostnaderna fördelas därefter på respektive beställare efter andelen km-produktion i respektive län.

I fördelningen enligt ovan ingår även LTKs administrationskostnad för delsystem 3 vilken fördelas på respektive beställare efter andelen km-produktion i respektive län. LTK ska skriftligen redovisa sitt administrationsarbete (uppgifter, omfattning och tid).

5.7. Delsystem 4:

LTK har ett övergripande administrations- och ekonomiansvar. KLT/BT ansvarar för beställning av varje års trafik och fordon från Trafikoperatören samt administration av löpande kontakter med Trafikoperatören och Underhållsföretaget rörande driften och underhållet av fordonen.

LTK betalar all ersättning (fast och rörlig ersättning, resande- och kvalitetsincitament, viten m.m.) enligt Trafikavtal Krösa Syd till Trafikoperatören och enligt Underhållsavtal X11 till Underhållsföretaget. Kostnaderna fördelas därefter på respektive beställare efter andelen km-produktion i respektive län.

I fördelningen av kostnader ovan ingår även LTKs administrationskostnaden för Delsystem 4 vilket fördelas på respektive beställare efter andelen km-produktion i respektive län. LTK ska skriftligen redovisa sitt administrationsarbete (uppgifter, omfattning och tid).

TRAV

- 5.8. För delsystem 1 tecknas gemensamt TRAV av JLT, LTK, KLT och HLT.
För delsystem 2 tecknas gemensamt TRAV av JLT och LTK.

För delsystem 3 tecknas gemensamt TRAV av JLT, LTK och ST för tågplan T15. Från tågplan T16 tecknas TRAV av LTK.

För delsystem 4 tecknas gemensamt TRAV av KLT och BT.

Om Part ingått TRAV med Trafikverket avseende en annan Parts trafik i den andra Partens län ska, mellan Parterna, den andra Parten till fullo bära alla kostnader och allt ansvar enligt TRAV hänförliga till sitt län även om den första Parten formellt bär ansvar gentemot Trafikverket. Ansvarsfördelningen mellan TRAV-ägare och Trafikoperatören framgår av trafikavtalen och dess delegation till Trafikoperatören.

Varje beställare ansvarar och betalar i enlighet med föregående stycke banavgifter och el hänförliga till respektive län. Verkstadskörningar ska beställas på det TRAV som gäller för respektive delsystem.

Stationskostnader

- 5.9. Varje beställare ansvarar för och betalar ev. stationsavgifter i sitt län.

Fordon, marknadsföring, försäljning, kundserviceansvar

- 5.10. Kostnader för fordon fördelas enligt villkoren i punkt 7, kostnader för marknadsföring enligt punkt 8, kostnader och intäkter vid försäljning enligt punkt 9 nedan samt kostnader för kundserviceansvar i punkt 10 nedan.

Gemensamma kostnader

- 5.11. Gemensamma kostnader i samtliga delsystem 1-4 i Krösatågstrafiken, som inte nämnts i punkterna ovan, ska fördelas mellan Parterna baserat på km-produktion per fordonstyp i respektive län. Med gemensamma kostnader avses till exempel särskilda utredningsuppdrag, upphandlingskostnader eller andra större projekt som Parterna gemensamt beslutar om.

6. Trafikupplägg och betalningsplan

- 6.1. Uppgifter inför tåglägesansökan i april för delsystem 1 och 2 ska vara JLT tillhanda senast den 15 mars. Fr.o.m. den 15 mars är uppgifterna bindande. Vid förändringar efter den 15 mars påförs försenad Part extra administrationsavgifter tillsammans med eventuella kvalitetsavgifter från Trafikverket.

Uppgifter inför tåglägesansökan i april för delsystem 3 ska vara LTK tillhanda senast den 15 mars. Fr.o.m. den 15 mars är uppgifterna bindande. Vid förändringar efter den 15 mars påförs försenad Part extra administrationsavgifter tillsammans med eventuella kvalitetsavgifter från Trafikverket.

Uppgifter inför tåglägesansökan i april för delsystem 4 ska vara KLT tillhanda senast den 15 mars. Fr.o.m. den 15 mars är uppgifterna bindande. Vid förändringar efter den 15 mars påförs försenad Part extra administrationsavgifter tillsammans med eventuella kvalitetsavgifter från Trafikverket.

Part äger rätt att på egen bekostnad driva trafik i annat län.

- 6.2. Parterna ska innan årligt tidtabellsskifte komma överens om en betalningsplan utifrån fördelningsreglerna i punkt 5 ovan. Till grund för beräkningen ska den kommande tågplanen ligga.

De beräknade ersättningarna till JLT från HLT, KLT och LTK för delsystem 1 och 2 ska resultera i ett månadsvis à contobelopp som regleras efter avslutat trafikår med hänsyn till JLT:s faktiska kostnader. För delsystem 1 och 2 betalar HLT, KLT och LTK utan särskild faktura à contobelopp till JLT senast den 15:e i månaden efter trafikeringsmånaden.

De beräknade ersättningarna till LTK för delsystem 3 och 4 ska resultera i ett månadsvis à contobelopp som regleras efter avslutat trafikår med hänsyn till LTK:s faktiska kostnader. För delsystem 1 och 2 betalar HLT, KLT och LTK utan särskild faktura à contobelopp till JLT senast den 15:e i månaden efter trafikeringsmånaden.

7. Fordon

- 7.1. Part svarar för sina egna fordonsbehov inklusive gemensam reserv, antingen i form av egna fordon, eller om sådan överenskommelse kan träffas, genom köp eller hyra från annan fordonsägare. Det bör finnas en teknisk reserv. Två eller fler av Parterna kan samverka i denna fråga genom gemensamt köp eller hyra av fordon.

Punkt 7.5 beskriver den fordonsflotta som föreligger vid Avtalets undertecknande. Flottan är dimensionerad utifrån tidtabellen för 2014 (T14). Part svarar för eventuellt kapacitetsöverskott i den egna fordonsflottan.

- 7.2. Oavsett fordonsägare fördelas fordonskostnaden för respektive delsystem och per fordonstyp. Fordonskostnaden (finansierings- och leasingkostnad alt. avskrivningskostnaden, försäkringskostnad) läggs samman varje delsystem för sig utifrån de fordon som användes i delsystemet. Därefter fördelas fordonskostnaden mellan berörda beställare utifrån kilometerproduktion i delsystemet.

- 7.3. Om någon Part har ökat/minskat behov av fordon ska samråd och samplanering av fordonsanvändning göras innan Part planlägger ökad/minskad trafik i sitt län.

Part står fortsatt för de fordonskostnader som uppstår i sitt län eller annat län till följd av att Part önskar reducera sin trafik, då eventuellt fordonsöverskott uppstår.

Om Part begär trafikförändringar som innebär en ökning av antalet fordon under dimensionerande tidsavsnitt inom sitt län ska principen vara att ökade kapital- eller leasingkostnader hänförligt till detta ska belasta respektive Part proportionellt efter de dimensionerande fordonens trafikarbete inom respektive parts trafikområde.

- 7.4. Villkoren i denna punkt är en förutsättning för Parts arbete med tidtabell och ansökan om tågläge för Krösatågen.

Fordonsflotta

- 7.5. Den fordonsflotta som kommer att finnas tillgänglig är;
- | | | | |
|--------------|-----------------|-----|------------------------|
| Delsystem 1: | Itino 2 vagnars | JLT | 7 Ägd av JLT |
| Delsystem 1: | Itino 3 vagnars | JLT | 5 Ägd av JLT |
| Delsystem 2: | X 11 | JLT | 4 Hyrd av AB Transitio |
| Delsystem 3: | X 11 | LTK | 3 Hyrd av AB Transitio |
| Delsystem 3: | X 11 | ST | 3 Hyrd av AB Transitio |
| Delsystem 4: | X 11 | BT | 3 Hyrd av AB Transitio |
| Delsystem 4: | X 11 | KLT | 7 Hyrd av AB Transitio |

6 stycken X14 kommer sannolikt att tillföras delsystem 1 i första hand.

- 7.6. Kostnader för utrustningen i tågen, exempelvis biljettmaskiner, betalas av den Part som installerar den.
- 7.7. JLT:s kostnader för ett övergripande fordonsansvar fördelas mellan Parterna enligt överenskommelse. JLT redovisar antal nedlagda timmar.

8. Marknadsföring

- 8.1. I marknadsgruppen sker en samordning och avstämning av gemensamma och länsvisa kampanjer. Marknadsföringen utgår från Krösatågens grafiska profil och gemensamma varumärkesplattform.
- 8.2. Marknadsgruppen ska årligen ta fram en gemensam aktivitetsplan med förslag på gemensamma övergripande marknadsaktiviteter med en uppskattad kostnad för varje aktivitet. Syftet med varje enskild aktivitet ska tydligt framgå tillsammans med dess presumtiva påverkan på resandet. Den gemensamma aktivitetsplanen ska godkännas av styrgruppen.
- 8.3. JLT är sammankallande för gemensamma marknadsinsatser för alla delsystem 1 - 4. I övrigt står det Part fritt att vid behov sammankalla övriga Parter från de olika delsystemen för att genomföra systemspecifika marknadsinsatser. Trafikoperatören kan vid behov ingå i marknadsgruppen.
- 8.4. En gemensam marknadsbudget ska avsättas för den gemensamma marknadsföringen. Den gemensamma marknadsföringsbudgeten beslutas av styrgruppen. Fördelningen av kostnaderna för marknadsföringen delas lika mellan alla Parter utifrån kmproduktion i hela Krösatågssystemet. I de fall inte samtliga Parter är involverade i en aktivitet fördelas kostnaderna enbart på de Parter som deltar.
- 8.5. Varumärket Krösatågen ägs av JLT men förvaltas gemensamt av de samverkande länen. Parterna äger under Avtalets löptid rätt att nyttja varumärket in ramen för Avtalet. Det står Part fritt att i kampanjer använda både logotypen för Krösatågen och sin egen logotype.

9. Försäljning, taxor och biljetter

- 9.1. Inom Krösatågstrafiken tillämpas principerna för Sydtaxan. Taxeförändringar följer den beslutsordning som gäller för Sydtaxan.
- 9.2. Ansvaret för taxor och biljetter samt fördelningen av intäkter sker enligt principerna för Sydtaxan och ASCANS riktlinjer senast 20 arbetsdagar i efterföljande månad.
- 9.3. Formerna för Parternas samarbete kring försäljning av biljetter och biljettsystem regleras i Sydtaxan.
- 9.4. Biljettintäkter för länsöverskridande resor fördelas mellan Parterna enligt principerna för Sydtaxan och överenskomna avräkningsmodeller. Intäkter som inte kan hänföras till ett eller flera län, kan efter överenskommelse mellan berörda Parter hänföras till ett län.

Försäljning av länsöverskridande biljetter i delsystem 1 och 2, redovisas av respektive Part till JLT som fördelar efter antal zoner i respektive län.

Försäljning av länsöverskridande biljetter i delsystem 3, redovisas av respektive Part till LTK som fördelar efter antal zoner i respektive län.

Försäljning av länsöverskridande biljetter i delsystem 4, redovisas av respektive Part till KLT som fördelar efter antal zoner i respektive län.

Avvikelse från modellen för redovisning ovan, kan förekomma.

- 9.5. Samtrafiken ansvarar för intäktsavräkning och fördelning mellan HLT, JLT, KLT, LTK, BT och ST för Resplus. Resor på sträckan Nässjö-Hultsfred redovisas av Samtrafiken till JLT som sedan gör avräkning mot KLT.
- 9.6. Parternas försäljningskostnader relaterade till Krösatågen betalas av respektive Part om inte annat överenskommes.
- 9.7. Försäljningskostnader för Resplus fördelas enligt principerna i Resplussamarbetet.
- 9.8. Ändring av biljettaxan för resa med Krösatågstrafiken inom eget län (Länstaxan) beslutar var Part i respektive län. Part ska meddela övriga Parter beslut om ändring av taxa enligt Sydtaxans principer

10. Kundenserviceansvar

Resegaranti

- 10.1. Resegarantiärenden regleras i de gemensamma resevillkoren för sydläna och framgår av bilaga 1, "Resevillkor för kollektivtrafiken i södra Sverige". Vid resa inom ett enskilt län handlägger respektive Part resegarantiärenden i enlighet med sina resegarantivillkor. Vid länsöverskridande resa och vid resa med Resplusbiljett gäller de regler som tillämpas av den Part där resan började.

Kostnad

- 10.2. Part som har betalat ut ersättning tar kostnaden för resegarantin. I de fall Trafikoperatören bär det slutgiltiga kostnadsansvaret för resegarantin, ansvarar JLT i delsystem 1 och 2 för att påföra Trafikoperatören den kostnaden samt LTK på motsvarande sätt för delsystem 3 och 4.

11. Avtalsperiod

- 11.1. Avtalet träder i kraft då det undertecknats av samtliga Parter och löper parallellt med trafikavtalen. Avtalet ersätter det tidigare tecknade samverkansavtalet tecknat 2009-01-13.
- 11.2. Avtalet upphör utan krav på särskild uppsägning då respektive trafikavtal upphör, oberoende av om trafikavtalet upphör till följd av att dess avtalstid löpt ut, om uppsägning skett eller av annat skäl.
- 11.3. Ett nytt samarbete mellan Parterna avseende Krösatågen för tiden efter att respektive trafikavtal upphört ska föregås av en förhandling.

12. Övriga villkor

- 12.1. Ändringar eller tillägg till Avtalet ska, för att vara giltiga, godkännas av alla Parter, upprättas skriftligen och undertecknas av alla Parterna.
 - 12.2. Part äger rätt att överlåta Avtalet till annan juridisk person som träder i Parts ställe. Annan överlåtelse av Avtalet får inte ske.
 - 12.3. Parternas samverkan enligt detta avtal är samverkan mellan fristående Parter. Dispositiva bestämmelser i lag (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag ska ej äga tillämplighet på Avtalet.
 - 12.4. Om något villkor i Avtalet skulle förklaras ogiltigt eller icke genomförbart, ska Avtalet och dess övriga villkor fortsätta att gälla och tillämpas fullt ut mellan Parterna. Det villkor som blir ogiltigt eller icke genomförbart ska av Parterna ersättas av annat villkor som på ett övergripande plan åstadkommer samma mål, varvid balansen mellan Parternas förpliktelser ska vidmakthållas.
 - 12.5. Tvister rörande tolkningen eller tillämpningen av Avtalet ska i första hand hänskjutas till styrgruppen (Nivå 2) för gemensam hantering. I den mån en sådan samförståndslösning efter förda förhandlingar inte kan uppnås, ska tvistefrågan hänskjutas till skiljenämnd för slutligt avgörande. Skiljenämnden ska ha sitt säte i Växjö. Skulle Parterna inte kunna enas om skiljemän ska dessa med för Parterna bindande verkan utses av ordföranden för Sveriges Advokatsamfund.
-

Detta avtal, som består av antal (12) sidor och antal (1) bilaga, har upprättats i sex (6) exemplar av vilka Parterna tagit var sitt.

_____den___/___ 2015

Region Blekinge genom Blekingetrafiken

_____den___/___ 2015

Region Halland

_____den___/___ 2015

**Region Jönköpings län genom
Jönköpings Länstrafik**

_____den___/___ 2015

**Region Kronoberg genom
Länstrafiken Kronoberg**

_____den___/___ 2015

Region Skåne genom Skånetrafiken

_____den___/___ 2015

**Landstinget i Kalmar län genom
Kalmar Länstrafik**
