

Framtidens resor i Kronoberg

Trafik- försörjnings- program

2027–2035 med utblick



REGION
KRONOBERG

Innehåll

Förord	5	Målområde: Samhällsutveckling	26
Det här är trafikförsörjningsprogrammet	6	Målområde: Trafik	32
Bakgrund	6	Målområde: Kund och allmänhet	36
Syfte	7	Målområde: Hållbar resursanvändning	40
Framtagandeprocess	7	Fokusområde: Innovation	46
Planeringsförutsättningar i Kronobergs län	8	Allmän trafikplikt och kommersiell trafik	48
Strategiskt läge mitt i Sydsverige	9	Allmän trafikplikt	49
Den demografiska utvecklingen	10	Kommersiell trafik	49
Transporter står för merparten av utsläppen	11	Tillgång till infrastruktur	49
Ett förändrat klimat	11	Ekonomiska förutsättningar 2027–2036	50
Hur reser Kronobergarna?	12	Ansvar och roller	52
Dagens kollektivtrafik	14	Kontinuerlig uppföljningsprocess	54
Tågtrafik	15	Bilagor	56
Regionbusstrafik	15		
Stadsbusstrafik	15		
Glesbygdstrafik	17		
Särskilda persontransporter	17		
De senaste årens utveckling	18		
Basutbud	19		
Principer för tillköp av trafik	21		
Mål för kollektivtrafiken	22		
Målstruktur	23		
Målbild	23		
Målområden	24		



Förord

En väl fungerande kollektivtrafik är avgörande för Kronobergs utveckling. Den binder samman människor, arbetsplatser, utbildning och fritid. Kollektivtrafiken bidrar till ett hållbart, levande och konkurrenskraftigt län. För att hela Kronoberg ska kunna utvecklas behövs en kollektivtrafik som finns för alla, oavsett var man bor, vem man är eller vilka förutsättningar man har.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla grupper i samhället. Den ska utformas så att barn och unga kan resa säkert till skola och fritidsaktiviteter, att vuxna enkelt kan ta sig till arbete och service, och att äldre kan behålla sin självständighet och livskvalitet. Det ska finnas ett grundläggande utbud i hela länet som säkerställer att alla invånare har möjlighet att resa tryggt, enkelt och klimatsmart. Kollektivtrafiken är en samhällsbärande funktion och en nyckel till ett mer hållbart Kronoberg.

Kollektivtrafiken är viktig för framtiden. Genom långsiktiga satsningar på moderna och hållbara lösningar kan vi möta både dagens behov och morgondagens utmaningar. Investeringarna i nya tåg är en central del av denna utveckling, de stärker tågtrafikens attraktivitet och knyter ihop Sydsverige på ett effektivt sätt. För ett län som Kronoberg, där många pendlar in till arbete och studier, är goda och pålitliga resmöjligheter till grannlänen avgörande.

Utvecklingen av kollektivtrafiken kräver mod och nytänkande. Kronobergs kollektivtrafik ska våga testa nya lösningar, vara innovativ och ligga i framkant när det gäller teknik, service och hållbarhet.

För Kronobergaren innebär detta trafikförsörjningsprogram ett löfte om en kollektivtrafik som är enkel att använda, pålitlig och tillgänglig i hela länet, med fler resmöjligheter, bättre kopplingar mellan tåg och buss samt trygga och moderna hållplatser. Oavsett om du reser till jobbet, skolan, fritiden eller besöker vänner i grannlänen ska kollektivtrafiken vara ett naturligt och hållbart val. Kollektivtrafiken ska vara ett alternativ som gör vardagen enklare och Kronoberg starkare.

Med detta trafikförsörjningsprogram lägger Region Kronoberg grunden för en kollektivtrafik som är tillgänglig, inkluderande och hållbar – och som stärker länets attraktivitet, tillgänglighet och framtidstro.

Henrietta Modig Serrate (S)

Regionstyrelsens ordförande



Det här är trafikförsörjningsprogrammet

Bakgrund

Region Kronoberg är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i länet och ansvarar för att ta fram trafikförsörjningsprogrammet. Innehållet bygger på kollektivtrafiklagens (2010:1065) krav och på dialog med länets kommuner, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i grannlän, statliga myndigheter, intresseorganisationer och länets invånare. Vart fjärde år aktualiseras trafikförsörjningsprogrammet. Detta trafikförsörjningsprogram är en revidering av Trafikförsörjningsprogram 2021–2030 med utblick för Kronoberg län och blickar framåt till 2035.

Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av:

- Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen.

- Alla former av regional kollektivtrafik i länet. Den trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt, men även trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund.
- Åtgärder för att skydda miljön.
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.
- Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.
- Omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst, lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt lagen har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

”

Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i hela länet

Syfte

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet, tillsammans med regionfullmäktiges budget, är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i hela länet.

Framtagandeprocess

Detta trafikförsörjningsprogram har arbetats fram av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Kronoberg. Arbetet har skett i en bred samverkan tillsammans med Länstrafiken Kronoberg och andra berörda parter inom den regionala organisationen. I delar av processen har även kommuner och statliga myndigheter deltagit. Dialog och samråd har även förts med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i grannlän. Dessutom har Region Kronoberg haft dialog med företag och deras anställda inom olika projekt. Under framtagandet av Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi genomfördes även samtal med representanter från näringslivet, kulturaktörer, barn och unga samt civilsamhällesorganisationer där synpunkter kring kollektivtrafik behandlades. Dessa synpunkter har bidragit till att forma Trafikförsörjningsprogrammet.

Som en del av arbetet med Region Kronobergs nya trafikförsörjningsprogram har ett trafikstrategiskt underlag tagits fram. Trafikstrategiska underlaget är utvecklat i dialog mellan regionen, kommunerna och Trafikverket. Underlaget definierar ett brett tillgänglighetsbegrepp, pekar ut principer för prioriteringar och rekommenderar vägar för att hantera målkonflikter.

Trafikförsörjningsprogrammet ligger till grund för långsiktiga och i vissa fall omfattande samhällsinvesteringar. Därför är det viktigt att ta hänsyn till att olika grupper i samhället har olika förutsättningar och behov. Det är också av stor vikt att belysa kollektivtrafikens långsiktiga påverkan på social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet. I processen vid framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet har Region Kronobergs verktyg sociala konsekvensanalys inom transportplanering använts. Det innebär att addera fler perspektiv i transportplaneringen och skapa förutsättningar för att styra utvecklingen i en hållbar riktning mot beslutade mål. Ett barnrättsbaserat beslutsunderlag har också tagits fram, detta för att belysa hur och om beslut i trafikförsörjningsprogrammet påverkar barn och unga.



Planeringsförutsättningar i Kronobergs län

Här beskrivs de planeringsförutsättningar som ligger till grund för kollektivtrafikens utveckling. För att planera för tillgänglighet med kollektivtrafik behövs kunskap om rådande befolkningsstruktur, invånarnas resmönster och behov samt olika förutsättningar. I avsnittet beskrivs översiktligt de viktigaste förutsättningarna. Ett fördjupat underlag finns i Underlagsrapport för Trafikförsörjningsprogrammet samt Resvaneundersökning Kronoberg 2025.

Strategiskt läge mitt i Sydsverige

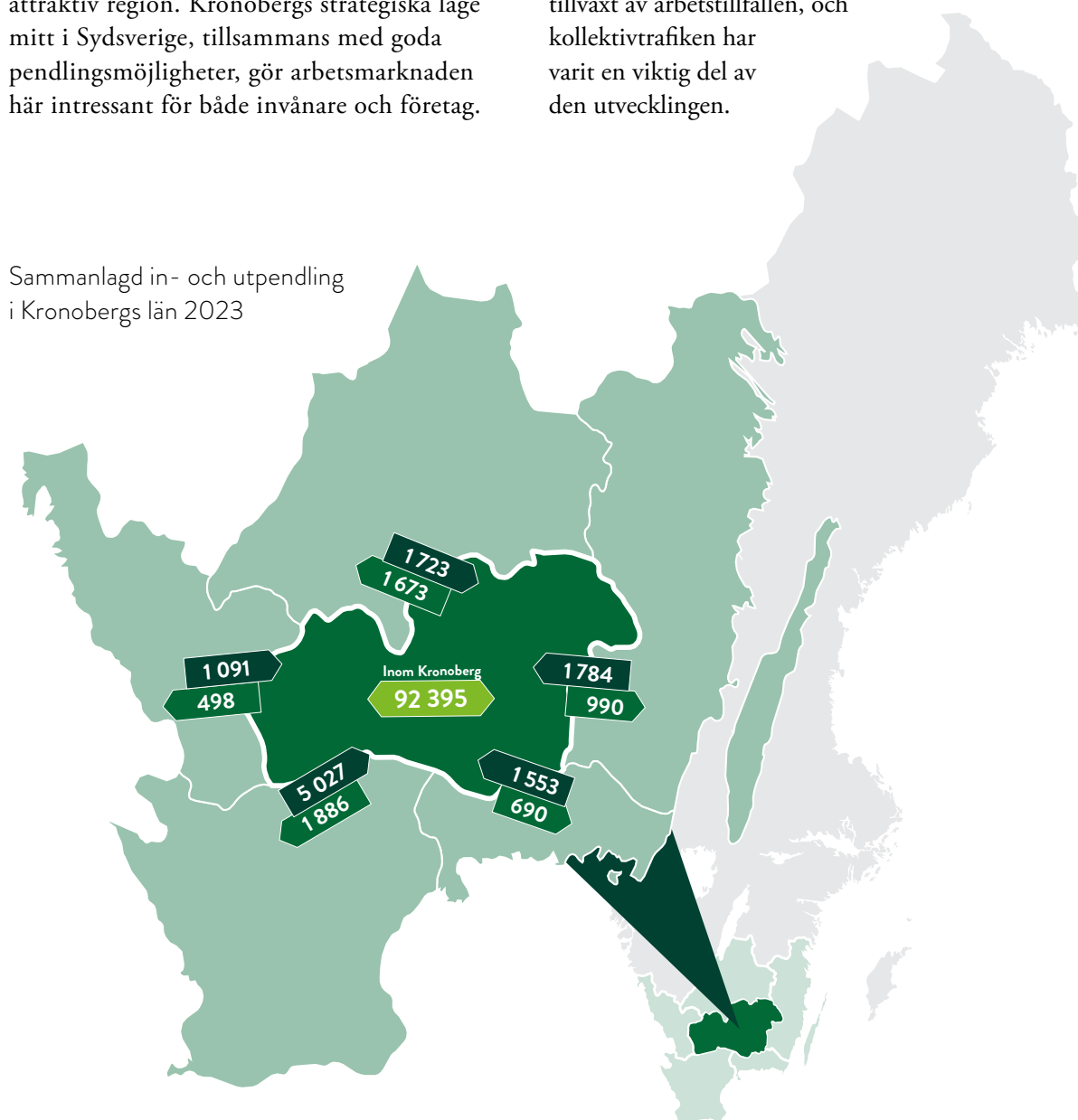
Kronoberg ligger mitt i Sydsverige och har grannlän i alla riktningar. Kronobergs städer, tätorter och landsbygder har olika förutsättningar, det är förhållandevis stora geografiska avstånd kombinerat med en liten befolkning vilket gör det utmanande att skapa en hållbar tillgänglighet i hela länet.

Att Kronoberg är väl integrerat med sina grannregioner är avgörande för att vara en attraktiv region. Kronobergs strategiska läge mitt i Sydsverige, tillsammans med goda pendlingsmöjligheter, gör arbetsmarknaden här intressant för både invånare och företag.

Kronobergs län är ett av få län som har en större inpendling än utpendling. Det finns pendlingsrelationer med samtliga omkringliggande län men största flödena går till och från Skåne, drygt en tredjedel av de länsöverskridande pendlingsrörelserna sker här.

Många av länets invånare bor och arbetar i stråk, vilket skapar förutsättningar för effektiva resmönster. Under lång tid har länet haft en tillväxt av arbetstillfällen, och kollektivtrafiken har varit en viktig del av den utvecklingen.

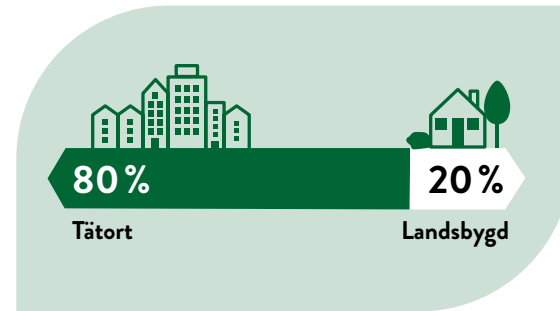
Sammanlagd in- och utpendling i Kronobergs län 2023



Den demografiska utvecklingen

Kronobergs län har drygt 203 000 invånare, varav 8 av 10 bor i någon av länets tätorter (2024). Befolkningstillväxten har avtagit de senaste åren och prognosen fram till år 2035 är att befolkningen kommer att minska i alla kommuner utom Växjö. Länets totala folkmängd förväntas då uppgå till drygt 206 000.

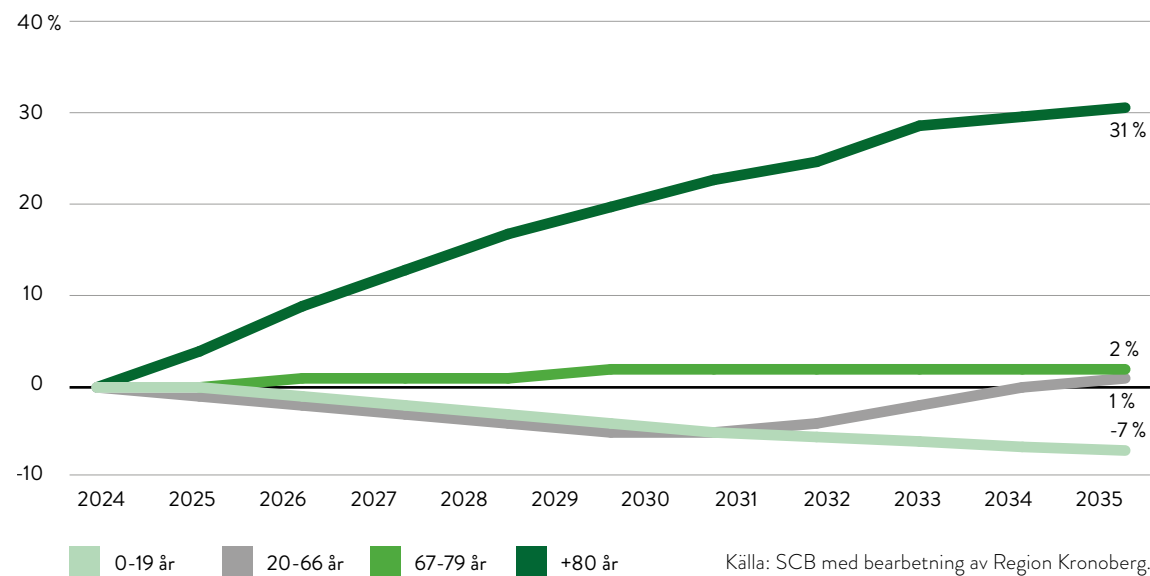
Den demografiska utvecklingen utmanar, Kronoberg har en åldrande befolkning, där de äldre blir allt fler och de yngre allt färre.



Under de kommande 11 åren förväntas andelen äldre i befolkningen fortsätta att öka samtidigt förväntas antalet unga att minska.

PROGNOS FÖR ÅLDERSGRUPPERNAS UTVECKLING I KRONOBERGS LÄN 2024-2035

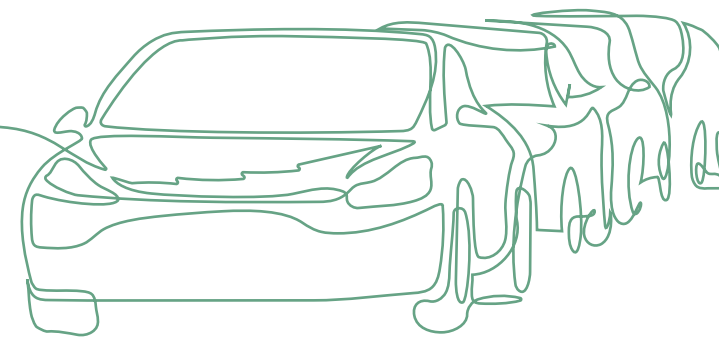
Den procentuella förändringen av befolkningmängden för respektive åldersgrupp.



Utvecklingen i Kronoberg förväntas präglas av en åldrande befolkning, ett minskat antal yngre invånare och en fortsatt urbanisering. Dessa demografiska och geografiska förändringar kommer att påverka kollektivtrafiken på flera sätt under programperioden. En större andel äldre innebär ett ökat behov av tillgänglig och anpassad kollektivtrafik, till exempel låggolvade bussar, tätare turer dagtid och goda förbindelser till vård, handel och service. Samtidigt kan färre antal yngre göra att underlaget för kollektivtrafik

minskar, vilket riskerar att leda till glesare turer eller neddragningar. Trenden att fler bor i tätort skapar däremot en koncentration av resande, vilket gör det mer lönsamt och effektivt att satsa på tätare och mer hållbara kollektivtrafiklösningar i tätorterna. Sammantaget ställs kollektivtrafiken inför utmaningen att både möta ökade behov i tätorterna och samtidigt upprätthålla tillgänglighet för en glesare och åldrande landsbygd.

[Läs mer: Underlagsrapport – Trafik försörjningsprogrammet 2027-2035](#)



Transporter står för merparten av utsläppen

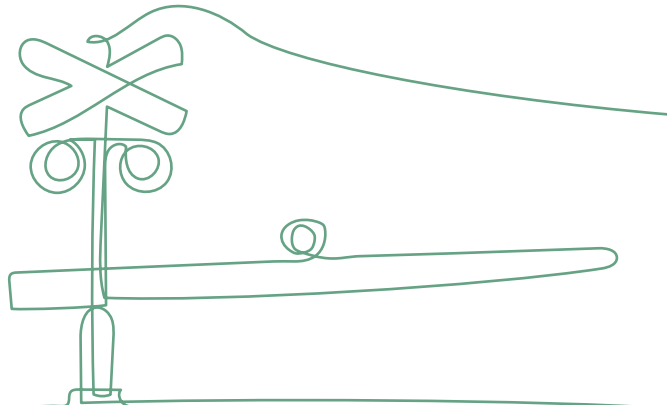
Transportsektorn har haft en begränsad minskning av utsläpp och stod 2022 för 75 procent av länets totala koldioxidutsläpp varav personbilstrafiken stod för 57 procent av transportsektorns koldioxidutsläpp. Tågen drivs på förnybar el och länets bussar drivs också på förnybara drivmedel, el och biodiesel. Kollektivtrafiken i Kronoberg bidrar till både miljömässig och social hållbarhet. Det finns en stor potential i att både minska utsläppen, öka folkhälsan, öka trafiksäkerheten och öka kollektivtrafikens självfinansieringsgrad genom att fler väljer att resa kollektivt istället för i egen bil. Även om bilen i en stor del av länet är det enda alternativet finns det en stor potential att utmana bilen som norm, inte minst på kortare resor.

[Läs mer: Uppföljning av det regionala utvecklingsarbetet 2024 \(sid 14\)](#)

Ett förändrat klimat

Kronoberg har hittills varit relativt förskonat från större klimatrelaterade störningar av kollektivtrafiken. I ett förändrat klimat väntas dock utmaningarna öka. Infrastruktur som vägar och järnvägar är ofta byggda nära vatten, vilket gör dem känsliga för ökad nederbörd och högre flöden. Det kan leda till översvämningar, bortspolad infrastruktur, skadade broar samt risk för ras och skred.

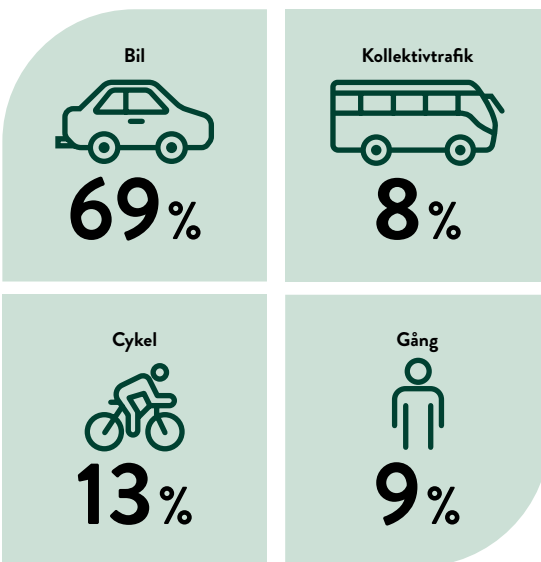
Sommartid kan stigande temperaturer öka risken för solkurvor på järnvägsspåren. Även stormar kan bli vanligare och orsaka omfattande skogsfällning, vilket i sin tur hotar elförsörjningen till järnvägsnätet och framkomligheten på väg.



Hur reser Kronobergarna?

En omfattande resvaneundersökning har genomförts i Kronoberg under 2024–2025. Följande avsnitt redogör för Kronobergarnas resvanor.

Det genomsnittliga antalet resor under vardagar är 1,7 resor per dag och 1,2 resor under helgdagar. Gällande färdmedelsfördelningen framgår det att bilen är det vanligaste färdmedlet att resa med. 69 procent av alla inrapporterade resor i undersökningen genomförs med bil som färdmedel. 13 procent av alla resor genomförs med cykel och 8 procent genomförs med kollektivtrafik.

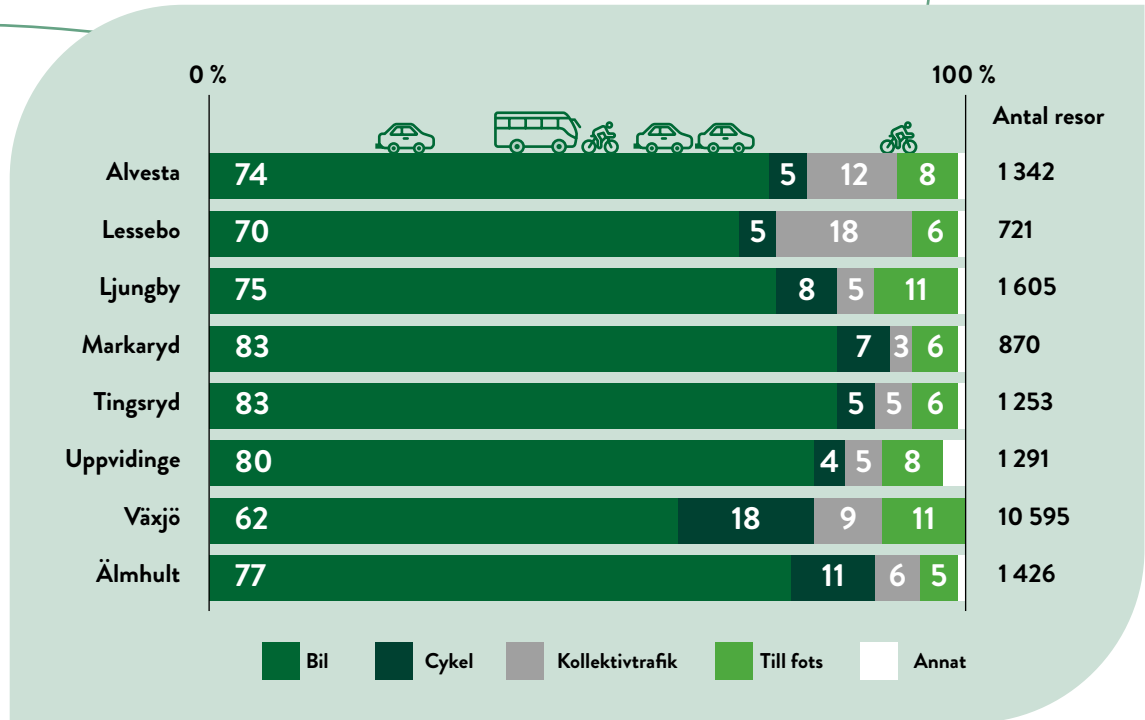


Vid en åldersindelning framgår det att 15–19 åringar och 20–25 åringar i högre grad reser med kollektivt jämfört med äldre åldersgrupper. Det framgår även ett samband mellan ålder och resor med bil där ju äldre man blir desto fler resor genomförs med bil. För 65 år och äldre sker 80 procent av alla resor med bil.

Män reser i högre grad med bil jämfört med kvinnor. Detta beror på att kvinnor i något högre grad reser mer till fots, cykel och med kollektivtrafiken jämfört med män.

Skillnaderna mellan könen varierar dock mellan olika åldersgrupper. I åldern 15–19 år reser både kvinnor och män i högre grad kollektivt, men andelen är högre bland unga kvinnor. Bland 20–25 år fortsätter detta mönster, där kvinnor gör fler resor med kollektivtrafik och cykel, medan män i högre utsträckning går över till bil. I åldersgruppen 26–44 år ökar bilanvändningen för båda könen, men män använder bilen mer frekvent. För 45–64 år dominerar bilresandet tydligt för både män och kvinnor och könskillnaderna minskar. Bland personer 65 år och äldre genomförs omkring 80 procent av resorna med bil oavsett kön, vilket innebär att skillnaderna i färdmedelsval är små i de äldre åldrarna. Totalt sker 72 procent av männens resor och 66 procent av kvinnornas resor med bil.

Bilresor dominerar i samtliga kommuner, bilen som färdmedel används som mest i kommunerna Markaryd och Tingsryd, medan Växjö är den kommun där bilanvändandet är som lägst på 62 procent av alla resor. Växjö utmärker sig samtidigt genom att ha den högsta andelen cykelresor (18 procent). Lessebo är den kommun med högst andel resor gjorda med kollektivtrafiken på 18 procent. Resor till fots utgör som mest 11 procent när man ser till alla kommuner, de två kommuner med högst andel är Ljungby och Växjö.

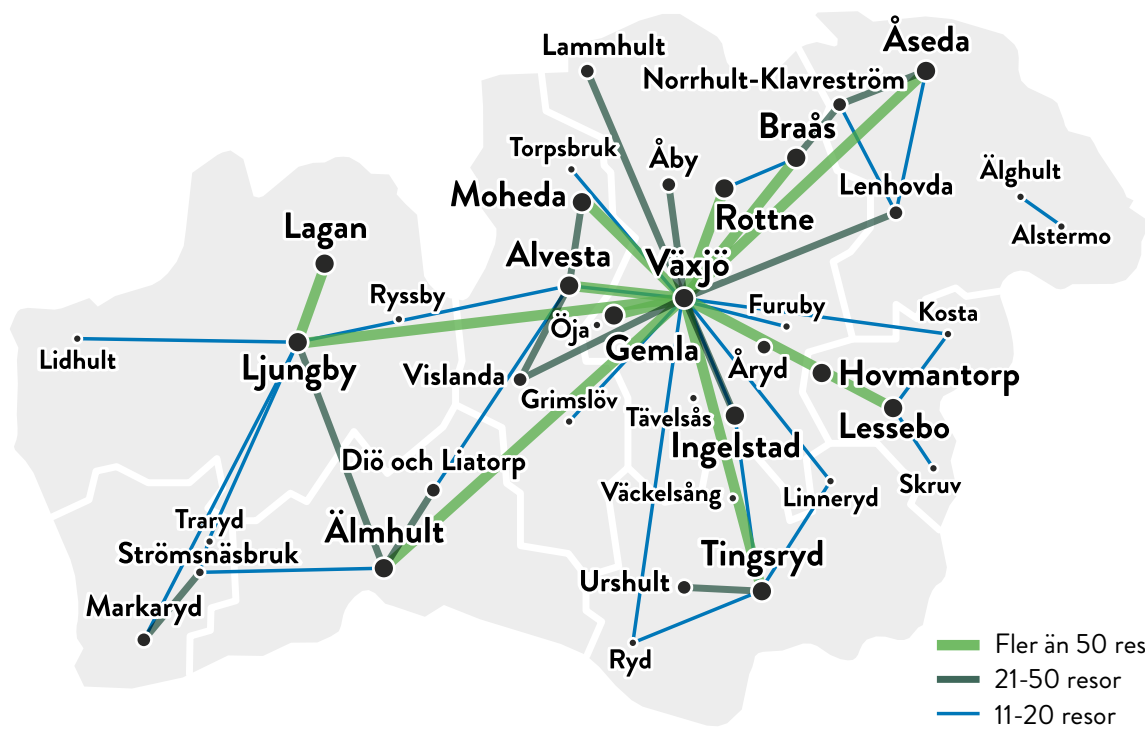


Av de inrapporterade resorna i undersökningen är den vanligaste reslängden 1,1-5 km lång, 37 procent av resorna är inom denna reslängd. Ungefär en femtedel av alla resor är mellan 0–1 km långa. Av de inrapporterade resorna i undersökningen är 38 procent resor till arbete eller studier. En fjärdedel av resorna är inköpsresor eller serviceresor. En dryg femtedel är fritidsresor.

Kartan nedan visualiserar de vanligaste rese-relationerna mellan olika tätorter i länet under hela mätperioden.

Kartan visar endast de resor som registrerats i resvaneundersökningen under perioden, dvs det avspeglar inte det totala antalet resor som genomförs.

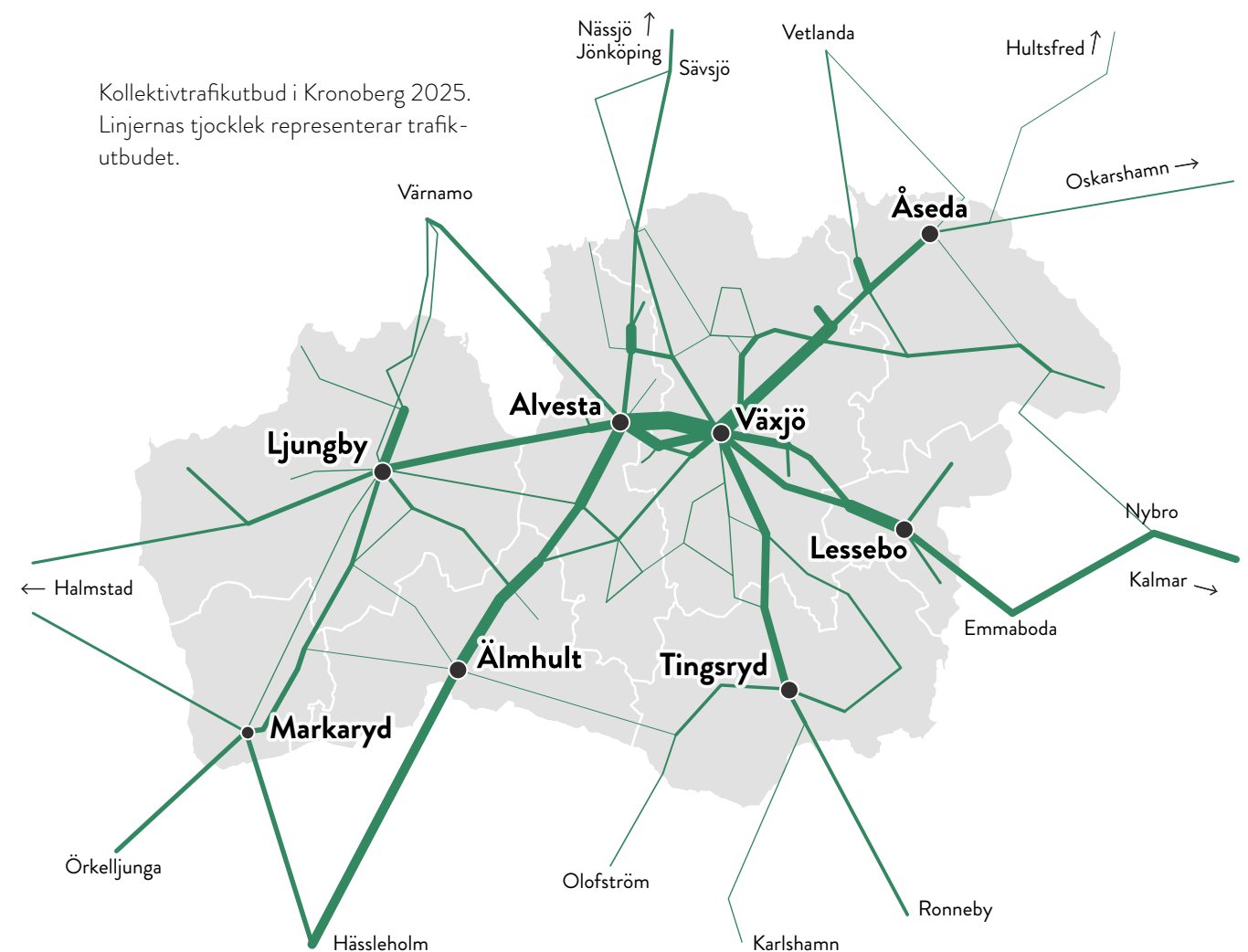
Läs mer: Resvaneundersökning Kronoberg





Dagens kollektivtrafik

Den lokala och regionala tågtrafiken utgör tillsammans med ett antal större regionbusslinjer stommen i det samhällsfinansierade kollektivtrafiksystemet. De skapar ett regionalt nät med ett bra utbud som erbjuder snabba pendlingsmöjligheter till och från samt mellan regionens kommunhuvudorter, men också över länsgräns. Denna trafik kompletteras av ett mer finmaskigt nät av busslinjer med lägre utbud.



Tågtrafik

Tågtrafiken utgörs av två olika system, regiontåg och lokaltåg, vilka kännetecknas av olika hastighet och uppehållsbild. De trafikerar tillsammans sträckorna Köpenhamn/Kastrup – Kalmar, Hässleholm – Markaryd och Växjö – Jönköping via antingen Värnamo eller Näsby. Det finns också kommersiell tågtrafik till Göteborg och Stockholm och Malmö. Mer information finns i bilaga Tågutvecklingsplan.

Regionbusstrafik

Regionbusstrafiken är också uppbyggd utifrån olika systemtänk. Trafiken i de större stråken har överlag stort resande, men körs utifrån olika trafikeringsupplägg. Snabbusstrafiken har få uppehåll och kortare restider, medan övrig regionbusstrafik har en tätare uppehållsbild vilket

medför längre restider. Det finns också regionbusstrafik utanför de stora stråken och den är främst utformad för att tillfredsställa skolevers resbehov.

Stadsbusstrafik

I dagsläget finns stadstrafik i tre av länets orter, Växjö, Älmhult och Alvesta. Stadstrafiken i Växjö har ett stort utbud med ett flertal linjer mellan stadens olika delar. Linjenätet består av nio linjer samt tre industriliner. Linje 3 är den största linjen i staden som i rusningstid trafikerar var 7,5 minut. Stadstrafiken i Älmhult har ett mindre utbud som knyter samman orten. I Alvesta tättort startade en stadsbusslinje under 2023 och det är Alvesta kommun som finansierar trafiken. Elbussar används i all stadsbusstrafik sedan sommaren 2025.



Glesbygdstrafik

Glesbygdstrafik är den form av kollektivtrafik som finns för de som bor i områden där det inte finns linjelagd kollektivtrafik. Trafiken är anropsstyrd, vilket innebär att resenären behöver förboka sin resa. Glesbygdstrafiken erbjuder resmöjligheter alla dagar i veckan och har utpekade hållplatser med tillgång till samhällsservice att åka till eller från. De flesta orter i länet med livsmedelsaffär har hållplatser för Glesbygdstrafiken.

Särskilda persontransporter

Särskilda persontransporter ska komplettera den allmänna kollektivtrafiken och ska vara tillgänglig för personer som av olika anledningar inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken. Dessa resor skapar förutsättningar för personer med funktionsvariation att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. Trafiken ska sträva efter att spegla den allmänna kollektivtrafiken utifrån rimlighet och möjlighet, med stor hänsyn till resenärens behov utifrån rättigheter i lagstiftning.

Länstrafiken är den organisation inom Region Kronoberg som samordnar färdtjänst- och riksfärdtjänststransporter, sjukresor och Glesbygdstrafik. För resor till sjukvård utanför länet finns även sjukreselinjen Linnéan som möjliggör bussresor till sjukvården i Malmö, Lund och Karlskrona. Myndighetsutövningen och utförandet av färdtjänst och riksfärdtjänst har av länets samtliga kommuner lämnats över till Region Kronoberg

Enligt gällande regelverk gäller att en färdtjänstresa får vara max tio mil fågelvägen från folkbokföringsadressen både inom och utan-

för Kronobergs län, för resor därutöver gäller riksfärdtjänst. Priset för en färdtjänstresa beror på resans längd, resenärens ålder och när resan bokas. För de som regelbundet reser till arbete, studier eller aktiviteter finns möjlighet att resa med en specifik periodbiljett till en fast kostnad per månad. Priset för en riksfärdtjänstresa beror på resans längd och är densamma i hela Sverige. Vid resor i den allmänna kollektivtrafiken får ledsagare åka med kostnadsfritt.

Målsättningen är att erbjuda en färdtjänstverksamhet som är trygg, kvalitativ och kostnadseffektiv. Trygghet och hög kvalitet är alltid viktiga faktorer, men generellt sett har resenärerna i särskilda persontransporter ett större behov av trygghet, säkerhet och enkelhet då olika former av funktionsvariationer och ålder kräver detta. De särskilda persontransporterna som Region Kronoberg ansvarar för bygger på effektivt resursutnyttjande där trafikplanering och fordonsdirigering hanteras av en gemensam trafikledning.

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

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



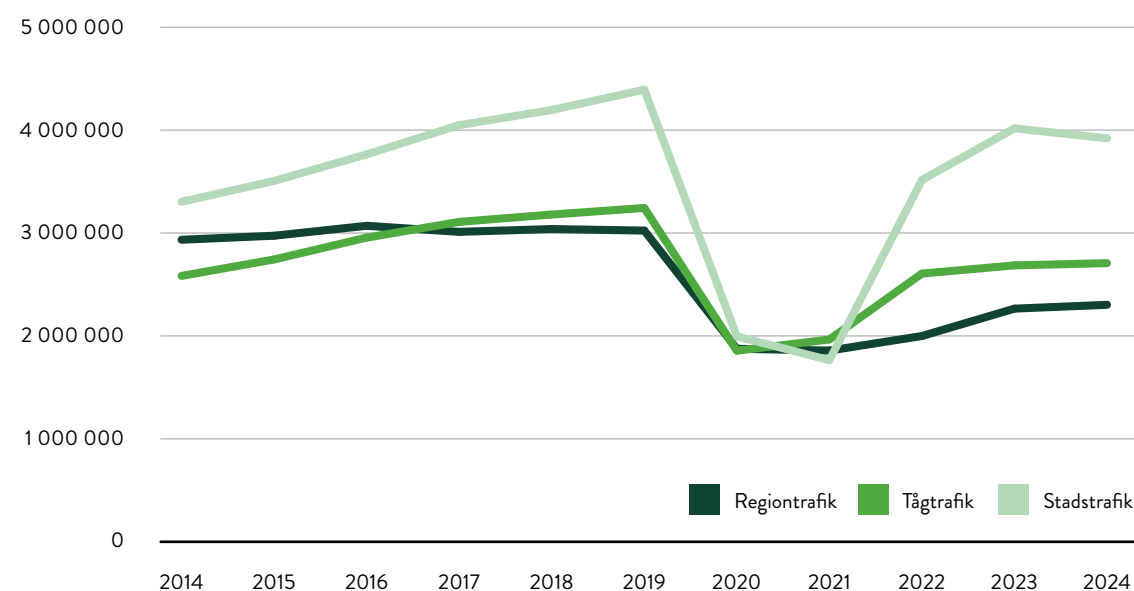
De senaste årens utveckling

Resandet med kollektivtrafiken i Kronoberg ökade i stadig takt fram till coronapandemin bröt ut 2020. Under pandemiåren minskade resandet kraftigt, inte minst till följd av restriktionerna och avrådan från att resa med kollektivtrafiken. Efter pandemin har resandet delvis återhämtat sig men når fortfarande inte upp till nivåerna innan pandemin. Det kan delvis bero på ökat distansarbete och lägre drivmedelspriser

vilket gör att fler väljer bilen. Sämst har återhämtningen i regionbusstrafiken gått, där resandet är på en betydligt lägre nivå jämfört med åren innan pandemin. För tågtrafiken användes en annan mätmetod för att beräkna antalet resande före 2019, vilket kan göra tabellen nedan missvisande. Antal resenärer i tågtrafiken bedöms samlat vara tillbaks på ungefär samma nivåer som före pandemin.

ANTAL PÅSTIGANDE PER ÅR 2014-2024

För att illustrera resandeutveckling används statistik för antal påstigande resenärer.



Basutbud

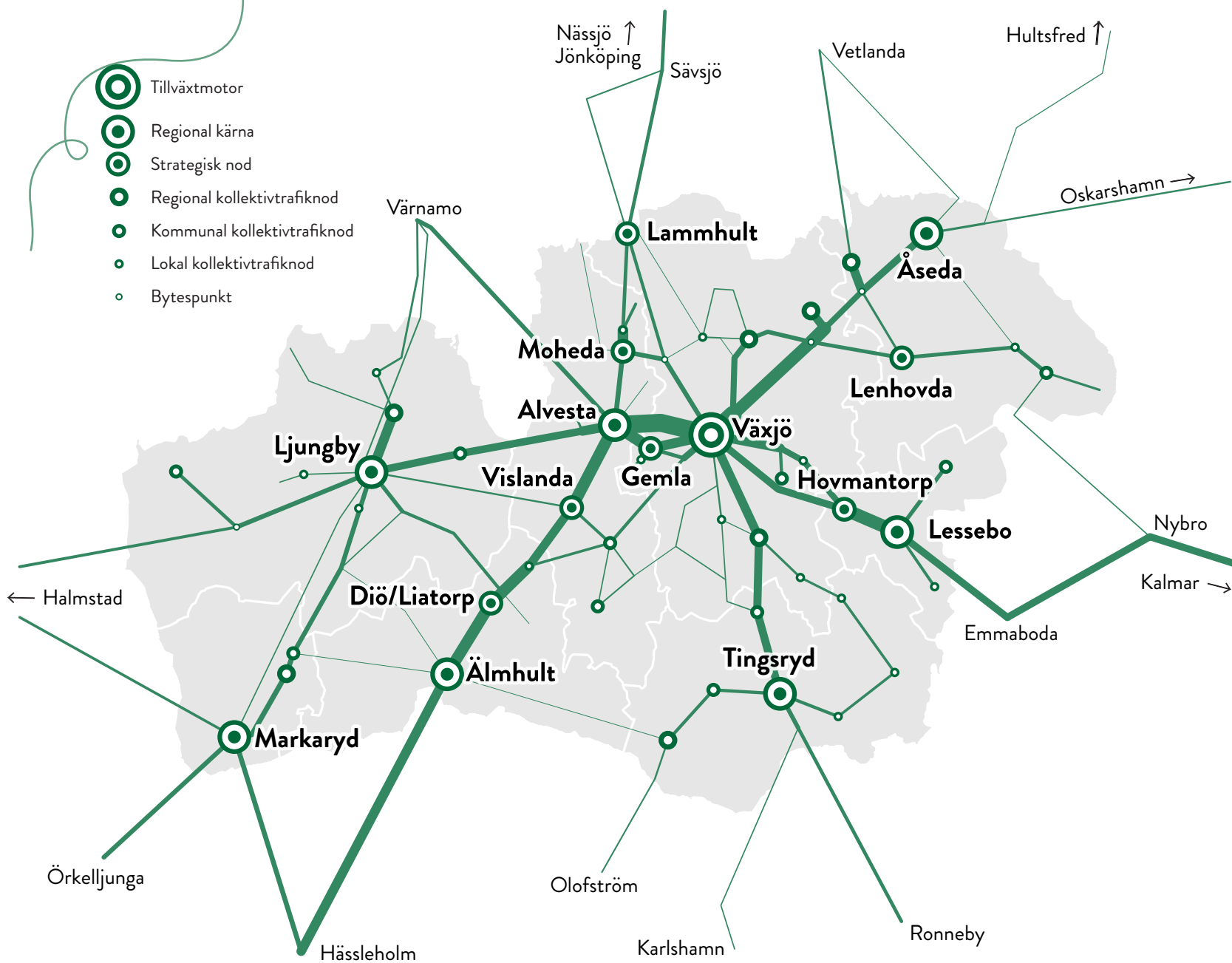
Kollektivtrafiken i Kronobergs län utgår ifrån ett basutbud för att säkerställa en god geografisk tillgänglighet och skapa möjligheter för att kunna bo och leva i hela Kronoberg. Med basutbud menas det lägsta utbud som ska finnas i Kronoberg med avseende till platsers storlek. Basutbudet anges i dubbelturer (dvs. en avgång i vardera riktning) och/eller öppettider (dvs. mellan vilka tider trafiken ska vara igång). Ett basutbud syftar till att skapa en regional balans samt en tydlighet i vilket det lägsta utbud som invånare kan förvänta sig runtom i Kronobergs län.

Basutbudet ger en grund att förhålla sig till, men varje plats och stråk behöver analyseras både för sig själv och i ett större sammanhang. I analysen är det viktigt att, till exempel, ta hänsyn till om ett stråk innehåller viktiga målpunkter och placeringen av en plats i förhållande till andra platser. Utifrån efterfrågan kan ett utbud utvecklas utöver basutbudet. Basutbudet utgår från orters befolkningsunderlag. Ju fler invånare en ort har, desto mer linjelagd kollektivtrafik. Däremot sker det löpande arbete kring bedömning av en orters behov, utöver angivet basutbud. Följande kriterier används för att bedöma orters utbud, utöver angivet basutbud. Kriterierna bedömer Region

Kronoberg som relevanta för att få kunskap om behov av fritids- och rekreationsresor och arbete- och studiependling samt serviceresor.

- Kommersiell och grundläggande service (Regional serviceprogram) – antal servicepunkter.
- Offentlig service – antal servicepunkter.
- Kultur och besöksanledningar – antal målpunkter.
- Dagbefolkning – antal förvärvsarbetare.
- Gymnasieelever – antal gymnasieelever inkl. gymnasiependling.
- Kommunala översiktsplaner – utvecklingsinriktning.
- Segregationsbarometern (SCB) – socio-ekonomiska förutsättningar.

Komplettering med Glesbygdstrafik sker i områden med ett mindre utbud av linjetrafik. Basutbudet uppnås i princip redan, i många fall har vissa platser ett betydligt högre utbud än vad basutbudet anger. Om basutbudet inte uppnås ska Region Kronoberg arbeta för att uppnå uppsatt basutbud.



Tillväxtmotorer är orter som fungerar som nav i regionen genom sitt breda utbud av bostäder, arbetsplatser, utbildning, kultur, nöjen, kommersiell service och flygplats. De har en särskild roll som mötesplatser för både invånare och besökare och rymmer de viktigaste miljöerna för högre utbildning och forskning. Syftet med att identifiera tillväxtmotorer är att lyfta fram platser med starka förutsättningar att driva regionens utveckling och öka dess attraktivitet. För att fullt ut kunna bidra till denna utveckling behöver tillväxtmotorerna vara lättillgängliga för invånare, inpendlare och besökare. För att klassas som tillväxtmotor ska orten vara utpekad som tillväxtmotor i Kronobergs regionala utvecklingsstrategi.

Regionala kärnor är orter som har en viktig funktion i regionens utveckling. De har en viktig funktion inom bostadsförsörjning, arbetsmark-

nad, offentlig och kommersiell service. Regionala kärnor har starka samband både inom och utanför länet, de har goda förutsättningar att utveckla och förstärka betydelsefulla funktioner som bidrar till hela regionens attraktivitet. För att klassas som regional kärna ska orten vara utpekad som regional kärna i Kronobergs regionala utvecklingsstrategi.

Strategiska noder är mindre orter som har en viktig funktion, både regionalt och lokalt. De bidrar till att stärka länets flerkärnighet och är centrala för att skapa en livskraftig och hållbar region. Strategiska noder erbjuder attraktiva boendemiljöer och har en särskild roll för kollektivtrafik, service, handel och arbetsplatser – både för den egna orten och för kringliggande bygder. För att klassas som strategisk nod ska orten vara utpekad som strategisk nod i Kronobergs regionala utvecklingsstrategi.

Regionala kollektivtrafiknoder är orter med potential för ett större resandeunderlag som gör orten till en särskilt viktig plats där kollektivtrafiken samlas och binds ihop. Avsikten med att identifiera kollektivtrafiknoder är framför allt att lyfta fram noder med goda förutsättningar som stärker kollektivtrafikens attraktivitet. För att klassas som regional kollektivtrafiknod behöver orten ha minst 1 000–2 999 invånare.

Kommunala kollektivtrafiknoder är orter med potential för ett betydande resandeunderlag på kommunal nivå som gör orten till en särskilt viktig plats där kollektivtrafiken samlas och binds ihop. Avsikten med att identifiera dessa noder är att lyfta fram platser med goda förutsättningar som stärker kollektivtrafikens attraktivitet.

För att klassas som kommunal kollektivtrafiknod behöver orten ha minst 500–999 invånare.

Lokala kollektivtrafiknoder har samma funktion som kommunala kollektivtrafiknoder men där basutbudet är lägre i förhållande till övriga kollektivtrafiknoder. För att klassas som lokal kollektivtrafiknod behöver orten ha minst 200–500 invånare.

Bytespunkter är särskilt viktiga hållplatser för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken. Huvudsakligen utgör en bytespunkt en samlingspunkt där resande kan göra byten mellan olika trafikslag. Vid bytespunkter eftersträvas pendlarparkering för bil och cykel samt gång- och cykelförbindelser till bytespunkter.

Tätort och Ortstruktur	Förutsättningar	Vardag	Helg*
Tillväxtmotor och regionala kärnor	Öppettider	05:00 – 22:00	06:00 – 22:00
Strategiska noder	Dubbelturer	15	8
Regional kollektivtrafiknod (1 000 – 2 999 invånare)	Dubbelturer	10	6
Kommunal kollektivtrafiknod (500 – 999 invånare)	Dubbelturer	8	4
Lokal kollektivtrafiknod (200 – 499 invånare)	Dubbelturer och Behovsstyrt	6	Glesbygdstrafik
Orter med färre än 200 invånare	Behovsstyrt	Glesbygdstrafik	Glesbygdstrafik
Stadsbuss - Växjö	Öppettider	05:00 – 00:00	06:00 – 23:00
Stadsbuss - Älmhult	Öppettider	07:00 – 20:00	09:00 – 19:00
Regiontåg	Öppettider	05:00 – 00:00	07:00 – 00:00
Lokaltåg	Öppettider	05:00 – 23:00	07:00 – 22:00

* Trafiken fördelas mellan lördag och söndag utifrån resbehov

Principer för tillköp av trafik

Region Kronoberg erbjuder kommunerna möjlighet att köpa till trafik, utöver den trafik som Region Kronoberg svarar för. Trafik som köps till bör eftersträva att ha en långsiktig uthållighet och inte konkurrera med befintlig kollektivtrafik. Tillköpt trafik betalas till självkostnadspris enligt grunderna i avtal mellan Region Kronoberg och kommunerna i regionen.

Region Kronobergs princip är att inte ta över kostnadsansvar för trafik som initierats eller startats upp av en kommun. Den lägsta nivån av kollektivtrafikutbud som Region Kronoberg tillhandahåller är definierat som Basutbud i gällande regionala trafikförsörjningsprogram.



Mål för kollektivtrafiken

Målstruktur

Under framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet har de viktigaste nyckelfrågorna identifierats genom en rad olika workshops och en bred samverkan med olika aktörer och intressenter. Arbetet ledde fram till en målstruktur som är utformad för att stegvis redovisa vad Kronoberg vill uppnå med kollektivtrafiken.

- **MÅLBILDEN** är tydligt kopplad till den regionala utvecklingsstrategin och säkerställer att arbetet med att utveckla kollektivtrafiken sker i linje med övergripande långsiktiga ställningstaganden för regional utveckling. Målbildens syfte är att tydligt peka ut riktningen för kollektivtrafikens utveckling, och att bidra till att det finns en röd tråd genom hela arbetsprocessen.
- **MÅLOMRÅDEN** är en tematisk nedbrytning av den övergripande målbilden. Dessa målområden definierar de tematiska områden som fokus läggs på när det gäller kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. De skapar en struktur i det målinriktade arbetet och säkerställer en helhetssyn på kollektivtrafikens utveckling.
- **MÅL** anger vad som ska uppnås inom respektive målområde. De specificerar önskade resultat och syftar till att ge en tydlig bild av de konkreta ambitionerna inom varje tematiskt område. I vissa fall är målen formulerade genom konkreta målnivåer och i andra fall som kontinuerliga riktningar.
- **INSATSER** beskriver hur arbetet mot målen ska bedrivas och vad som konkret ska genomföras för att uppnå dem. Här definieras de praktiska åtgärder och aktiviteter som krävs för att realisera de uppsatta målen.
- **UPPFÖLJNING OCH INDIKATORER** visar vad som mäts och hur, för att se om insatserna leder mot målen. Det gör att utvecklingsarbetet kan följas upp och drivas långsiktigt.

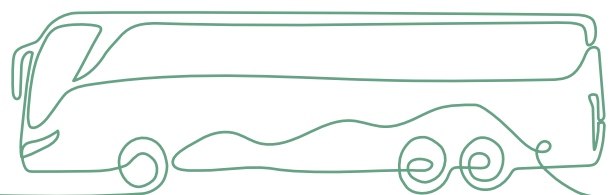
Målbild

Den regionala utvecklingsstrategins (RUS) målbild är *Ett gott liv i ett livskraftigt Kronoberg*. Denna visar den långsiktiga inriktningen för länets utveckling och lyfter fram faktorer som öppenhet och närhet, småländsk klurighet och att Kronoberg genom sitt läge utgör Sydsvertiges mittpunkt.

Trafikförsörjningsprogrammets målbild har formulerats utifrån RUS:ens målbild. Målbilden syftar till att på ett kärnfullt sätt sammanfatta vad Region Kronoberg vill uppnå med länets kollektivtrafik och peka ut en riktning för kollektivtrafikens utveckling som går i linje med RUS:ens målbild.

HÅLLBAR MOBILITET FÖR ETT LIVSKRAFTIGT KRONOBERG

- Kollektivtrafiken i Kronobergs län är tillgänglig för alla och ger såväl invånare som besökare goda möjligheter att resa på ett hållbart sätt, oavsett var man bor eller vilka förutsättningar man har.
- Kollektivtrafiken bidrar till minskade utsläpp, effektiv energianvändning och en bättre livsmiljö genom satsningar på förnybara och hållbara lösningar.
- En modern och pålitlig kollektivtrafik stärker Kronobergs läns attraktivitet. Det underlättar för resande och knyter ihop Kronoberg, både inom länet och till grannregioner.
- Genom smart resursanvändning, digitalisering och innovation skapas ett transportsystem som är både ekonomiskt hållbart och framtidssäkert.



Målområden

Den övergripande målbilden pekar ut den långsiktiga generella riktningen för utvecklingen av länets kollektivtrafik. För att kunna koppla målbilden, och därmed RUS:ens ambitioner och ställningstaganden, till konkreta utvecklingsinsatser har trafikförsörjningsprogrammets målbild delats upp i fyra tematiska målområden. Dessa omfattar tillsammans ett brett spektrum av faktorer som relaterar till kollektivtrafiken på olika sätt.

Utöver dessa specifika målområden finns det även ett fokusområde innovation. Den strategiska inriktningen innovation gäller för dessa fyra målområden, vilket möjliggör ett utforskande och utvecklande arbetssätt för organisationen för att nå de uppsatta målen.

Målbild	Hållbar mobilitet för ett livskraftigt Kronoberg			
Målområden	Samhälls- utveckling	Trafik	Kund och allmänhet	Hållbar resurs- användning
Mål	• Samhällsplanering med kollektivtrafikperspektiv • Kollektivtrafiken ska vara inkluderande	• Alla invånare ska ha ett grundläggande kollektivtrafikutbud • Stärkt tillgänglighet till länets strategiska noder, regionala kärnor och tillväxtmotor, samt tillväxtmotorer i Sydsverige. • Kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhängande	• Nöjdheten ska öka • Tryggheten ska öka	• Ökat hållbart resande – med kollektivtrafik, cykel och gång • Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska vara minst 50 procent • Förnybar energi och ökad energieffektivitet • Den särskilda kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad resurseffektivitet
Fokusområde	Innovation			
	Mål: Initiera och medverka i forskning och innovation kring mobilitet			





MÅLOMRÅDE:

Samhällsutveckling

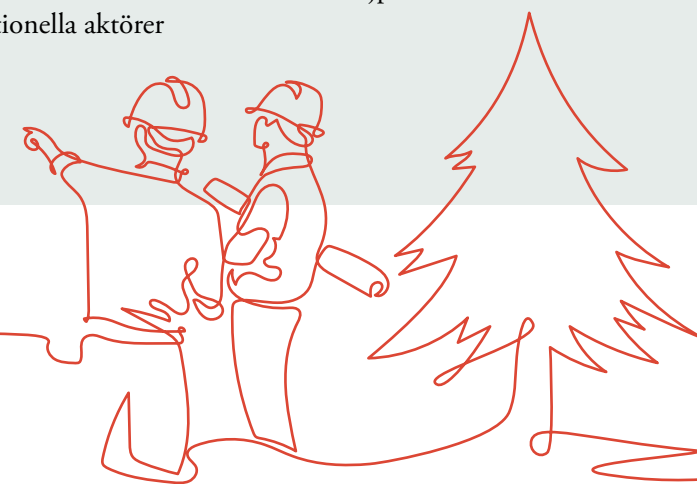
Kollektivtrafiken ska vara en integrerad del av samhällsplaneringen och bidra till en hållbar, jämlik och attraktiv region genom samverkan mellan aktörer



Samhällsplanering med kollektivtrafikperspektiv

Kollektivtrafiken är idag endast delvis samordnad med övrig samhällsplanering. Nya etableringar av bostäder, handel och verksamheter planeras både i kollektivtrafiknära lägen och i lägen utan kollektivtrafik. För att skapa ett samhälle med attraktionskraft behövs en kollektivtrafik som är attraktiv och resurseffektiv, och därför är samverkan nödvändig. Kollektivtrafiken måste ses i ett större sammanhang och Region Kronoberg ska tillsammans med andra kommunala, regionala och nationella aktörer

verka för att kollektivtrafiken får en strukturbildande roll vid utveckling av våra samhällen. Bostadsbyggande, infrastrukturutveckling samt lokalisering av service och verksamheter skapar tillsammans med kollektivtrafiken en grund för en hållbar region där människor ges goda förutsättningar att leva och utvecklas. Kollektivtrafiken behöver tidigt vara en del i längre planprocesser så som framtagande av översikts- samt detaljplaner.



Kollektivtrafiken ska vara inkluderande

Målet om att kollektivtrafiken ska vara inkluderande handlar om att skapa regional och lokal tillgänglighet och att bygga ett kollektivtrafiksystem som är relevant för det vardagliga resbehovet hos allt fler. Tillgängligheten vid noder, hållplatser och bytespunkter är en grundläggande förutsättning för ett fungerande och jämlikt transportsystem. Arbetet med tillgänglighet behöver omfatta såväl den fysiska utformningen och gestaltningen av hållplatserna som angränsande gång- och cykelvägar, vilka ska vara säkra, trygga och framkomliga.

Tillgänglighetsarbetet bör vidareutvecklas och inkludera fler aspekter än enbart fysisk tillgång. Det innefattar informationsgivning samt biljett- och betalsystem. Dessa delar ska samverka för att möjliggöra ett sammanhållet och användarvänligt resande för alla.

Kollektivtrafiken i Kronoberg ska planeras med en långsiktighet och med ett helhetsperspektiv. För att länets invånare, kommuner och andra aktörer ska kunna planera sin vardag behöver kollektivtrafiken vara tydlig, pålitlig och långsiktigt planerad. Förändringar ska ske med framförhållning och inte genomföras abrupt. Samtidigt förändras förutsättningar och då måste kollektivtrafiken anpassas och utvecklas i takt med detta. Olika linjer och trafikslag har ett ömsesidigt beroende, exempelvis genom anpassning av tidtabeller, och om en del av denna helhet tas bort får det en påverkan.

Trafiksystemet i sin helhet kan få förändrade förutsättningar och därför är det grundläggande att analysera hur eventuella förändringar på enskilda linjer eller trafikslag påverkar andra delar av trafiksystemet. Därför är det viktigt att vid planering, genomförande och uppföljning av kollektivtrafiken hantera olika sociala, ekologiska och ekonomiska konsekvenser. För att beskriva och analysera konsekvenser av förändringar arbetar Region Kronoberg med två verktyg för att stödja detta arbete: Social konsekvensanalys (SKA) i transportplanering samt Barnrättsbaserat beslutsunderlag.

Insatser

SAMVERKAN MELLAN AKTÖRER

Kollektivtrafiken kräver en samordnad planering och starkare koppling mellan det strategiska arbetet på regional nivå och kommunernas översiktliga och fysiska planering – som i Kronoberg benämns som Samplanering Kronoberg.

Att kunna ta sig inom Kronoberg och till angränsande regioner är särskilt viktigt för Kronobergs län eftersom alla kommuner angränsar till ett annat län och in- och utpendlingen är stor till samtliga grannregioner. Samverkan mellan de sydsvenska regionerna är av stor vikt för att kunna skapa en kollektivtrafik som är enkel, attraktiv, trygg och pålitlig för resenären.



Insatser 2027 – 2030

UPPRUSTNING AV LÄNETS HÅLLPLATSER

Hållplatser med över 2 500 påstigande per år tillgänglighetsanpassas. Ansvar för att genomföra insatsen ligger på väghållaren. Arbetet med detta beskrivs mer ingående i bilaga Hållplatshandbok.

UTVECKLA BYTESPUNKTER/NODER MELLAN OLIKA TRAFIKSLAG

För att stärka hela resan, från dörr till dörr, behöver kollektivtrafikens bytespunkter utvecklas. Det handlar om att göra det enkelt att ta sig till och från hållplatser och stationer med gång, cykel och bil samt skapa väl fungerande byten mellan olika trafikslag. För att öka det hållbara resandet är det även viktigt att bytespunkten upplevs som trivsamt och tryggt.

FRAMKOMLIGHETSÅTGÄRDER I VÄXJÖ FÖR STADS- OCH REGIONBUSSTRAFIKEN

Det är inte bara ombyggnationer i infrastrukturen som skapar en attraktiv kollektivtrafik, utan det är även en attraktiv trafikering (linjedragning, tidtabell), fordonstyp samt betalnings- och informationssystem som spelar roll för resenärens totala upplevelse. En viktig slutsats är att effekterna av åtgärder ofta blir större när de kombineras, och det kan vara svårt att isolera effekten av enskilda åtgärder i en stadsmiljö. Arbetet inriktas på att samverka med Växjö kommun för att hitta framkomlighetsåtgärder. Till exempel busskörfält, signalprioritering och effektiva på- och avstigningar. Det är viktigt att se till helheten och inte bara enskilda åtgärder.

UTVECKLING JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR

MARKARYDSBANAN

Pågatågstrafiken mellan Hässleholm och Markaryd förlängs till Halmstad med stopp i Knäred och Veinge, vilket skapar starkare koppling till städer längs med Väst kustbanan från sydöstra Kronoberg samt till våra grannlän Halland och Skåne. Markarydsbanan fyller en viktig funktion för det lokala tågsystemet i Kronoberg och har även en nationell funktion som omledningsbana för Väst kustbanan.

Insatser 2031–2035

UTVECKLING JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR

DUBBELSPÅR ALVESTA – VÄXJÖ OCH TRIMNINGSÅTGÄRDER

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

SYDOSTLÄNKEN

I gällande nationell plan 2022–2033 för transportinfrastruktur finns Sydostlänken med som objekt. Befintlig bana mellan Älmhult och Olofström rustas upp och elektrifieras, och ny bana byggs mellan Olofström och Blekinge kustbana för att förbättra för godstrafiken och skapa bättre förutsättningar för näringslivet i regionen samt för att fungera som omledningsbana. För att möjliggöra för persontrafik på sträckan Älmhult – Karlshamn kommer Region Kronoberg via Länstransportplanen att samfinansiera utbygganden av mötesspår på sträckan.

EMMABODA STATION

Emmaboda station är en viktig knutpunkt som binder samman Växjö, Kalmar och Karlskrona. Förbättringar på Emmaboda station syftar till att samordna nationell och lokal planering och regionala behov för att skapa de bästa förutsättningarna för tågtrafiken längs Kust till kustbanan. Stationen har framför allt brister gällande byte över plattform vilket ger låg tillgänglighet och långa bytestider. God tillgänglighet och trafiksäkerhet för trafikanter som nyttjar kollektivtrafiken på stationen är särskilt viktigt.

STATIONSÅTGÄRDER NÄSTA GENERATION ÖRESUNDSTÅG (NGÖ)

För att möta resandebehovet och möjliggöra längre tåg med fler sittplatser behöver plattformar längs de banor där Öresundstågen trafikerar successivt förlängas till 250 meter. Detta är en nödvändig insats för att framtidens tågtrafik ska kunna hantera kapacitetskrav, erbjuda tillräcklig tillgänglighet och stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft i hela regionen.





MÅLOMRÅDE:

Trafik

Målområdet handlar om vilken utveckling av kollektivtrafiken som ska ske i länet. Grunden i utvecklingen är att kollektivtrafiksystemet ska förbättras både inom Kronoberg men också till våra grannregioner. Satsningar på kollektivtrafiken ska framförallt ske där det finns potential till ökat resande samtidigt som alla Kronobergare ska ha tillgång till ett grundläggande utbud. Det handlar också om att kollektivtrafiken ska vara sammanhängande och att det ska upplevas enkelt att byta mellan olika trafikslag

Alla invånare ska ha ett grundläggande kollektivtrafikutbud

Målet handlar om att invånarna i länet ska ges bättre resmöjligheter med kollektivtrafiken för att vardagslivet ska fungera. Länstrafiken Kronoberg ska arbeta för att basutbudet ska kunna uppnås, både när det handlar om kollektivtrafikens öppettider och turutbud till Kronobergs orter och bygd.

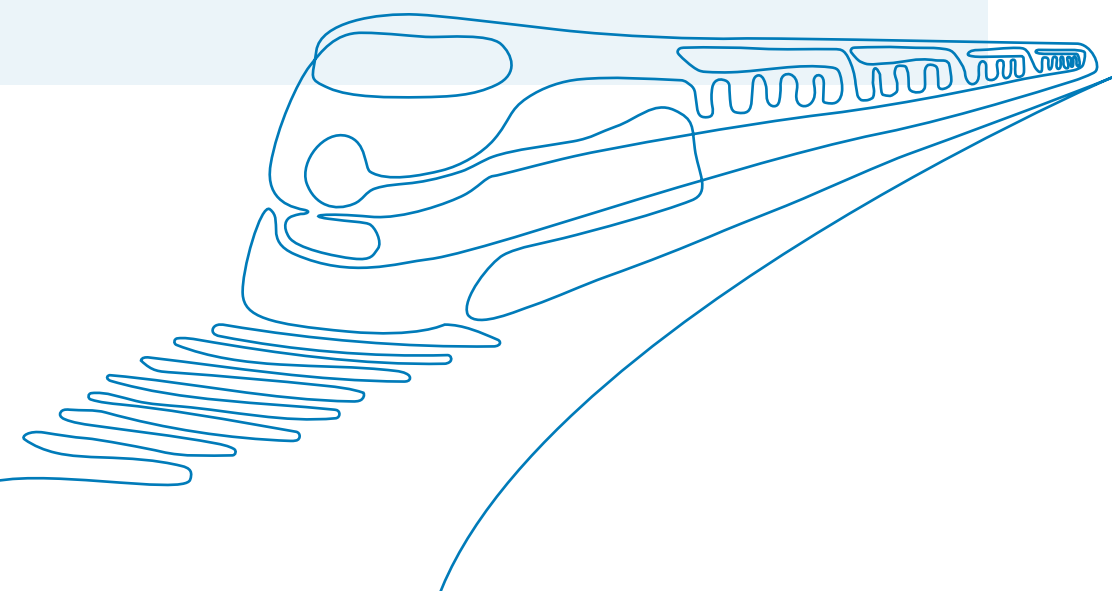
Stärkt tillgänglighet till länets strategiska noder, regionala kärnor och tillväxtmotor, samt tillväxtmotorer i Sydsverige.

Här handlar det framförallt om att knyta samman länets större orter och att utveckla resmöjligheterna till grannregionerna. Utvecklingen av tågtrafiken blir viktig för att kunna nå

detta mål men även regionbusstrafiken spelar en viktig roll. Det påbörjade arbetet med att se över och omfördela resurser till linjer och stråk med potential till resandeökningar blir en viktig del i arbetet men även utveckling av stadsbusstrafik och Glesbygdstrafik.

Kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhängande

En avgörande faktor för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt resalternativ är att kollektivtrafiknätet uppfattas som sammanhängande. Det ska vara enkelt att byta mellan exempelvis bil och buss eller mellan buss och tåg. Glesbygds- trafiken är ett alternativ för de som vill resa i länets glesa miljöer där den allmänna kollektivtrafiken saknas men ska också kunna användas till bytespunkter för att därifrån kunna resa vidare.



Insatser 2027 – 2031

UTVECKLING TÅGTRAFIK, STEG 1

START TRAFIKERING MARKARYD – HALMSTAD
Markarydsbanan, delen Markaryd-Halmstad, byggs om och anpassas för persontrafik. Arbetet har pågått under en längre tid och ska vara färdigt under 2028. I december samma år förlängs därför trafiken, som idag kör mellan Hässleholm och Markaryd till Halmstad. Det finns en gemensam ambition om timmestrafik på banan.

UTVECKLING AV TRAFIK VÄXJÖ – KALMAR
Trafiken med lokaltåg mellan tillväxtmotorerna Växjö och Kalmar utökas med fler turer.

UTVECKLING ÖRESUNDSTÅGSTRAFIK
Timmestrafik med Öresundstågen ska uppnås under perioden under såväl vardag som helg.

Se mer information i bilaga Tågutvecklingsplan.

ÖVERSYN AV LOKALTÅGENS TRAFIKERING

En översyn görs av hur dagens trafikupplägg ser ut. I översynen ses exempelvis utbud, resbehov, ankomst- och avgångstider och möjlighet till mer taktfast trafik över. Insatsen syftar till att förbättra dagens trafik utan att tillföra större resurser. Det kan dock komma att ske enstaka utbudsökningar.

UTVECKLING BUSSTRAFIK

STADSBUSS

Stadsbusstrafiken i Växjö ses kontinuerligt över. En större översyn har påbörjats och kommer att slutföras under perioden. Målet är att förbättra utbudet, rätta ut linjerna och se till att bussens framkomlighet förbättras. Växjö stad förväntas växa under kommande år och för att undvika en trafikinfarkt behövs nya grepp och satsningar för att erbjuda ännu mer attraktiv kollektivtrafik. På sikt är målet därför att kunna etablera en BRT-linje i Växjö. BRT står för Bus Rapid Transit, vilket kan sägas vara busstrafik med korta restider, få stopp, hög kapacitet, egen image och infrastruktur. Under perioden påbörjas utredningsarbete i samverkan med Växjö kommun för hur en sådan linje kan etableras.

Stadsbusstrafiken i Älmhult ska under perioden också genomgå en översyn.

REGIONBUSS

Ett arbete har startats upp med att modernisera trafikuppläggen på många regionbusslinjer. Det är ett omfattande arbete som handlar om att trafiken ska omfördelas till stråk och på linjer där resbehovet är stort. Större linjer ska också få taktfasta tidtabeller och linjer med potential till ökat resande får större utbud. Centralt i arbetet är att förändringar ska baseras på dialog med Kronobergarna.

GLESBYGDSTRAFIK

Glesbygdstrafiken ska anpassas till att i större utsträckning bli en del av den ordinarie kollektivtrafiken. Det ska bli enklare att byta mellan Glesbygdstrafik och ordinarie linjetrafik. Regelverket för Glesbygdstrafiken ses över vid behov.

FÖRBÄTTRA BYTESMÖJLIGHETER

Som ett led i att förenkla resandet ska översyn av hur trafiken fungerar vid viktiga bytespunkter och noder. Det ska vara enkelt att byta mellan olika trafikslag. Insatsen innefattar också hur bytesmöjligheter kommuniceras i reseplanerare och app, vilket också ökar tryggheten.

KOMBINERAD MOBILITET - UTFORSKA OCH TESTA

Under perioden ska detta område utforskas och utvecklas. Det handlar om att Region Kronoberg mer ska gå mot att vara en mobilitetsaktör som kan erbjuda mer än bara kollektivtrafik som färd-sätt. Det kan handla om att erbjuda en palett av tjänster, såsom bilpool, cyklar eller elsparkcyklar. En del andra regioner har påbörjat arbetet och därför blir omvärldsbevakning och erfarenhetsutbyten viktigt inledningsvis. Under perioden ska något eller några testprojekt äga rum och därefter utvärderas.



Insatser 2031 – 2035

UTVECKLING TÅGTRAFIK, STEG 2

UTÖKAD LOKALTÅGSTRAFIK

Under perioden kommer lokaltågen utökas. Se mer information i bilaga Tågutvecklingsplan.

- Växjö – Emmaboda – Kalmar (–Karlskrona)
- Växjö – Alvesta – Nässjö – Jönköping
- Växjö – Alvesta – Värnamo
- Växjö – Alvesta – Hässleholm
- Hässleholm – Markaryd – Halmstad

TRAFIKSTART SYDOSTLÄNKEN

Trafiken startas upp på Sydostlänken mellan Älmhult och Karlshamn. Befintlig bana mellan Älmhult och Olofström rustas upp och elektrifieras, och ny bana byggs mellan Olofström och Blekinge kustbana för att möjliggöra gods- och persontrafik. Möjlig byggstart är 2027 – 2029. Trafikstart beror på när infrastrukturen är anpassad och färdigbyggd.

Se mer information i bilaga Tågutvecklingsplan.

BRT - LINJE I VÄXJÖ STADSTRAFIK

Efter noggranna förberedelser startas en BRT-linje upp i Växjö stad. Kräver omfattande infrastrukturinvesteringar och nära samverkan med Växjö kommun. Insatsen skulle kraftigt öka kapaciteten och leda till ökad attraktivitet i kollektivtrafiksystemet mellan stora målpunkter i Växjö.

Utblick efter 2035

Någon gång mellan 2035 och 2040 kommer Öresundstågs fordonsflotta att i sin helhet bytas ut. De nya tågen kommer att bli mer kapacitetsstarka jämfört med dagens tåg. De nya fordonen kan också innebära att en del plattformar på stationerna i Kronoberg kan behöva förlängas.

Ytterligare utbudsförstärkningar på vissa tåglinjer kommer att göras efter 2035. Mer information om detta finns i bilaga Tågutvecklingsplan.



MÅLOMRÅDE:

Kund och allmänhet

Kollektivtrafiken ska vara trygg, tillgänglig och enkel att använda – för alla. Både inom länet och över länsgräns. Den ska ta hänsyn till olika människors behov och se till att alla kan resa, oavsett funktionsförmåga



Fler ska vara nöjda med kollektivtrafiken, både resenärer och allmänheten

Målet är att kollektivtrafiken inte bara ska fungera, utan också vara något som människor tycker om och vill använda. För att bidra till en hållbar utveckling i regionen är det viktigt att både nuvarande och potentiella resenärer känner sig nöjda.

Det ska vara enkelt att köpa biljett och avgångstiderna ska passa resenärernas behov. Kollektivtrafiken ska dessutom vara prisvärd, med hög service och ett gott bemötande. En resa med hög komfort, där restiden kan användas till exempelvis arbete eller vila, ökar trivselen ytterligare. Genom att lyssna till resenärers och allmänhetens behov och erfarenheter kan nöjdheten stärkas och kollektivtrafiken utvecklas på ett sätt som fler vill ta del av.

Tryggheten ska öka

Alla resenärer ska känna sig trygga när de reser med kollektivtrafiken. För att fler ska vilja resa är det viktigt att den upplevs som både trygg och tillgänglig. Tryggheten stärks när bussar och tåg går i tid, när ombordpersonalen ger ett gott bemötande och förarna kör trafik-säkert. Resenärerna behöver också få tydlig information vid eventuella trafikstörningar. Dessutom ska det vara rent, snyggt och trivsamt både ombord på bussar och tåg samt på stationer och hållplatser.



Insatser 2027-2035

STÄRKT DIALOG

Genom att utgå från användarnas behov – och involvera dem i processen – kan kollektivtrafiken utvecklas på ett mer inkluderande och träffsäkert sätt. Tjänstedesign är ett av flera verktyg i arbetet med att stärka dialogen med olika grupper. Olika grupper har olika möjligheter att påverkar kollektivtrafiken och barn och unga är en grupp där Region Kronoberg vill utveckla arbetssätten och strukturerna för att på så sätt göra barn mer delaktiga i kollektivtrafikens utveckling.

TRAFIKINFORMATION OCH SERVICE

När kollektivtrafiken inte går som planerat är tydlig och snabb information avgörande för att öka kundupplevelsen. Resenärer behöver snabbt förstå vad som har hänt, hur länge störningen pågår och vilka alternativ som finns för att ta sig vidare. Arbetet behöver fokusera på samverkan med andra aktörer, nya arbetssätt och tekniska lösningar och stärka arbetet med ersättningstrafik.

ATTRAKTIVA TÅGSTATIONER

Länets tågstationer sköts och drivs av olika aktörer. Att dessa samverkar effektivt är avgörande för att tågstationen ska vara en attraktiv plats att vistas på. Arbetet bör inriktas på att förtydliga ansvar för tex information samt drift och underhåll. Länstrafiken bidrar genom att initiera arbetet.

”

Genom att vara synlig i samhället stärks bilden av kollektivtrafiken som pålitlig, modern och hållbar

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA SYNAS

För att kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt och naturligt val behöver den vara synlig i människors vardag. När bussar, tåg, hållplatser och information finns närvarande i gaturummet och i samhällsplaneringen blir kollektivtrafiken en självklar del av hur människor rör sig. Det är därför avgörande att kollektivtrafiken, inklusive bemötande och information, håller hög kvalitet. På det sättet kommer kollektivtrafiken upplevas som pålitlig, modern och hållbar. Det handlar både om att finnas med i den fysiska miljön – genom välskötta hållplatser, tydlig skyltning och tillgänglig information – och om att synas i kommunikationen, exempelvis i media, kampanjer och samarbete med skolor och arbetsplatser.

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA VARA PRISVÄRD

Känslan av att kollektivtrafiken är prisvärd förstärks när biljetterna är flexibla, rimligt prissatta och enkla att köpa. Biljettutbudet ska upplevas relevant och lätt att förstå för våra resenärer. Försäljningskanaler ska kontinuerligt anpassas och utvärderas för att möta kundbehov men samtidigt vara kostnadseffektiva. Verksamheten ska även arbeta för att förenkla länsöverskridande resor.

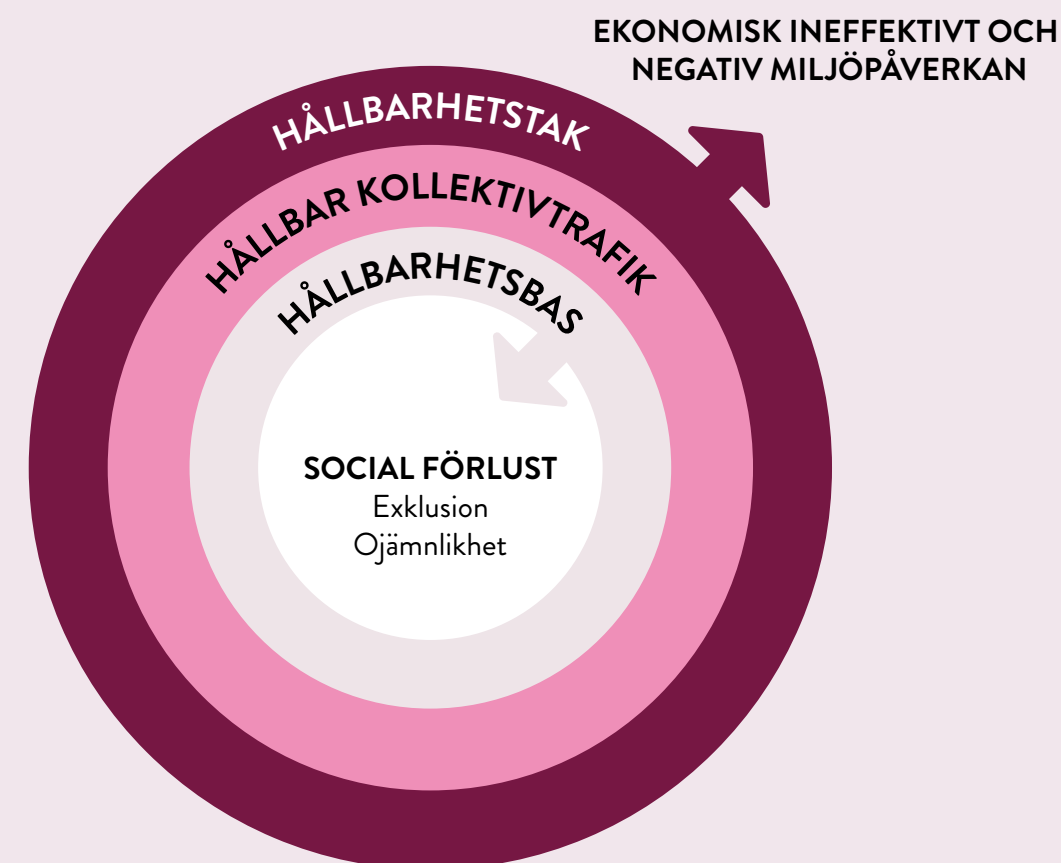


MÅLOMRÅDE:

Hållbar resursanvändning

Målområdet handlar om att kollektivtrafiken ska utvecklas på ett smart och resurseffektivt sätt där de tillgängliga medlen ska användas så att största möjliga nytta uppnås. Det handlar om att hantera ekonomin ansvarsfullt och samtidigt bidra till samhällsnytta som tillgänglighet och social hållbarhet.

En viktig del är att minska kollektivtrafikens negativa påverkan på miljön genom att använda förnybara energikällor och främja hållbara alternativ. Det handlar om att göra kollektivtrafiken till ett verktyg för hållbar utveckling. På detta sätt skapas en kollektivtrafik med långsiktig nytta i hela regionen.



Munkmodellen tar sin utgångspunkt i de globala målen i Agenda 2030, och att utveckling måste ske inom planetära gränser.

Munkmodellen tydliggör balansen som målet Hållbar resursanvändning strävar efter – mellan tillräcklig tillgänglighet för alla och ett ansvarsfullt nyttjande av resurser. Hållbarhetsbasen är den tillgänglighet som behövs för att människor ska kunna leva och verka i hela

Kronoberg, medan hållbarhetstaket markerar gränsen för vad som är resurseffektivitet och långsiktigt hållbart. Inom denna ram kan en hållbar kollektivtrafik upprätthållas och utvecklas.



Ökat hållbart resande med kollektivtrafik, gång och cykel

Fler ska välja att resa med kollektivtrafik, cykel och gång för att bidra till ett mer hållbart samhälle. Det leder till minskade utsläpp, bättre hälsa och en högre livskvalitet för invånarna i Kronoberg.

Målet är att främja det bästa sättet att resa – med respekt för människors olika behov och platserns unika förutsättningar. För att nå dit krävs en kollektivtrafik som är pålitlig, tillgänglig och prisvärd.

En viktig förutsättning i detta arbete är ”hela resan-perspektivet” som innebär att möjliggöra kombinationsresor med gång, cykel, bil och kollektivtrafik genom sammanhängande trafikslagsövergripande infrastruktur.

Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska vara minst 50 procent

Självfinansieringsgraden visar hur stor del av kollektivtrafikens kostnader som täcks av biljettintäkter. En nivå på 50 procent innebär att resenärerna står för hälften av kostnaden, medan resterande del finansieras med offentliga medel. Självfinansieringsgraden varierar mellan olika delar av Kronoberg, trafikslag och tid på dygnet. Viktigt att understryka är att ingen trafik i Kronoberg genererar ett överskott som kan subventionera annan trafik, vilket innebär att alla tåg- och busslinjer kräver en regional finansiering. Det är en balans mellan ekonomiskt ansvar och samhällsnytta. För att nå målet behöver kollektivtrafiken vara attraktiv, pålitlig och prisvärd så att fler väljer att resa hållbart framför bilen. Kollektivtrafiken ska utgå från ett basutbud i hela länet och satsningar ska främst prioriteras till linjer och stråk där det finns potential till ökat resande.

Förnybar energi och ökad energieffektivitet

Region Kronoberg spelar en viktig roll i att uppnå de nationella målen om att minska utsläppen och bli fossilfritt land till år 2045. Region Kronoberg bidrar till att uppnå dessa mål genom att använda förnybara energislag i fordonsflottan. Det är viktigt att fortsatt arbeta med att ställa höga krav på förnybara drivmedel i upphandlingar för att minska klimatpåverkan och sträva efter att målet kan säkerställas långsiktigt.

Energieffektivitet mäts som energianvändning per personkilometer (kWh/pkm), vilket innebär att både fordonens energiförbrukning och belägningsgraden spelar en avgörande roll. Om flera väljer att resa kollektiv blir energieffektiviteten högre, då energianvändningen utgår från antalet personer som reser. Därför behöver arbetsmetoder för att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft prioriteras för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och därmed energieffektivitet.



”

Strävan är att främja det bästa sättet att resa – med respekt för människors olika förutsättningar och platserns unika förhållanden



Särskilda persontransporter ska planeras och utföras för en ökad resurseffektivitet

Målsättningen är att erbjuda en färdtjänstverksamhet som är trygg, kvalitativ och kostnads-effektiv. Trygghet och hög kvalitet är alltid viktiga faktorer, men generellt sett har resenärerna i den särskilda persontrafiken ett större behov av trygghet, säkerhet och enkelhet, då olika former av funktionsvariationer och ålder kräver detta. Region Kronoberg ansvarar för att särskilda persontransporter bygger på effektivt resursutnyttjande där trafikplanering och fordonsdirigering hanteras av en samlad trafikledning. Resor ska i den mån det går samordnas, dock med beaktande av gällande regelverk avseende restider och utifrån resenärens villkor. Genom samordning av resor och överflyttning av resenärer från färdtjänst och sjukresor till en tillgänglighetsanpassad allmän kollektivtrafik skapas också resurseffektivitet genom minskad särskilda persontransporter.



Insatser 2027 - 2031

UPPHANDLING SERVICERESOR

Upphandling är ett strategiskt verktyg för att skapa hållbara samhällen med långsiktighet och ett helhetsperspektiv. Under perioden kommer upphandling av serviceresor att genomföras.

PLAN FÖR ATT UPPNÅ EN SJÄLVFINANSIERINGSGRAD PÅ 50 PROCENT

Tågtrafiken står inför stora investeringar i nya fordon inom lokal- och regionalstågssystemen, vilket kommer att innebära ökade kostnader i många år framöver. Det kommer att påverka självfinansieringsgraden och den kommer sannolikt sjunka under 50 procent. För att hantera detta kommer en plan att upprättas för att på längre sikt kunna uppnå målsättningen på 50 procent självfinansieringsgrad. En central del av planen är att utvärdera nuläget och hitta sätt att främja kollektivtrafik som ett alternativ till bilresor, för att få fler resenärer. I planen ingår även en analys av kostnadsutvecklingen i relation till intäkterna samt åtgärder som kan bidra till att stärka självfinansieringsgraden.



MARKNADSINSATSER FÖR ÖKAT HÅLLBART RESANDE

Arbetet med att göra kollektivtrafiken mer synlig, attraktiv och lätt att välja behöver fortsätta under programperioden. Att få fler att välja kollektivtrafiken är viktigt för att minska trängsel, minska utsläpp, öka folkhälsan och bidrar samtidigt till att mål om självfinansieringsgrad och marknadsandel kan nås. Verksamheten ska fortsätta med marknadskommunikation som syftar till att sänka trösklar och som lyfter fram fördelar med våra tjänster. Det kan ske genom kampanjer, Länstrafikens information, och synlighet i olika kanaler.

FRAMTIDENS DRIVMEDEL I KRONOBERG

För att säkerställa att kollektivtrafiken långsiktigt kan bidra till ett hållbart samhälle krävs en helhetsbild av drivmedlens infrastruktur som stödjer användningen av förnybara drivmedel och energieffektiva fordon.

En kartläggning ska genomföras för att identifiera nuläge, kapacitet och utvecklingsmöjligheter för kollektivtrafikens tank- och laddinfrastruktur. Syftet med kartläggningen är att skapa ett underlag för strategiska investeringar och prioriteringar.

Insatser 2031–2035

UPPHANDLING AV STADS OCH REGIONBUSSTRAFIK I HELA KRONOBERG

Upphandling är ett strategiskt verktyg för att skapa hållbara samhällen med långsiktighet och ett helhetsperspektiv. Under perioden kommer all ny linjetrafik, det vill säga stads- och regionbusstrafik, i hela länet samt till våra grannlän att upphandlas. Inför upphandlingen är det viktigt att undersöka behov och förutsättningar av nya trafikkoncept, fordonsstyper och förnybara drivmedel. Utöver upphandlingen ska alla aktörer inom kollektivtrafiken arbeta för att öka resandet och beläggningen i fordonen.

FOKUSOMRÅDE:

Innovation

Ett fokusområde för Trafikförsörjningsprogrammet är att hitta nya, kostnads- och resurseffektiva lösningar för att öka och bibehålla tillgängligheten till viktiga målpunkter för invånarna. För de fyra målområdena innebär det att organisationen ska arbeta på ett utforskande och utvecklande sätt för att nå de uppsatta målen.

Det ska ske genom att:

Göra saker bättre – Parallellt med ständiga kvalitetsförbättringar i verksamheten behöver vi söka lösningar på nya sätt.

Göra nya saker – Att söka nya lösningar på utmaningar, där nuvarande metoder inte ger den effekt som krävs.

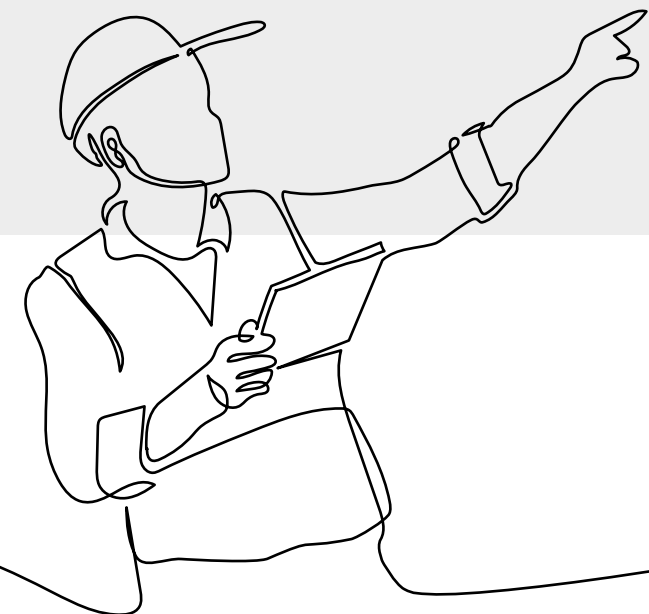
När ständiga förbättringarna inte kan lösa utmaningarna krävs ett annat angreppssätt. Det kan handla om att sluta göra en del saker eller att göra helt nya saker. Ett utforskande arbetssätt kan handla om omvärldsbevakning, framtidsspaning, testaktiviteter och deltagande i forskning eller i projekt. Genom att inkludera relevanta målgrupper tas nya perspektiv in, som stärker nyttan av innovationen.

Utforskande kraftsamlingar

Utforskande kraftsamlingar i den Regionala Utvecklingsstrategin är ett angreppssätt på komplexa utmaningar. Genom kraftsamlingen tillsätts resurser för att möta utmaningarna på bred front och från olika perspektiv. Resultatet är en palett av innovativa lösningar. För kollektivtrafiken kan innovationer från kraftsamlingen komma att tillämpas på nya områden, som inte gick att förutse från början.

De kraftsamlingar som berör kollektivtrafiken i den Regionala Utvecklingsstrategin är:

- Närheten till Europa (Fehmarn bält)
- Barn och ungas förutsättningar att möta sin framtid
- Boendattraktivitet i bygderna genom BY2030.





Allmän trafikplikt och kommersiell trafik

Allmän trafikplikt

Allmän trafikplikt säkerställer nödvändig och tillräckligt omfattande trafik för länets invånare, och som inte bedrivs av kommersiell trafik.

Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett ansvar gentemot Kronobergs invånare att tillhandahålla den beslutade kollektivtrafiken långsiktigt och i linje med Trafikförsörjningsprogrammets mål.

Beslut om allmän trafikplikt fattas löpande, oftast i samband med nya trafikupphandlingar varför beslut ska ske i god tid före planerad upphandling.

Kommersiell trafik

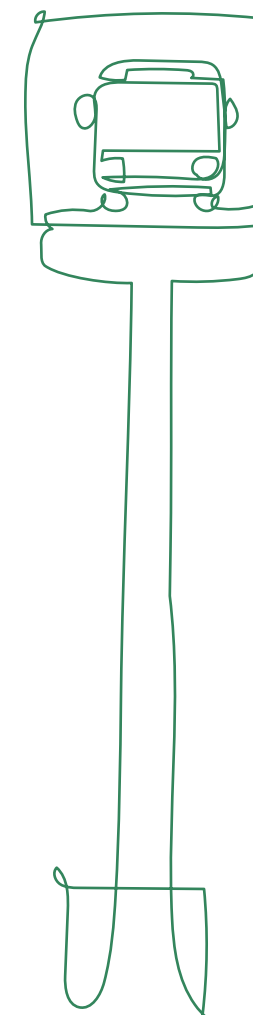
Sedan 2012 får företag starta egen kollektivtrafik i länet, till exempel buss- eller tåglinjer. Region Kronoberg ska enligt lagen göra det lättare för sådana aktörer att komma igång.

Företag som vill starta eller upphöra med en linje måste meddela Region Kronoberg minst tre veckor i förväg. Det finns ett formulär och kontaktuppgifter på regionens hemsida.

Tanken är att den upphandlade trafiken ska fungera bra tillsammans med den offentligt upphandlade trafiken – så att resenärerna får ett så bra utbud som möjligt. Idag finns både fjärrtrafik med buss- och tågtrafik som drivs kommersiellt i länet.

Tillgång till infrastruktur

Det finns många hållplatser i regionen, och alla ska ha lika tillgång till dem. I Kronoberg är konkurrensen om hållplatser oftast låg, så det behövs sällan en strikt plan för hur platser fördelas. Om det ändå blir brist, bjuder Regionala kollektivtrafikmyndigheten in berörda parter till samtal. Då prioriteras trafik som ger störst nytta för resenärer – särskilt vardagsresor som jobb och studier.





Ekonomiska förutsättningar 2027–2036

För att kunna nå de uppsatta målen i trafikförsörjningsprogrammet och bidra till ett mer utvecklat och attraktivt län föreslås stora satsningar på utbyggd trafik.

Kostnadsutvecklingen för länstrafikens verksamhet har historiskt följt ett stabilt mönster. Kostnaderna för befintlig trafik har ökat i jämn takt mellan åren och utvecklingskurvans toppar har orsakats av trafiksatsningar/ökat utbud. Den bilden har de senaste åren förbytts till en annan verklighet med en mer komplex och volatil situation.

Efter flera år med ekonomiska underskott (2020–2023), främst till följd av pandemins effekter och externa kostnadsdrivande faktorer, har utvecklingen vänt. Åren 2024 och 2025 visar positiva resultat tack vare en utplanande prisökningstakt för drivmedel, borttagen biogasskatt, försenade tågprojekt och en rad åtgärder som nu gett effekt i syfte att både öka biljetttäkterna och sänka kostnaderna.

Satsningarna sker både för tåg och buss och innebär att mer ekonomiska medel måste tillföras kollektivtrafiken under kommande år. Dess-

utom ska dagens tågflotta, både Krösatåg och Öresundstågsfordon bytas ut inom kommande 15 år, vilket också innebär ökande kostnader.

En stagnerande befolkningstillväxt och en åldrande befolkning innebär utmaningar för kollektivtrafikens finansiering, då behovet förväntas öka även inom Region Kronoberg andra verksamhetsområden. Region Kronoberg står dessutom för stora fastighetsinvesteringar framöver.

De demografiska förändringarna med en större andel äldre i befolkningen och en mindre andel barn och unga har även påverkan på kollektivtrafikens intäkter. Enligt gällande regelverk reser de som är 80+ kostnadsfritt, denna grupp förväntas öka framöver. Många av länets barn och unga reser med kollektivtrafik till skolan och får då skolkort som kommunerna bekostar. Detta är en viktig intäktskälla för Länstrafiken Kronoberg och färre barn i länet innebär minskande intäkter.

Nettokostnad linjetrafik, mnkr*	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Befintlig trafik	244	261	276	303	317	330	345	361	378	396	415	434
Satsningar:												
Nya fordon Krösatåg (netto efter utfasad kostnad befintliga fordon)		12	32	40	40	35	35	35	35	35	35	35
Nästa Generations Öresundståg (NGÖ)		0	5	3	8	7	18	17	35	41	39	124
Föreslagna trafikförändringar tåg		1	11	32	32	37	67	67	67	67	67	105
Föreslagna trafikförändringar buss		1	4	7	8	8	8	8	8	8	11	11
Summa prognosticerad nettokostnad linjetrafik	244	275	327	386	405	417	473	489	524	548	567	709

* Prognos delår augusti 2025

Prognoserna för länstrafiken baseras på nu kända förutsättningar beträffande intäkter och kostnader samt de antaganden som gjorts i pågående budgetarbete inför 2026 och efterföljande planperiod. Prognosen bygger på en normal årlig indexuppräknad kostnadsökningstakt för befintlig trafik.

Till detta kommer ett par större kända kostnadsdrivande punkter:

- **2027–2028:** Leverans av nya Krösafordon samt föreslagna trafiksatsningar på tåg.
- **2031–2036:** Successivt ökande kostnader för Nästa Generations Öresundståg (NGÖ) med årliga steg samt föreslagna trafiksatsningar från Trafikförsörjningsprogrammet.



Ansvar och roller

Region Kronoberg har huvudansvaret för kollektivtrafiken, men flera aktörer bidrar till att resandet fungerar och att målen i trafikförsörjningsprogrammet kan nås. Ingen aktör kan ensam styra utvecklingen, utan det krävs samverkan och ett nära samspel mellan parterna.



Trafikförsörjningsprogrammet är styrande för Region Kronobergs arbete med att utveckla kollektivtrafiken, inom de ramar som fastställs av regionfullmäktige. Programmet är även en viktig vägledning för kommunerna i deras planering samt för Trafikverket i rollen som väghållare och ansvarig för järnvägsinfrastrukturen.

Regionfullmäktige fastställer Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram.

Regionstyrelsen verkställer Region Kronobergs uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

Trafiknämnden och i förlängningen Trafikdirektören ansvarar för utförarorganisationen, Länstrafiken Kronobergs, verksamhet.

Länstrafiken Kronoberg (utförarorganisation) ansvarar för att planera, samordna, upphandla, utveckla och marknadsföra den lokala och regionala kollektivtrafiken i länet. Efter överenskommelse med länets kommuner eller Region Kronoberg samordnas även andra trafikuppdrag, såsom skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Verksamheten omfattar den linjelagda busstrafiken och Glesbygdstrafiken i hela länet samt tågtrafiken inom Öresundståg, Pågatåg och Krösatåg.

Regionala utvecklingsnämnden och i förlängningen den Regionala utvecklingsdirektören ansvarar för regionala utvecklingsfrågor och genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för kommersiella aktörer avseende marknadstillträde respektive frånträde. Den kollektivtrafik som inte bedrivs på kommersiella grunder upphandlas.

Kommunerna ansvarar för fysisk planering och bebyggelseutveckling och lägger därmed grunderna för kollektivtrafikens förutsättningar. Kommunerna har även befogenhet över bland annat parkeringsavgifter och parkeringstal, vilket i hög grad kan påverka andelen hållbara resor. Kommunerna ansvarar som väghållare för många delar av den kommunala infrastrukturen som kollektivtrafiken nyttjar, så som hållplatsytor och framkomlighet i det kommunala vägnätet.

Trafikverket ansvarar för den strategiska och ekonomiska planeringen av transportsystemet genom nationell plan för transportsystemet, för drift och förvaltning av statens järnvägsanläggningar samt den samlade planeringen av trafik på järnvägsspåren. Trafikverket ansvarar även som väghållare för den nationella infrastruktur som kollektivtrafiken nyttjar, så som hållplatsytor och framkomlighet i det statliga vägsystemet.



Kontinuerlig uppföljningsprocess

Trafikförsörjningsprogrammet följs upp genom en årlig måluppföljning samt rapportering till Transportstyrelsen. Uppföljningen avser de mål och indikatorer som finns i trafikförsörjningsprogrammet och redovisas med måluppfyllelse gentemot angivna måltal. Utöver måluppfyllelsen redovisas också hur genomförandet har skett utifrån utpekade insatser inom programmets målområden.

Region Kronoberg avser under kommande programperiod att påbörja ett arbetssätt som kallas kontinuerlig uppföljningsprocess. En kontinuerlig uppföljningsprocess handlar om att utvidga innehållet i Region Kronobergs årliga uppföljningsrapport med syfte att samla in ytterligare relevanta underlag för programmets aktualitet. Processen beskrivs i figuren nedan. Genom uppföljningsarbetet skapas ett viktigt underlag till budget för Region Kronoberg samt inspel i tidigt skede till kommuners planeringsstrategier

i samband med leverans av planeringsunderlag från Länsstyrelsen till kommunerna.

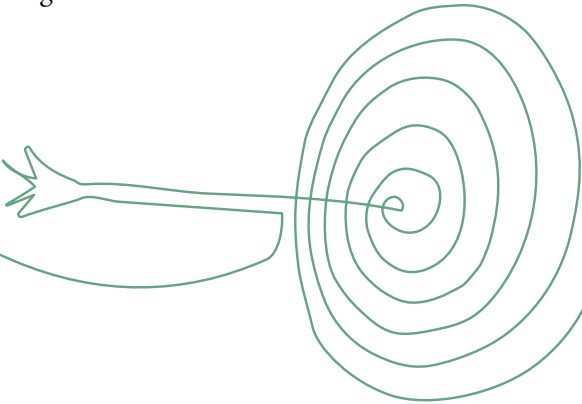
Syftet med en kontinuerlig uppföljningsprocess är följande;

- ständigt hålla trafikförsörjningsprogrammet aktuellt
- följa upp planering och genomförande som grund för förbättring av programmet

Val	År 1	År 2	År 3	År 4	Val
	Uppföljning kv 1 (Planeringsförut-sättningar TFP, information)	Uppföljning kv 1 (Planeringsförut-sättningar TFP, information)	Uppföljning kv 1 (Planeringsförut-sättningar TFP, beslut)	Uppföljning kv 1 Budget kv 2 Antagande av TFP kv 3-4	
	Budget kv 2	Budget kv 2	Budget kv 2 Samråd kv 4		
Kontinuerlig dialog med interna och externa intressenter					

Arbetet med trafikförsörjningsprogrammet sker i en cykel under en mandatperiod. Under de två första åren följs programmets mål, indikatorer, basutbud, insatser och planeringsförutsättningar upp, och kollektivtrafikmyndigheten bedömer programmets aktualitet. Det tredje året används uppföljningen som underlag för att avgöra vilka

delar av programmets innehåll som behöver revideras eller uppdateras. Slutet av år tre samråder Region Kronoberg nytt förslag på trafikförsörjningsprogram. Det fjärde året avslutas cykeln med uppföljning och beslut i regionfullmäktige om programmet.





Bilagor

BILAGOR:

- Tågutvecklingsplan
- Hållplatshandbok
- Barnrättsbaserat beslutsunderlag
- Indikatorer
- Ortstyper

ANDRA UNDERLAG:

- Resvaneundersökning rapport 2025
- Underlagsrapport - Trafikförsörjningsprogrammet 2027-2035

Indikatorer

Indikatorers värden kommer kompletteras efter remissperioden

Mål	Indikator och basår (2024)	Uppföljning
 Samhällsplanering med kollektivtrafikperspektiv	Bostäder i kollektivtrafknära lägen (85%)	Statistiska Centralbyrån (SCB)
	Arbetsplatser i kollektivtrafknära lägen (xx)	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten
	Fritidsanläggningar, offentlig och kommersiell service i kollektivtrafknära lägen	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten
Kollektivtrafiken ska vara inkluderande	Andel/antal tillgänglighetsanpassade hållplatser	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten
	Det är enkelt att få information inför resan (77%)	Kollektivtrafikbarometern (E1). Uppdelad statistik på kön och ålder.
	Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör (29%)	Kollektivtrafikbarometern (C3). Uppdelad statistik på kön och ålder.
 Alla invånare ska ha ett grundläggande kollektivtrafikutbud	Uppfyllelse av basutbudet	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten
	Avgångstiderna passar mina behov	Kollektivtrafikbarometern (C5)
Stärkt tillgänglighet till länets strategiska noder, regionala kärnor och tillväxtmotor, samt tillväxtmotorer i Sydsverige	Andelen invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 45 minuter ska vara X%	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten
	Andelen xx av kronobergarna med minst tio dagliga resmöjligheter till någon av Sydsveriges tillväxtmotorer med en restid på maximalt 90 minuter.	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten
	Restidskvot till tillväxtmotorer	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten
Kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhängande	Indikatorn ska utvecklas	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten

Mål	Indikator och basår (2024)	Uppföljning
 Fler ska vara nöjda med kollektivtrafiken, både resenärer och allmänheten	Nöjd kund (58%, 87%)	Kollektivtrafikbarometern och Anbarö (NKI)
	Om du tänker på din senaste resa med bolaget, hur nöjd var du med den? (72%)	Kollektivtrafikbarometern (A4)
	Nöjd allmänhet (49%)	Kollektivtrafikbarometern (NKI – urval allmänhet)
	Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör (29%)	Kollektivtrafikbarometern (C3)
	Andelen som tycker det är prisvärt att resa med kollektivtrafiken (29%)	Kollektivtrafikbarometern (C7 - Svar 4+5 (vet ej exkluderat))
Tryggheten ska öka	Andelen som upplever att det är tryggt att resa med kollektivtrafiken (64%)	Kollektivtrafikbarometern (C11) Uppdelad statistik på kön och ålder.
	Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken	Kollektivtrafikbarometern (C6) Uppdelad statistik på kön och ålder.
	Punktlighetsmätning	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten
	Andel som litar på att man kommer fram i tid (45%)	Kollektivtrafikbarometern (C12)
 Ökat hållbart resande med kollektivtrafik, gång och cykel	Marknadsandel hållbart resande (31%)	Resandestatistik
	Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet (11%)	Kollektivtrafikbarometern (Marknadsandel)
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska vara minst 50%	Självfinansieringsgrad (55,1%)	Länstrafiken Kronobergs årsberättelse
Förnybar energi och ökad energieffektivitet	Andel förnybart drivmedel (99,8%)	Miljö- och fordonsdatabasen FRIDA
	Energieffektivitet XX kwh/pkm	Miljö- och fordonsdatabasen FRIDA
Särskilda persontransporter ska planeras och utföras för en ökad resurseffektivitet	Fordonsutnyttjande	Länstrafiken Kronobergs årsberättelse

Ortstyper och bytespunkter

Ortstyper & bytespunkter	Orter/bytespunkter
Tillväxtmotor	Växjö
Regionala kärnor	Ljungby, Markaryd, Åseda, Lessebo, Älmhult, Alvesta och Tingsryd
Strategiska noder	Vislanda, Moheda, Diö-Liatorp, Hovmantorp, Lammhult, Lenhovda
Regional kollektivtrafiksnod	Ryd, Norrhult-Klaveström, Strömsnäsbruk, Braås, Rottne, Ingelstad, Lagan
Kommunal kollektivtrafiksnod	Alstermo, Kosta, Urshult, Väckelsång, Grimslöv, Traryd, Åryd, Lidhult, Ryssby
Lokal kollektivtrafiksnod	Konga, Linneryd, Älgshult, Skruv, Rävemåla, Hjortsberga, Torpsbruk, Eneyda, Björnö, Furuby, Nöbbele, Tävelsås, Åby, Öja, Angelstad, Kånna och Vittaryd
Bytespunkt	Ör, Petersburg, Eke och Nottebäck



Antagen av regionfullmäktige 20XX-XX-XX
Texter: XX
Formgivning: Milou Communication
Fotograf omslag: XX



Region Kronoberg, 351 88 Växjö | Telefon 0470-58 80 00 | E-post region@kronoberg.se