

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM REGION KRONOBERG

2016-2025



Antagen av regionfullmäktige 151125

SAMMANFATTNING

Region Kronoberg är regional kollektivtrafikmyndighet i Kronobergs län. Detta innebär politiskt och ekonomiskt ansvar för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken i länet. Syftet med Trafikförsörjningsprogrammet för Kronobergs län (TFP) är att tillhandahålla långsiktiga mål och riktlinjer för hur kollektivtrafiken ska fungera i länet för kvinnor och män, pojkar och flickor i olika åldrar och för att stödja regionalt hållbar tillväxt. En god kollektivtrafik är organiserad så att återkommande behov och sysslor - som att ta sig till och från jobb och skola, handla mat, umgås med vänner och släkt, hämta barn, motionera och delta i föreningsliv eller kulturaktiviteter - är lätta att hantera, för alla. Utifrån ett hållbart tillväxtperspektiv är det också viktigt att kollektivtrafiken verka för att stärka och knyta samman regionen och angränsande regioner och viktiga noder i andra städer.

Trafikförsörjningsprogrammet är en understrategi till den Regionala utvecklingsstrategin för Kronobergs län (RUS) och ska förhålla sig till andra styrdokument såsom Länstransportplanen, de regionala miljömålen för Kronobergs län, de kommunala översiktsplanerna samt de nationella transportpolitiska målen. TFP är styrande för Region Kronobergs verksamhet, och har en vägledande funktion för andra aktörer. Trafikförsörjningsprogrammet har upprättats i samråd med berörda intressenter och ska aktualitetsprövas minst vart fjärde år i enlighet med den Regionala utvecklingsstrategins lärandecykel.

Trafikförsörjningsprogrammets målbild sträcker sig till 2025; Hållbar kollektivtrafik för alla. Målbilden är uppdelad i fyra målområden, *Attraktivitet och användbarhet*, *Miljö och hälsa*, *Tillgänglighet för hållbar regional tillväxt* och *Ekonomi*. De två förstnämnda målområdena, *Attraktivitet och användbarhet* och *Miljö och hälsa* hanterar utmaningar och mål kopplat till ett invånarperspektiv, att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla och att öka kollektivtrafikens positiva samhälls- och miljöeffekter. Målområdet *Tillgänglighet för hållbar regional tillväxt*, lyfter utmaningarna med urbanisering kopplat till kollektivtrafik och hur kollektivtrafiken kan används för att stärka och knyta samman regionen. Det sista målområdet, *Ekonomi* följer upp att kollektivtrafiken bedrivs på ett ekonomiskt resurseffektivt sätt. För varje målområde finns ett antal mål, prioriteringar och förslag på insatser. Totalt finns 7 mål som följs upp genom 23 indikatorer.

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller också en nulägesbild, strategiska val, riktlinjer för respektive trafikslag, en ekonomisk konsekvensanalys av programmets förslag, samt en diskussion om kollektivtrafikens samhällsnytta. Till programmet hör tre bilagor; *Behovsanalys* med underlagsmaterial, en *Hållplatshandbok* med tillgänglighetsplan och en bilaga med beskrivning av *Intern ansvars- och rollfördelning*.

För att kollektivtrafiken ska kunna bidra till ökad samhällsnytta genom bl.a. minskad klimatpåverkan, ökade pendlingsmöjligheter och förbättrad hälsa krävs satsningar i form av ny och utökad trafik. De planerade satsningarna förutsätter en ekonomi i balans och införs i den takt som är ekonomiskt möjlig.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	2
1 OM TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET	6
1.1 RAPPORTSTRUKTUR	6
1.2 SYFTE OCH FUNKTION	6
1.3 RAMVERK	7
1.4 ARBETSMETOD	9
1.5 AKTÖRER OCH INTRESSETER	10
2 NULÄGE	13
2.1 ETT GLEST LÄN MED FLERA GRANNAR	13
2.2 ALLT FLER PENDLAR	14
2.3 STRÅK OCH GEOGRAFISKA MÖNSTER	15
2.4 MILJÖ	17
2.5 STÖRRE BESÖKSMÅL	18
2.6 SERVICE OCH UTBILDNING	19
2.7 KOLLEKTIVTRAFIKEN I KRONOBERG	19
3. MÅL	28
3.1 MÅLBILD	28
3.2 MÅLOMRÅDE ATTRAKTIVITET OCH ANVÄNDARBARHET	29
3.3 MÅLOMRÅDE MILJÖ OCH HÄLSA	31
3.4 MÅLOMRÅDE TILLGÄNGLIGHET FÖR HÅLLBAR REGIONAL TILLVÄXT	33
3.5 MÅLOMRÅDE EKONOMI	35
4. STRATEGISKA VAL	36
4.1 RESENÄRSPERSPEKTIV	36
4.2 KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA SAMORDNAS MED ÖVRIG SAMHÄLLSPLANERING	36
4.3 KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA VARA GRÄNSÖVERSKRIDANDE	37
4.4 CYKEL SOM TRANSPORTMEDEL	38
4.5 RESAN SKAPAR MERVÄRDE	38
4.6 UPPHANDLING SOM HÅLLBARHETSVERKTYG	38
5. RIKTLINJER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN	40
5.1 STADSTRAFIK	40

5.2 TÅGTRAFIK	41
5.3 REGIONAL BUSSTRAFIK.....	42
5.4 SKOLSKJUTSTRAFIK.....	44
5.5 KOMPLETTERINGSTRAFIK OCH NÄRTRAFIK.....	45
5.6 SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK	46
5.7 FLYG OCH FJÄRRTÅG.....	46
5.8 HÅLLPLATSER OCH BYTESPUNKTER.....	47
5.9 PRISSYSTEM	49
5.10 KLASSIFICERING AV STRÅK	50
6. EKONOMISKA KONSEKVENSER OCH FINANSIERING	53
6.1 LÄNSTRANSPORTPLAN	53
6.2 REGION KRONOBERGS KOSTNADER OCH PROGNOSE FÖR KOLLEKTIVTRAFIK	54
6.3 ÖVRIGA KOSTNADER	55
6.4 BEDÖMNINGAR OCH OSÄKERHETSFAKTORER	55
6.5 SAMHÄLLSEFFEKTER	55
7 LITTERATURFÖRTECKNING	58
8 BILAGOR.....	59

1 OM TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET

I detta kapitel beskrivs övergripande syfte, funktion och ramverk för Trafikförsörjningsprogrammet. Här beskrivs också hur arbetsprocessen sett ut för att arbeta fram programmet, samt processen framöver. Därtill ges en utförlig beskrivning av viktiga intressenter utifrån ett samhandlingsperspektiv.

1.1 RAPPORTSTRUKTUR

I rapportens inledande kapitel beskrivs det övergripande syftet med Trafikförsörjningsprogrammet och hur arbetsprocessen sett ut för att arbeta fram programmet, samt dess ramverk. Därtill ges en utförlig beskrivning av viktiga intressenter utifrån ett samhandlingsperspektiv.

I kapitel två beskrivs ett nuläge, av de förutsättningar som påverkar kollektivtrafikens utveckling, samt hur kollektivtrafiken ser ut idag, i Kronoberg. Därefter, i kapitel tre, beskrivs fyra olika målområden med uppsatta mål, prioriteringar och åtgärder. En kort sammanfattande text med analys av utmaningar kopplat till nuläge inleder respektive målområde.

I kapitel fyra återfinns ett antal strategiska val. Det är principer som Region Kronoberg anser är viktiga för förverkligandet av intentionerna och målen i Trafikförsörjningsprogrammet. I kapitel fem presenteras sedan riktlinjer för de olika trafikslagen och en redogörelse av prioriterade stråk för att utveckla en komplementär region och klassificering av dessa. Ekonomiska konsekvenser och finansieringsprinciper för Trafikförsörjningsprogrammets genomförande och vad föreslagna satsningar förväntas kosta redovisas översiktligt i kapitel sex.

De två avslutande kapitlen är förteckningar över litteratur, samt bilagor kopplade till programmet.

1.2 SYFTE OCH FUNKTION

Syftet med Trafikförsörjningsprogrammet för Kronobergs län (TFP) är att tillhandahålla långsiktiga mål och riktlinjer för hur kollektivtrafiken ska fungera i länet för kvinnor och män, pojkar och flickor i olika åldrar och för att stödja regionalt hållbar tillväxt. En god kollektivtrafik är organiserad så att återkommande behov och sysslor - som att ta sig till och från jobb och skola, handla mat, umgås med vänner och släkt, hämta barn, motionera och delta i föreningsliv eller kulturaktiviteter - är lätta att hantera, för alla. Utifrån ett hållbart tillväxtperspektiv är det också viktigt att kollektivtrafiken verka för att stärka och knyta samman regionen och angränsande regioner och viktiga noder i andra städer.

De sammanlagda insatserna ska bidra till den regionala utvecklingsstrategins målbild Gröna Kronoberg 2025. Målbilden för kollektivtrafikens utveckling är *HÅLLBAR KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ALLA*. Det tidigare Trafikförsörjningsprogrammet upprättades av Regionförbundet södra Småland och fastställdes av regionfullmäktige i oktober 2012. Ansvaret har övergått till Region Kronoberg. Det föreliggande programmet ersätter den tidigare versionen av Trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförsörjningsprogrammet ska fungera som en understrategi till den Regionala utvecklingsstrategin för Kronobergs län (RUS) och ska förhålla sig till andra styrdokument såsom Länstransportplanen, de regionala miljömålen för Kronobergs län, de kommunala översiktsplanerna samt de nationella transportpolitiska målen. TFP är styrande för Region Kronobergs verksamhet, och har en vägledande funktion för andra aktörer.

Det beslutade Trafikförsörjningsprogrammet är att betrakta som en beställning till Trafiknämnden som har till uppgift att verkställa de delar i programmet som utförs i offentlig regi. Se bilaga 3, Intern ansvars- och rollfördelning.

1.3 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.

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.

Enligt andra kapitlet, 10 § i kollektivtrafiklagen, ska ett regionalt trafikförsörjningsprogram innehålla en redovisning av;

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
3. åtgärder för att skydda miljön,
4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

BEGREPP OCH REGELVERK

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, riksferietjänst, 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 finns eller 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.

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 är alltid resenärens behov

som ska vara i centrum när upphandlad och kommersiell trafik ska samverka och fungera bra tillsammans.

1.4 ARBETSMETOD

FRAMTAGANDEPROCESSEN

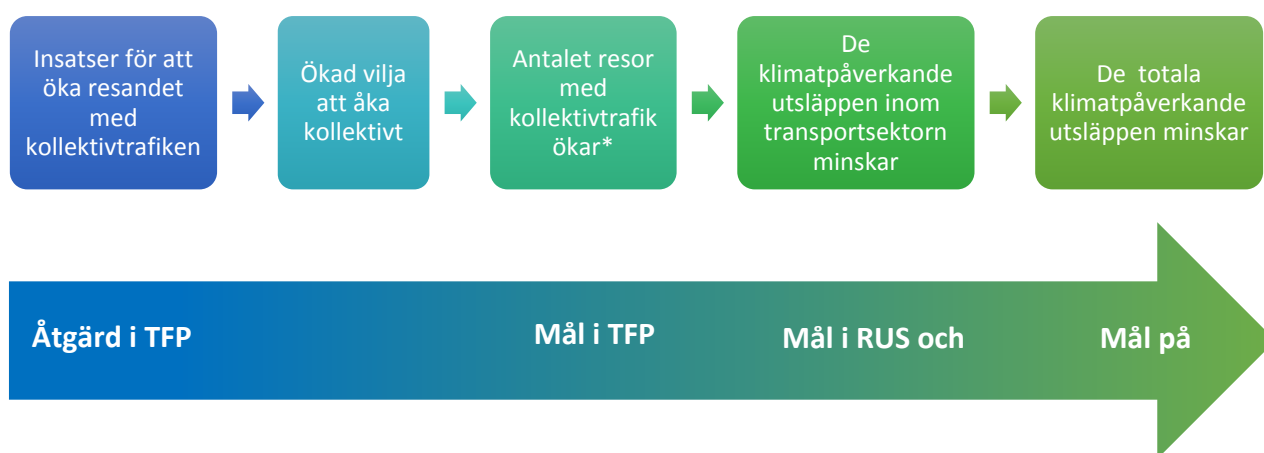
Gröna tråden är en arbetsmetod för hållbart utvecklingsarbete. Den beskrivs i den regionala utvecklingsstrategin för Kronobergs län Gröna Kronoberg 2025. Gröna tråden används som arbetsmetod i framtagande, genomförande och uppföljning av understrategier, i det här fallet, av Trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram i samråd med berörda intressenter: Kommuner, myndigheter, RKM i grannregionerna samt 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. Arbetet har kunnat följas på bloggen, www.rkmkronoberg.se. Detta för att säkerhetsställa att processen är transparent och öppen. Processen har samordnats med framtagandet av den Regionala utvecklingsstrategin – Gröna Kronoberg 2025.

GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

Trafikförsörjningsprogrammet kopplas till dels en ettårscykel, dels en fyraårscykel för uppföljning, lärande och dialog. Ettårscykeln innebär löpande uppföljning, medan en fördjupad uppföljning och prövning av Trafikförsörjningsprogrammets aktualitet sker vart fjärde år. Lärandecykeln är en del av hållbarhetsarbetet. Syftet är att skapa ansvarighet, öppenhet och transparens. Beslut om insatser och kostnader provas inom ramen för ordinarie verksamhets- och budgetplanering.

I bilden nedan visas kopplingen mellan den regionala utvecklingsstrategin och understrategier, i detta fall trafikförsörjningsprogrammet.



Figur 1: Exempel på målinriktad utvecklingsprocess (*med antagandet att bilister går över till kollektivtrafik).

1.5 AKTÖRER OCH INTRESSENTER

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. I upprättandet och genomförandet av Trafikförsörjningsprogrammet 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 samhällsplanering med koppling till 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.

Nedan följer en beskrivning av relevanta intressenter för samhandling.

INVÅNARNA

Som invånare ska det vara tryggt och säkert att resa med kollektivtrafik i Region Kronoberg. Oavsett om du bor, arbetar, studerar, eller besöker regionen ska resan vara en positiv upplevelse. Utgångspunkten är att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla i Kronobergs län.

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 Kollektivtrafikmyndigheten och på så sätt 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. Se bilaga 3, Intern ansvars- och rollfördelning.

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. De är även kollektivtrafikmyndighetens expertstöd.

Länstrafiken Kronoberg ansvarar även för samordning av andra trafikuppdrag efter särskild överenskommelse med respektive kommun i länet. Länstrafiken Kronobergs verksamhet innefattar:

- 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 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 som upphandlas i konkurrens. 2014 körde sammanlagt 34 olika företag för Länstrafiken Kronoberg, cirka 350 fordon var upphandlade och de två största entreprenörerna var Bergkvarabuss och Grimslövsbuss.

SERVICERESOR KRONOBERG

Serviceresor Kronoberg ansvarar för färdtjänst i Alvesta, Lessebo, Ljungby, Tingsryd, Uppvidinge och Växjö kommuner. Serviceresor kör även sjukresor inom länet. 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. Kommunerna spelar en viktig roll i arbetet med infrastruktur och kollektivtrafik och framtagandet av strategier och program. Gällande hållplatser och bytespunkter är det ett kommunalt ansvar i de fall Trafikverket inte ansvarar.

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 RKM och utförarorganisationer är viktigt och sker inom en rad olika områden, t.ex.:

- Öresundståg. Sex olika län samarbetar kring tågtrafiken. Västra Götaland, Halland, Skåne, Kronoberg, Kalmar och Blekinge. Även Danmark är med i samarbetet.
- 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, (Användarföreningen för taxesystem Scanpint ekonomisk förening) Omfattar Halland, Blekinge, Skåne, Jönköping och Kronoberg.

UNIVERSITET

Linnéuniversitetet med sina lärosäten i Växjö och Kalmar är viktigt för regionens utveckling. Det är viktigt att tillvarata och att fortsätta att utveckla dialogen med universitetet kring kollektivtrafikåtgärder som kan påverka verksamheten.

NÄRINGSLIV

Ett starkt näringsliv är viktigt för regionens utveckling. Näringslivet representeras i sakfrågor och genom regionens näringslivssamordning. Kollektivtrafiken är en 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.

2 NULÄGE

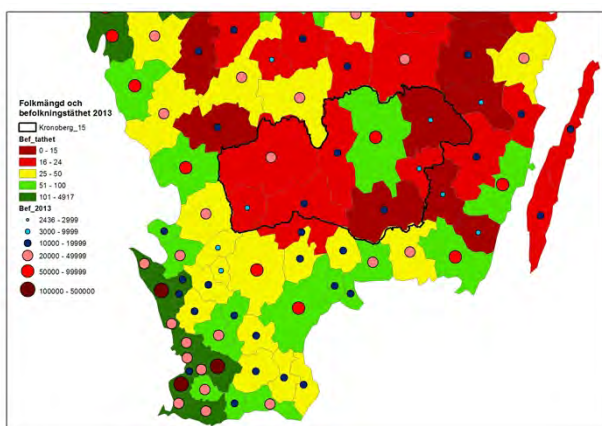
I detta kapitel ges en beskrivning av Kronobergs rumsliga förutsättningar, befolkningsutveckling hur det påverkar länets pendling. Detta kapitel beskriver också hur kollektivtrafiken i Kronoberg har utvecklats och nuläge. Här beskrivs tillgänglighet, resandeutveckling, kundnöjdhet, miljö och ekonomi. För mer information se bilaga 1, Behovsanalys.

2.1 ETT GLEST LÄN MED FLERA GRANNAR

Kronobergs län är, likt Sverige i övrigt, glesbefolkat. Befolkningstätheten i länet uppgick under 2014 till 22,5 invånare per kvadratkilometer, vilket är i nivå med riksgenomsnittet, men betydligt lägre än i flera andra län i södra Sverige.

I de mindre kommunerna i länet är befolkningstätheten, ur ett nationellt perspektiv, låg. Särskilt låg är den i Uppvidinge kommun, där det under 2014 bodde 7,9 invånare per kvadratkilometer. Även Tingsryds kommun sticker i sammanhanget ut, där motsvarande nivå under samma år var 11,7 invånare per kvadratkilometer.

Befolkningstätheten är förvisso högre i de övriga kommunerna – mellan 15-20 invånare – men ändå under riksgenomsnittet och betydligt under snittet för de södra delarna av Sverige. Undantaget är Växjö kommun där befolkningstätheten uppgick till 52,2 invånare per kvadratkilometer under 2014.



Figur 2. Befolkningstäthet i Kronobergs kommuner

Det finns endast två tätorter i Kronobergs län med över 10 000 invånare och det är Ljungby och Växjö. Under senare år har dock befolkningstillväxten i Älmhult bidragit till att orten närmat sig denna nivå. Utifrån befolkningsfördelningen i länet finns en tydlig koncentration till den största staden, Växjö. Strukturen är något olik den som återfinns i grannlänerna, där antalet större tätorter är fler än i Kronobergs län.

Det finns åtta kommuner i länet och samtliga gränsar till ett annat län. I tre av kommunerna bor det färre än 10 000 invånare i och tillsammans med Tingsryds kommun, med ungefär 12 000 invånare, kan dessa klassificeras som mindre kommuner. I kommunerna Alvesta, Ljungby och Älmhult bor det mellan 15 000 – 30 000 invånare och de kan i detta

sammanhang benämns som mellanstora kommuner. Växjö kommun är den största i länet och under 2014 uppgick invånarantalet till nästan 87 000

Sedan början av 00-talet har Kronobergs län haft en positiv befolkningstillväxt. Över tid är det Växjö kommun som har stått för tillväxten samtidigt som de mindre kommunerna haft en påtaglig befolkningsminskning. I de mellanstora kommunerna minskade befolkningen under andra hälften av nittio-talet, men under senare år har trenden vänt och folkmängden är nästan tillbaka där den var i början av nittio-talet.

Befolkningsutvecklingen i länet följer den trend som finns i stora delar av Europa och Sverige; de större tätorterna växer samtidigt som landsbygden och mindre orter krymper. Då ungdomar i hög utsträckning står för flyttningarna blir konsekvensen att mindre kommuner får en bekymmersam åldersstruktur – allt färre ska försörja allt fler. I Kronobergs län syns denna utveckling tydligt, då andelen äldre av befolkningen är betydligt högre i de mindre kommunerna än i de mellanstora och Växjö.

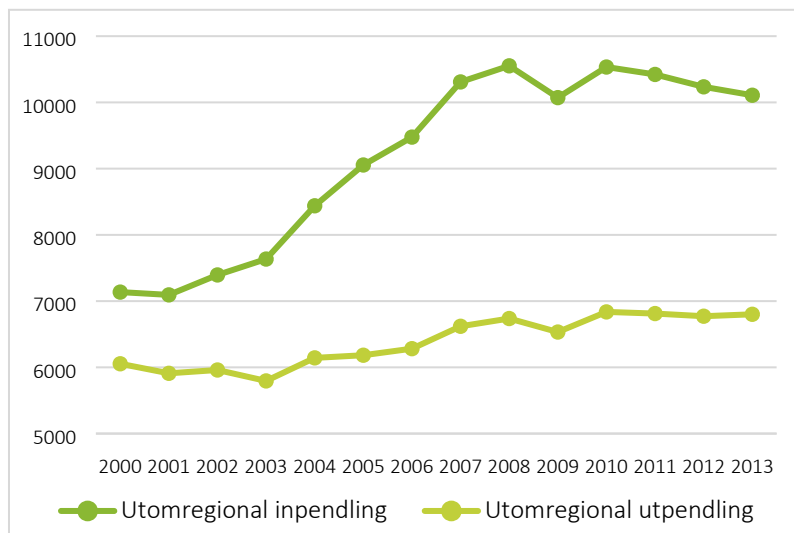
Om vi ser till befolkningsutvecklingen på tätortsnivå i Kronobergs län mellan 1990-2013 har den gått i positiv riktning i åtta orter. Om vi istället ser till utvecklingen under 2000-talet har fler orter i länet haft en befolkningstillväxt. En stor del av dessa orter ligger i närhet till Växjö tätort. Det finns därför skäl att anta att tillväxten inne i Växjö tätort i viss utsträckning spillt över till näraliggande orter, inte minst för att urbaniseringen bidrar till svårigheter med att få tag i bostäder i de orter där tillväxten är som påtagligast. Detta avspeglar sig inte minst i bostadspriserna i Kronobergs län, där skillnaderna mellan kommunerna är betydande.

2.2 ALLT FLER PENDLAR

Under de senaste decennierna har det blivit vanligare att vi bor i en kommun men arbetar i en annan. Mellan 1993-2013 har antalet personer i Sverige som arbetspendlar över kommungräns ökat med 58 %. Det finns flera bakomliggande faktorer till ökningen. En grundläggande faktor är att allt fler bor i anslutning till städer där sysselsättningstillväxten har varit som störst. Samtidigt har antalet yrken i mindre kommuner, som tidigare varit självförsörjande på arbetstillfällen, minskat. En annan faktor är förbättrade kommunikationer i form av vägar och kollektivtrafik.

Generellt sett är det inpendlingen till större städer som har stått för en stor del av den totala ökningen i riket, och utpendlingen har ökat mest från förortskommuner till större kommuner. I litteraturen är detta vad som brukar kallas för regionförstoring. Med detta avses att vi rör oss över större områden än förut för att arbeta och leva våra liv. Fördelarna med regionförstoring är att arbetstagare kan välja mellan fler jobb, och att arbetsgivare får enklare att hitta rätt kompetens. En regionförstoring bidrar även till en större stabilitet i mindre kommuner genom att de kan dra nytta av de större arbetsmarknaderna inne i städerna.

Med fem grannlän har Kronobergs län en strategisk placering sett till länsöverskridande arbetspendling, vilket avspeglar sig i statistiken. Efter Stockholms län är Kronoberg det län som har, i relation till befolkningen, det högsta pendlingsnettot i Sverige. Detta beror på en betydande inpendling från grannlänerna. Inpendlingen till länet har mellan 1993-2013 mer än fördubblats.

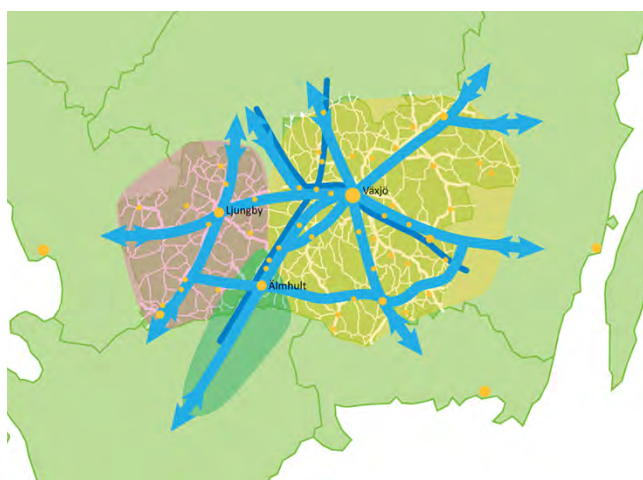


Figur 3. Inom- och utomregional pendling i Kronobergs län år 2000-2013

Den inomregionala pendlingen, det vill säga arbetspendlingen mellan kommunerna i Kronobergs län, har under tidsperioden 2000-2013 ökat med 29 %. Även i Kronobergs län går en stor del av ökningen tillskrivas en ökad pendling in till den större staden, det vill säga Växjö. Under nämnda tidsperiod har pendlingen mellan Växjö och övriga kommuner i länet ökat med 29 %, och 82 % av den inomregionala arbetspendlingen skedde i relation till Växjö under 2013.

2.3 STRÅK OCH GEOGRAFISKA MÖNSTER

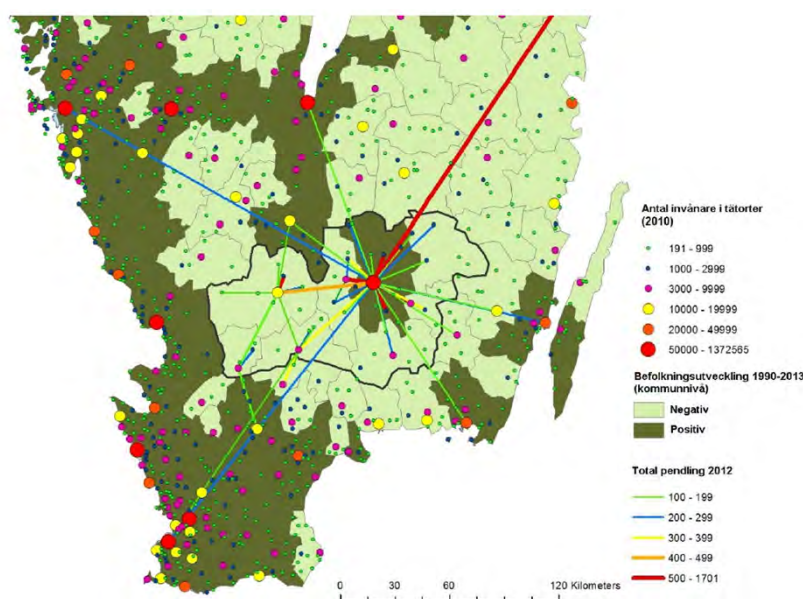
Rörligheten på arbetsmarknaden ökar som en följd av en rad olika drivkrafter. Arbetsmarknadens utformning, avstånd till andra orter, tillgång till kollektivtrafik, vägnätets kvalitet och inte minst den mentala bilden påverkar vart människor väljer att pendla och i vilken utsträckning de gör så. Därför är det viktigt att sätta utvecklingen av arbetspendling i en större kontext och se till vilka stråk det är människor väljer att färdas i. Detta säger nämligen något om de framtida planeringsförutsättningarna för kollektivtrafiken, men även om hur regionen utvecklas som helhet.



Figur 4. Kronobergstriangeln

Kronobergstriangeln är ett begrepp som beskriver de tre arbetsmarknadsregionerna i Kronoberg; Ljungby, Växjö och Älmhult. Även om dessa definieras som egna arbetsmarknader finns ett stort utbyte dem emellan och det är av stor vikt att resmöjligheterna dem mellan fortsätter att utvecklas.

Pendlingen i Kronobergs län har ett antal tydliga koncentreringsringar, vilket figur 5 visar. Först och främst är det tydligt att Växjö har en central funktion sett till arbetspendling, särskilt vad gäller den inomregionala pendlingen. Ett flertal av de starkaste pendlingsrelationerna i länet går mellan Växjö och orterna i det närliggande omlandet. Men stadens pendlingsrelationer sträcker sig även utanför länet, exempelvis mot Kalmar i öst, Lund i söder och Värnamo i nordväst. I denna mening har Växjö en stor funktionell räckvidd.



Figur 5. Pendlingsmönster och stråk i Kronobergs län

Även Ljungby, Älmhult och Markaryd har ett flertal större pendlingsrelationer. Skillnaden mot Växjö är att dessa inte är lika många och att de inte sträcker sig till ett lika stort omland. Däremot är principen densamma; centralorterna erbjuder arbetstillfällen, omkringliggande orter arbetskraft – detta är förstås en förenkling, då även ett flertal mindre orter, som vi tidigare konstaterat, är i behov av inpendling av arbetskraft. Men på regional nivå är det tydligt att det finns ett antal orter i länet som står för en stor del av rörligheten på arbetsmarknaden genom att ha de starkaste pendlingsrelationerna.

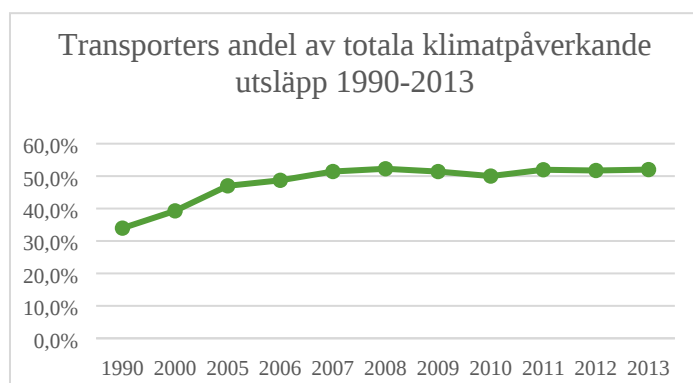
Att notera är att flera av kommunerna och orterna har ett stort utomregionalt utbyte sett till arbetskraft. Detta är särskilt tydligt i Markaryd och Älmhult, där större arbetsplatsetableringar bidrar till en betydande inpendling från grannlänerna. Under 2013 stod de utomregionala pendlingsrörelserna i dessa kommuner för 71 respektive 62 % av den totala pendlingen till och från kommunerna. I kommunerna Tingsryd, Uppvidinge och Ljungby uppgick motsvarande siffra till runt 50 %.

Sett till de största pendlingsrelationerna i Kronobergs län under 2013, på tätortsnivå, så var Växjö en del av relationen i 60 % av dem. Att Växjö är en centralpunkt för de inomregionala arbetsresorna är tydligt, då alla resor som ingår i ovan lista och som är av karaktären "Utomkommunala" har med Växjö i relationen. Övriga relationer som inte inbegriper Växjö går i regel mellan centralorten i den aktuella kommunen och en ort som ligger i närheten i samma kommun.

När vi ser till de starkaste utomregionala pendlingsrelationerna i länet är det tydligt att Växjö även här har en central roll. Pendlingen är relativt omfattande till landets tre största städer samt till orter i våra grannregioner.

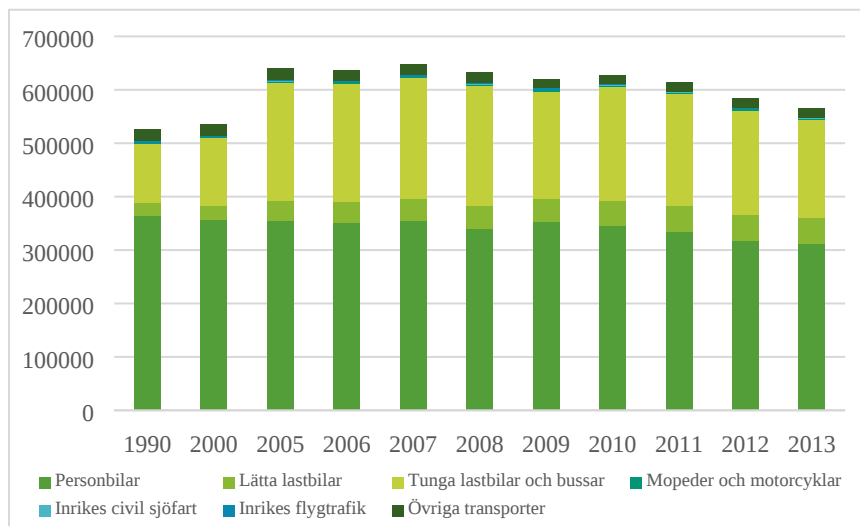
2.4 MILJÖ

En utmaning när det gäller det ökande resandet är att utsläppen från transporter kan öka. Ett hållbart resande är en nödvändighet för att inte förvärpa klimathoten, och för att klara denna utmaning är en ökning av bilar och lastbilar med mindre miljöpåverkan samt ett ökat kollektivt resande viktiga komponenter.



Figur 6. Transporternas klimatpåverkan

I Kronobergs län har de klimatpåverkande utsläppen minskat med 30 % mellan 1990-2013. Under samma tid har dock utsläppen från transportsektorn ökat med 7,4 %. Detta innebär att sänkningen av klimatpåverkande utsläpp har skett inom sektorer utanför transportsektorn. Figur 7 visar på hur detta resulterat i att utsläppen från transportsektorn idag står för mer än hälften av de totala utsläppen i länet.



Figur 7. Motoriserade fordons utsläpp av klimatpåverkande gaser

Personbilar och tunga fordon är de två största utsläppskällorna inom transportsektorn. Tillsammans stod de för 88 % av utsläppen inom sektorn i Kronobergs län under 2013; personbilar för 55 % och tunga lastbilar för 33 %. Mellan 1990-2013 har utsläppen från personbilar i Kronobergs län minskat med ungefär 53 000 ton, men samtidigt har utsläppen från tunga lastbilar ökat med ungefär 72 500 ton. Sedan 2010 har utsläppen från transportsektorn som helhet dock minskat, men för att på sikt nå det regionala utsläppsmålet kommer troligen en mer markant utsläppsminskning från sektorn att krävas.

Länsstyrelsen i Kronoberg har tagit fram ett regionalt miljömål kopplat till trafiken; Utsläppen av fossil koldioxid från trafik och arbetsfordon har år 2020 minskat med 35 %, jämfört med 1990 års utsläpp.

2.5 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. Ur naturmiljöperspektiv finns ett antal naturområden med höga naturvärden inom Kronoberg läns gränser. Ur ett besöksperspektiv bedöms riksintresseområdena Möckelnområdet och Åsnenområdet inneha ett stort värde. Åsnen blir också nationalpark som planeras invigas år 2017. 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.

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 julmessa med över 30 000 besökare.

2.6 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 starka kommunikationsstråk i länet. 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 i Växjö, Älmhult och Ljungby.

Ett mer glesbefolkat län har generellt sett inneburit en minskad tillgång till service på landsbygden. 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.

2.7 KOLLEKTIVTRAFIKEN I KRONOBERG

SOCIALA ASPEKTER

Att skapa en tillgänglig kollektivtrafik i Kronoberg är ett prioriterat område för Region Kronoberg. Många behov är gemensamma för oss alla, men på vissa sätt är vi också olika. Den fysiska miljön påverkar våra vardagsliv beroende på exempelvis ålder, kön, om vi använder rullstol eller hör dåligt. Kollektivtrafik för alla innebär att kollektivtrafiken som helhet erbjuder tillgänglighet för olika behov, och att olika behov prioriteras lika mycket. I praktiken kan det innebära att större hållplatser och bytespunkter är funktionsanpassade, både vad gäller den fysiska tillgängligheten och trafikinformation, att den regionala kollektivtrafiken har servicelinjer och färdtjänst, som komplement till tåg- och tätortstrafiken, samt att kollektivtrafiken kan erbjuda ett länstäckande system för personer med funktionsnedsättning inom rörlighet, syn och hörsel.

I Region Kronoberg ökade tillgängligheten till kollektivtrafiken väsentligt när nya bussar togs i bruk sommaren 2013. Samtliga stads- och regionbussar är utrustade med ramp för att

underlätta av- och påstigning. Dock finns en hel del utmaningar vad gäller tillgänglighetsanpassning av bytespunkter och hållplatser. En förutsättning för ett lyckat resultat är att det finns ett "Hela Resan"- perspektiv i vårt och våra samhandlingspartners synsätt. Hållplatsernas utformning är en viktig del i detta arbete. Många hållplatser är redan tillgänglighetsanpassade men samtidigt har kraven successivt höjts.

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 punktlighet, större trafikutbud och snabbare resor, kan hållplatsens utformning hjälpa till att skapa en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Som en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet finns hållplatshandboken, som pekar ut riktlinjer kring vilka stråk som ska prioriteras i arbetet med att skapa ett tillgängligt kollektivtrafiksystem. Se kap 5.8 samt bilaga 2 för mer information.

Det finns också tydliga jämlikhets- och jämställdhetsdimensioner när det gäller rörlighet. Det är väl känt att både kvinnor och resursfattiga personer använder sig av kollektivtrafik i större utsträckning än andra. Av det skälet är investeringar i kollektivtrafik väsentliga för att förbättra resursfattiga människors och kvinnors rörlighet. Att kollektivtrafiken möjliggör rörlighet betyder att den bidrar till att förverkliga rättigheter. Att kunna röra sig är viktigt för att människor ska kunna använda sig av sina medborgerliga och politiska rättigheter, till exempel att delta i politiken och i föreningslivet. Rörlighet är också centralt för att kunna arbeta och studera och kombinera arbete och familj. Kollektivtrafik är i sig ett färdmedel som skapar dessa möjligheter, men sträckningar, stopp och kvalitet påverkar hur mycket. För barn och ungdomar som använder kollektivtrafiken är det av hög vikt att miljön kring hållplatsen är trafiksäker och upplevs som trygg.

Under senare år har alltfler kopplingar gjorts mellan kollektivtrafik och folkhälsa. Forskning pekar på att kollektivtrafikresenären högre grad får sin vardagsmotion tillgodosedd jämfört den genomsnittlige bilisten. Det hänger samman med promenaden eller cykelturen som behövs till busshållplatsen/stationen.

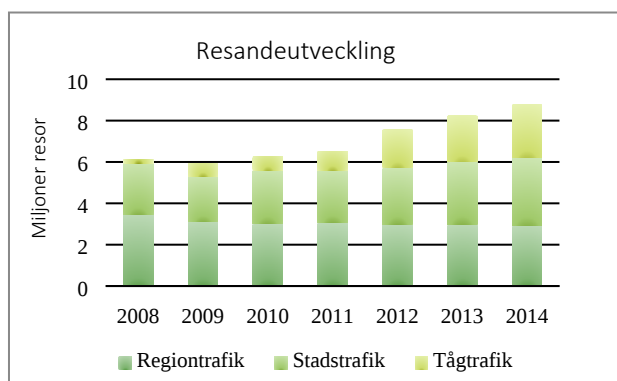
Forskning¹ visar att hälsoeffekterna av kollektivtrafik är flera;

- Trafikolyckor –att risken för trafikskador och dödsfall i trafiken minskar
- Luftföroreningar –att utsläpp av olika luftföroreningar och trafikbuller minskar
- Fysisk aktivitet –att människor är tillräckligt fysiskt aktiva
- Psykisk hälsa –att stress förebyggs och trygghet, välbefinnande osv. främjas
- Ekonomiska kostnader –att människor har råd att transportera sig och leva hälsosamt
- Grundläggande transportbehov –att alla människor, även icke-bilburna, kan nå grundläggande och livsnödvändig service och aktiviteter och leva hälsosamt.

¹ Litman,2010, ur Trivectors rapport

RESANDEUTVECKLING

I figur 8 visas resandeutvecklingen i länet. Resandet med kollektivtrafiktrafik har utvecklats mycket positivt de senaste åren och främst är det stadstrafiken och tågtrafik som har en kraftig ökning av antalet resenärer. Under 2009 startade Öresundstågssystemet vilket sedan har haft en mycket positiv resandeutveckling. Stadstrafiken har också haft en väldigt positiv utveckling, framförallt sedan den senaste trafikupphandlingen 2013. Den kraftiga resandeutvecklingen är delvis en följd av ett ökat utbud. I figur 9 visas utvecklingen av antal personkilometer mellan 2008 och 2014. Personkilometer räknas fram genom att multiplicera antal utförda fordonskilometer med hur många som har rest. Under 2014 genomfördes 8,8 miljoner resor i den upphandlade buss- och tågtrafiken.

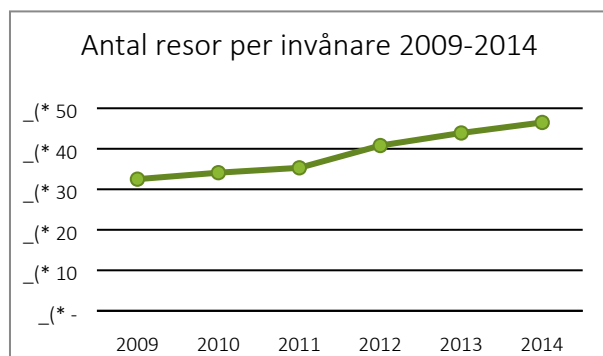
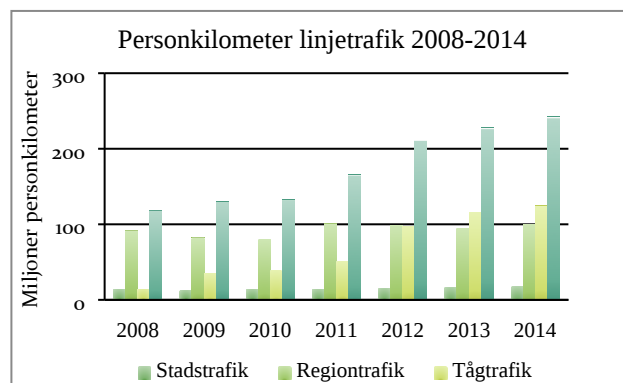


Figur 8. Resandeutveckling i Kronobergslän 2008-2014

Figur 9. Personkilometer i linjetrafiken 2008-2014

Kronobergarna nyttjar kollektivtrafiken alltmer, vilket figur 10 visar. Under 2014 gjordes i genomsnitt 46,5 resor per invånare.

Motsvarande siffra för Jönköpings län var 55 resor, för Kalmar län 36 och för Blekinge 54 resor. Genomsnittet för hela Sverige var under 2014 148 resor per invånare.



Figur 10. Antal resor per invånare 2009-2014

MARKNADSANDEL

Kollektivtrafikens totala marknadsandel i Kronoberg var 2014 11,4 %. Marknadsandelen beräknas som andelen resor med kollektivtrafik, linjelagd buss, spårvagn, tunnelbana, pendeltåg, tåg och båt och Taxi. Den samlade kollektivtrafikbranschen har med start 2009 kommit överens om att ange marknadsandelar som andelar av motorburna resor. Detta för att visa riktningen för kollektivtrafikens utveckling och kunna jämföra på nationell nivå. I figur 11 visas utvecklingen för Kronobergs län från 2009 till 2014.



Figur 11. Kollektivtrafikens marknadsandel i Kronoberg

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 %.²

RESVANOR

I Kronobergs län sker 8,2 % av alla resor med kollektivtrafik. Kvinnor reser i något större utsträckning kollektivt än män. Av de som säger sig vara regelbundna resenärer i kollektivtrafiken är drygt sex av tio kvinnor. 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. Kronobergaren reser framförallt till arbetet och för dagliga inköp vilket

² Öppna Jämförelser, SKL, 2014

innebär att drygt en tredjedel av alla resor är till arbetet. I kollektivtrafiken är de vanligaste ärenden arbete och skola.

Nationell statistik från kollektivtrafikbarometern³ 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.

År 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. Kvinnor har en något större andel korta resor jämfört med män. Drygt 7 % av alla resor under 1 km görs med bil. Inom kollektivtrafiken ligger motsvarande siffra på 0,9 %.

NÖJDHET MED KOLLEKTIVTRAFIKEN

Kollektivtrafikbarometern är en intervjuundersökning utarbetad av branschorganisationen Svensk kollektivtrafik och används över hela Sverige. Genom kollektivtrafikbarometern mäts bl.a. resenärernas och allmänhetens nöjdhet genom intervjuer som genomförs regelbundet. En övergripande kundnöjdhet mäts genom Nöjd Kund Index, NKI. Här redovisar vi några utvalda parametrar. Ytterligare faktorer mäts och följs upp genom Länstrafiken Kronoberg.

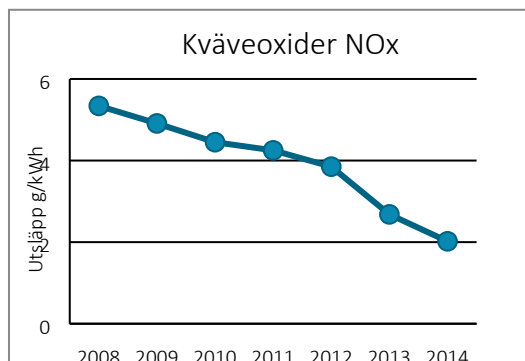
I Kronobergs län ligger NKI på 66 % för år 2014, vilket är över riket i genomsnitt, som ligger på 62 %. NKI mäts bland de som har nyttjat kollektivtrafiken. Andel av allmänheten (resenärer och icke-resenärer) som är nöjd med Länstrafiken Kronoberg låg 2014 på 51 %

På frågan som handlar om hur enkelt det uppfattas att resa med bolaget är siffran i Kronoberg 73 %, på samma nivå som genomsnittet för riket. I Kronoberg är det dock en ökning med 5procentenheter sedan 2013.

KOLLEKTIVTRAFIKENS MILJÖPÅVERKAN

³ Kollektivtrafikbarometern 2013

Att resa med kollektivtrafik är att resa klimatsmart. Kollektivtrafiken bidrar till minskad klimatpåverkan, dels genom att den till stor del drivs med förnyelsebara bränslen, men också om fler väljer att ställa bilen till förmån för kollektivtrafik. Kväveoxider och partiklar är två typer av utsläpp som påverkar människors hälsa och vår miljö på ett negativt sätt. Utsläpp av kväveoxider och partiklar från kollektivtrafiken i länet kan ses i diagrammen nedan

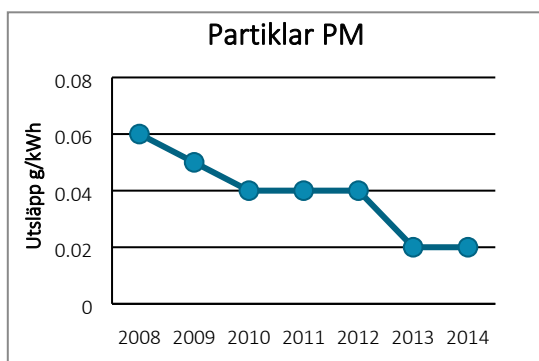


Figur 12. Utsläpp av kväveoxider från Kronobergs län 2008-2014

Figur 13. Utsläpp av partiklar från busstrafiken i busstrafiken i Kronobergs län 2008-2014.

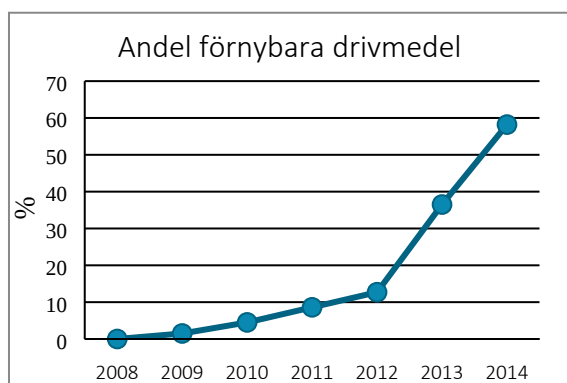
Utsläpp av både kväveoxider och partiklar har minskat kraftigt under de senaste åren. Det beror till stor del på att den linjelagda fordonsflottan byttes ut i sin helhet under 2013 då och trafiken bedrivs numer med 37 biogasbussar i stadstrafiken och 123 bussar i regiontrafiken som drivs med biodiesel. I samband med upphandling av busstrafik finns möjlighet ställa tydliga krav kring utsläpp av kväveoxider och partiklar

Olika kravnivåer har tagit fram på nationell nivå genom Svensk kollektivtrafik.⁴ Nya moderna motorer bidrar kraftigt till minskade utsläpp. Biogasdriften bidrar dessutom till kraftigt sänkta utsläpp av koldioxid. Vid förbränning av biogas tillförs ingen ny koldioxid atmosfären, vilket är en stor skillnad jämför med dieseldrift.



att

⁴ Miljökrav vid trafikupphandling buss- 2013. Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik.

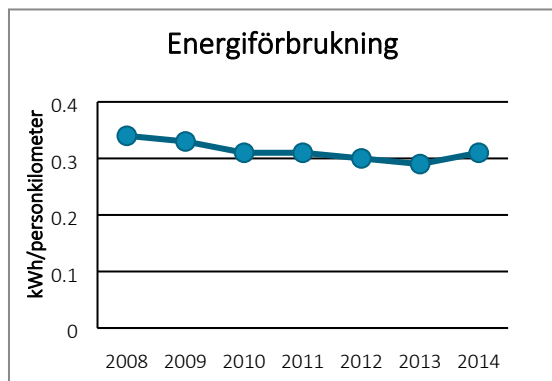


Figur 14. Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken, exkl. tåg, i Kronobergs län 2008-2014

Andel förnybara drivmedel har ökat kraftigt under de senaste åren. I diagrammet ovan ingår all upphandlad trafik inkl. serviceresor och skoltrafik. Tågtrafiken finns dock ej med. De senaste åren har det skett en omfattande teknisk utveckling inom kollektivtrafikområdet, inte minst när det gäller utveckling av hybrid- och elbussar. Samtidigt har ordinära motorer förfinats och effektiviserats vilket har lett till minskade utsläpp och likaså har nya och mer miljövänliga bränslen i stor skala börjat användas inom kollektivtrafiken. Detta gäller inte minst biogas och olika typer av biodiesel. All el som driver Region Kronobergs tågtrafik är miljömärkt med bra miljöval, vilket innebär att den produceras av vattenkraft, vindkraft eller av biobränslen.

Energiförbrukningen i länets busstrafik, mätt som kWh/personkilometer, har legat relativt konstant de senaste åren med en liten ökning mellan 2013-2014. Det kan till viss del förklaras av att en del av bussflottan numer drivs av biogas.

Biogas innehåller mycket energi vilket innebär att biogasen är ett relativt energikrävande bränsle. Ju större del av trafiken som drivs av biogas desto mindre energieffektiv blir trafiken. Det är dock viktigt att påpeka att även biogasmotorer förfinas och blir mer optimerade. Ökad energieffektivitet i transportsystemet är en del av det nationella transportpolitiska målet om begränsad klimatpåverkan



Figur 15. Energiförbrukning per personkilometer för busstrafiken i Kronobergs län 2008-2014

EKONOMI

När Region Kronoberg bildades 1 jan 2015 skedde en skatteväxling vilket innebar att all regional kollektivtrafik numer finansieras av Region Kronoberg.

Generellt gäller, eftersom skatteväxling är genomförd, att Region Kronoberg finansierar all kollektivtrafik som bedöms vara av regional betydelse. 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 Region Kronoberg och berörd kommun.

Trafikanalys gör varje år en studie av den lokala och regionala kollektivtrafiken i landet. Siffrorna från 2014 visar att Kronobergs län lägger 1 386 kronor/invånare och år i bidrag till kollektivtrafiken.

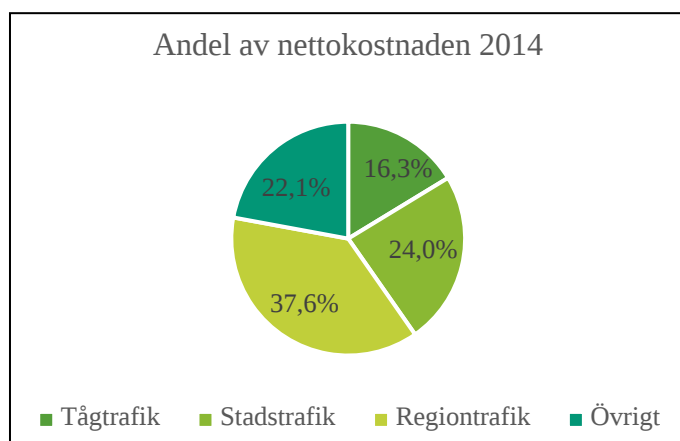
Förbundsfullmäktige beslutade 2011-10-07 om trafikeringsprinciper m.m. för "Framtidens kollektivtrafik" och fastställde samtidigt att självfinansieringsgraden för kollektivtrafiken totalt ska vara minst 50 %. Självfinansieringsgraden redovisas enligt Trafikanalys definition av linjetrafik, d.v.s. exklusive skolskjuts, färdtjänst, sjukresor och all form av anropsstyrd trafik. Självfinansieringsgraden anger andelen trafikintäkter jämfört med trafikkostnaderna. Under 2014 var den totala självfinansieringsgraden 55,3 % vilket var 2,2 procentenheter lägre än 2013.

2014			
Trafikslag	Intäkter tkr	Kostnader tkr	Självfinansieringsgrad
Öresundståg	111 778	109 607	102,0%*
Regiontrafik buss	84 551	183 682	46,0%
Älmhults stadstrafik	939	2 423	38,8%
Växjö stadstrafik	37 885	99 833	37,9%
Krösatåg Nord	7 134	22 562	31,6%
Krösatåg Syd	10 026	37 225	26,9%
Pågatåg	522	1 960	26,6%
SUMMA	252 835	457 292	55,3%

Tabell 3. Kostnader, intäkter och självfinansieringsgrad 2014

* Den onormalt höga siffran för Öresundståg beror delvis på tågstrejken i juni 2014, vilket bidrog till lägre trafik kostnader för Länstrafiken Kronoberg. Genomsnittlig täckningsgrad för 2012-2013 var för Öresundståg 90,6 %.

Som figur 16 visar så står regiontrafiken för den största delen av kostnaderna medan tågtrafiken har den minsta delen. I fältet övrigt ingår färdtjänst och serviceresor samt administration, personalkostnader etc.



Figur 16. Kostnadsfördelning, Länstrafiken Kronoberg år 2014

3. MÅL

I detta kapitel beskrivs fyra olika målområden med ett antal uppsatta mål, indikatorer och insatser.

3.1 MÅLBILD

Trafikförsörjningsprogrammets målbild är *HÅLLBAR KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ALLA*. För att på ett tydligt sätt kunna jobba mot målbilden är arbetet uppdelat i fyra målområden: *Attraktivitet och användbarhet, Miljö och hälsa, Tillgänglighet för regional tillväxt, samt Ekonomi*. Inom varje målområde ges inledningsvis en bakgrundsbeskrivning och en bild av de utmaningar som målområdet bemöter. Därefter redogörs för vilka mål som finns uppsatta samt indikatorer som visar på att utvecklingen går i rätt riktning. Inom varje område finns också exempel på insatser som behövs för att närma sig målen.

Sammantaget lyfter trafikförsörjningsprogrammet fram sju mål som ska arbetas mot de kommande åren i syfte att utveckla kollektivtrafiken. Målen följs upp genom 23 indikatorer. För samtliga målsatta och "öka-minska" indikatorer gäller att målet ska vara uppnått år 2025 om ej annat anges. Metoder för hur datainsamling och redovisning av indikatorerna ska gå till kommer att utarbetas. Indikatorerna är av tre olika typer;

Målsatt

Denna typ av indikator har ett specifikt mål kopplat till sig och kan även vara tidsatt

→ Exempel: *Resandet ska öka med minst 3 % per år*

Öka-minska

Denna typ av indikator anger om något ska öka eller minska

→ Exempel: *Punktligheten i trafiken ska öka*

Följa

Övriga indikatorer är viktiga att följa, utan att ange hur dessa ska utvecklas. (ge ett sammanhang)

→ Exempel: *Nettokostnad per resa*

Slutligen ges förslag på insatser för hur vi ska arbeta så att målen ska kunna nås. Notera att detta endast är exempel på insatser och att fler och/eller andra insatser sannolikt kommer behövas för att uppnå målen.

3.2 MÅLOMRÅDE ATTRAKTIVITET OCH ANVÄNDARBARHET

BAKGRUND OCH UTMANINGAR

Hur attraktiv kollektivtrafiken uppfattas avgörs av hur människor faktiskt använder den. En god kollektivtrafik är organiserad så att återkommande behov och sysslor - som att ta sig till och från jobb och skola, handla mat, umgås med vänner och släkt, hämta barn, motionera och delta i föreningsliv eller kulturaktiviteter - är lätta att hantera. Utmaningen ligger i att skapa en kollektivtrafik som upplevs som ett verkligt och attraktivt alternativ för de flestas resbehov. Som resenär behöver man då också ifrågasätta sina resvanor, både resbehov och val av färdmedel. Genom att lyfta fram kollektivtrafikens många fördelar kan många se kollektivtrafiken som ett attraktivt resalternativ. Därför kan beteendepåverkande åtgärder vara en viktig del i att få fler att välja kollektivtrafiken.

En förutsättning för att alla i Kronoberg ska kunna använda kollektivtrafiken är att den är användbar och tillgänglig på ett trafiksäkert sätt. En stor utmaning är därför att skapa en kollektivtrafik med god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Själva fordonen är väl anpassade men däremot finns det behov av ytterligare tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter. Anpassning ska också eftersträvas så att personer med andra typer av specifika behov tillgodoses. Det kan handla om olika behov kopplade till ålder, kön, socioekonomisk ställning, om personen kan prata svenska eller inte. Just nu kommer många flyktingar till vår region. Forskning pekar 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. Många nyanlända svenskar är därför hänvisade till kollektivtrafiken. Detta ställer krav på en kollektivtrafik som uppfyller nyanlända personers behov att ta sig till och från viktiga målpunkter, men också att informationen är tydlig och på fler språk än svenska.

Att kollektivtrafiken är tillförlitlig, innebär att den ska vara tillräckligt robust för att trafikstörningar ska kunna undvikas i största möjliga mån och att trafikens grundstruktur ska präglas av kontinuitet. Att kunna lita på att tåget eller bussen kommer och går enligt tidtabell är en viktig grundförutsättning för att välja att resa.

Mål: Fler och nöjdare resenärer!

HUR MÄTER VI OCH FÖLJER UPP?

- Resandet ska i genomsnitt öka med minst 3 % per år, och uppnå minst 10,6 miljoner resor år 2020 och minst 12,4 miljoner resor år 2025
- Antal personkilometer ska öka i minst samma takt som antal resor.
- Kollektivtrafikens marknadsandel i Kronobergs län ska vara minst 13,5 % år 2025, delmål 12,5% 2020
- Antal resor per invånare ska öka (47 resor/person 2014)
- Nöjd Kund Index (NKI) ska vara minst 70 % år 2020 och minst 75 % år 2025 (66 % år 2014)

- Allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg ska öka (51 % år 2014)

INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING

Resandet med kollektivtrafiken ska öka. Målet är att resandet ska öka med 3 % per år till år 2025 räknat som ett genomsnitt av all trafik och det motsvarar en ökning på drygt 3,6 miljoner resor jämfört med år 2014. Det motsvarar också en ökning av kollektivtrafikens marknadsandel till 13,5 %, förutsatt att trafikarbetet i övrigt ökar i samma takt som den gjort de senaste 20 åren. Nöjd Kund Index samt allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg mäts genom kollektivtrafikbarometern. Allmänheten innefattar både resenärer och de som inte reser med kollektivtrafik. Måtten ger tillsammans en god bild över hur nöjda Kronobergarna är med den kollektivtrafik som erbjuds.

Mål: Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och enkel att använda

HUR MÄTER VI OCH FÖLJER UPP?

- Bytespunkter och hållplatser med minst 20 påstigande per dygn eller minst 4000 påstigande per år ska åtgärdas så att de uppfyller krav på tillgänglighet enligt hållplatshandbokens prioriteringar (berör ca.10 % av samtliga hållplatser).
- Bytespunkter och hållplatser i linjetrafik där många barn och ungdomar reser, ska åtgärdas enligt hållplatshandbokens prioriteringar.
- Resenärerna ska i högre grad uppleva att det är enkelt att resa med Länstrafiken Kronoberg. (73 % 2014)

INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING

Hållplatshandboken som finns som bilaga till Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut riktningen kring vilka hållplatser som ska åtgärdas för att förbättra tillgängligheten och attraktiviteten på hållplatser och bytespunkter. Kundnöjdheten mäts genom kollektivtrafikbarometern.

Mål: Kollektivtrafiksystemet ska vara robust och pålitligt

HUR MÄTER VI OCH FÖLJER UPP?

- Punktligheten i trafiken ska öka
- Andel inställda turer ska minska

INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING

Det är många parametrar som påverkar kollektivtrafiksystemets sårbarhet. Överbelastning i tågsystemet gör tågresandet extra känsligt för störningar. Gällande tågsystemet har Region Kronoberg dock begränsad påverkan på systemets sårbarhet. Genom Länstrafiken Kronoberg följs punktligheten upp och hur andelen inställda turer utvecklas.

HUR KOPPLAS MÅLEN TILL ANDRA MÅL?

- I RUS finns målet att klimatpåverkan ska minska
- De transportpolitiska funktionsmålen belyser bland annat:
 - att medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet,
 - att transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning
 - att barns möjlighet att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar
 - att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

EXEMPEL PÅ INSATSER

- Kollektivtrafiken ska planeras utifrån långsiktiga strategier och systemperspektiv.
- Arbeta fram metoder för att analysera sociala aspekter kopplat till olika gruppers villkor och behov inför trafikplanering.
- Utforma säkra och trygga cykelvägar till centrala bytespunkter i länets tätorter och till bytespunkter med många resenärer.
- Upprätta en länsgemensam plan för utbyggnad av pendlarparkeringar med god cykelparkeringsmöjlighet i regionen
- Genomföra åtgärder enligt Hållplatshandbok med tillgänglighetsplan
- Genomföra säkerhetshöjande åtgärder vid hållplatser och bytespunkter där resenärerna består av en hög andel barn och ungdomar
- Arbeta med Mobility-management projekt och kampanjer för ett ökat resande
- Analysera utbudet av kollektivtrafik i områden där migrationsverket har sina boendeplaceringar

3.3 MÅLOMRÅDE MILJÖ OCH HÄLSA

BAKGRUND OCH UTMANINGAR

Detta målområde handlar om hur kollektivtrafiken ska utvecklas till att bli mer långsiktigt hållbar men också hur kollektivtrafiken i ett större perspektiv bidrar till ett mer hållbart samhälle. Framtidens kollektivtrafiksystem kommer sannolikt bestå av en palett av bränslen och fordonstyper och där en kombination av biogas och biodiesel med visst inslag av elfordon/hybrider sannolikt kommer att utgöra basen för trafiken. Utvecklingen på området går snabbt och Region Kronoberg har som ambition att ligga i framkant i branschen för att påskynda arbetet mot att nå målet om en minskad klimatpåverkan.

Ett ökat resande med kollektivtrafiken påverkar även ur ett systemperspektiv. En överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik leder till mindre utsläpp och bidrar därmed till minskad klimatpåverkan. En viktig faktor för att detta ska lyckas är att fler Kronobergare har tillgång till god kollektivtrafik. Att Kronoberg är ett glest län med relativt långa avstånd innebär en utmaning kring att skapa en attraktiv kollektivtrafik, men också stora möjligheter och miljövinster om det lyckas.

Resandet påverkar människors hälsa. Utvecklingen mot ett bilburet samhälle gör det allt svårare att få sin vardagsmotion tillgodosedd genom de dagliga transporterna till/från skola, arbete och service. I takt med ökad insikt, har frågor som rör mer aktiva transporter (gång och cykel) och kollektivtrafik fått större fokus och hamnat högre upp på dagordningen inom samhällsplaneringen för att främja folkhälsan. Det finns en potential till ökad hälsa genom kollektivtrafiksatsningar, inte minst genom den ökade vardagsmotionen som uppkommer av att gå och cykla i samband med kollektivtrafikresan. En utbyggd kollektivtrafik bidrar även till en förbättrad luftkvalité.

Mål: Kollektivtrafiksystemet ska bli mer resurseffektivt och bidra till en minskad klimatpåverkan

HUR MÄTER VI OCH FÖLJER UPP?

- Samtliga fordon i den upphandlade trafiken ska köras på förnyelsebara bränslen år 2020
- Utsläpp av partiklar från busstrafik ska vara max 0,015 g/kWh (0,02 g/kWh år 2014)
- Utsläpp av kväveoxider från busstrafik ska vara max 1 g/kWh (2 g/kWh år 2014)
- Energieffektiviteten ska öka. Max 0,015 kWh/personkilometer i busstrafiken

INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING

Samtliga valda indikatorer följs upp genom den nationella fordonsdatabasen FRIDA. Indikatorerna som beskriver utsläpp av partiklar och kväveoxider samt indikator som beskriver energieffektivitet är branschgemensamma och framtagna av Svensk kollektivtrafik. I samband med trafikupphandling ställs en mängd olika krav för den trafik som ska handlas upp. En del av kraven handlar om miljö och som upphandlare av trafik finns möjligheten att välja någon av de på förhand uppställda kravnivåer som är framtagna av Svensk kollektivtrafik. De nivåer Region Kronoberg har valt är i linje med de baskrav som finns på nationell nivå. Det är viktigt att påverka att Region Kronoberg inte har full rådgivning över kraven i all upphandlad trafik, då en del trafik upphandlas på uppdrag av länets kommuner. Ambitionen är likväl att all trafik ska drivas av förnyelsebara bränslen år 2020.

Mål: Kollektivtrafiksystemet ska bidra till ökad hälsa

INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING

Metoder har börjat utarbetas för att ta fram det faktiska samhällsekonomiska värdet av hälsovinster med kollektivtrafik, som att vi t.ex. lever längre och får färre sjukdomar, men ännu finns ingen erkänd metod och därför inga riktigt bra indikatorer för uppföljning. Detta är ett kunskapsområde som Region Kronoberg har ambition att utforska ytterligare, vilket är i linje med den satsning på kollektivtrafiken som Region Kronoberg gör vars mål är att öka antalet resor i kollektivtrafiken med 3 % per år. Det är relevant att göra en skattning av vad denna utveckling har för hälsan kopplat till ett samhällsekonomiskt värde. I förlängningen kan en sådan skattning också användas för metodutveckling i syfte att kvantifiera kollektivtrafikens bidrag till det transportpolitiska hälsomålet.

HUR KOPPLAS MÅLEN TILL ANDRA MÅL?

- I RUS finns mål om minskad klimatpåverkan
- I RUS finns mål om att Kronoberg ska bli ett plusenergilän
- Begränsad klimatpåverkan är ett av de transportpolitiska hänsynsmålen
- Bidrar till att uppfylla det regionala miljömålet om fossilbränslefritt Kronoberg år 2030
- Ökad hälsa är ett av de transportpolitiska hänsynsmålen
- I RUS finns målet om god folkhälsa och hälsa på lika villkor
- I RUS finns målet att den självskattade hälsan hos samtliga regioninvånare år 2025 ska vara högre än riksgenomsnittet, oavsett ålder och kön.

EXEMPEL PÅ INSATSER

- Utreda om och i vilken omfattning el- eller hybridbussar kan vara en del av Växjö Stadstrafik i samband med nästa trafikupphandling.
- Ta fram en drivmedelsstrategi
- Arbeta för förbättrad framkomlighet för busstrafik i länets tätorter. Exempelvis fler bussgator och signalprioriteringar i korsningspunkter.
- Utveckla metoder för uppföljning av koppling mellan kollektivtrafik och ökad hälsa

3.4 MÅLOMRÅDE TILLGÄNGLIGHET FÖR HÅLLBAR REGIONAL TILLVÄXT

BAKGRUND OCH UTMANINGAR

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att stärka och knyta samman regionen. En utvecklad kollektivtrafik möjliggör arbetspendling över stora avstånd och bidrar till ett ökat utbyte mellan regionens orter och kommuner. En väl utvecklad kollektivtrafik bidrar också till att underlätta för arbetsgivare att rekrytera rätt kompetenser samt möjliggör en ökad turist- och besöksnäring.

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. Kronoberg har en stor inpendling vilket innebär att vi har ett ansvar att tillgodose transportbehov även personer som inte bor i länet.

Genom en snabbare och mer frekvent kollektivtrafik kommer fler att se kollektivtrafiken som ett realistiskt alternativ till bilen. En helt avgörande faktor är att det ska gå snabbt att resa. Det är därför av stor vikt att snabba upp resandet med kollektivtrafik. En snabb och frekvent kollektivtrafik har betydligt bättre förutsättningar att konkurrera med bilen.

Det är också av stor vikt att kollektivtrafiken ges större utrymme i samhällsplaneringen och tydligare ses som en grundförutsättning för samhällsutveckling.

Den ökade urbaniseringen, tillsammans med att vi i grunden är ett glest län med en stor landsbygd, ställer höga krav på en kollektivtrafik som är flexibel men samtidigt strategiskt långsiktig. För kollektivtrafiken innebär det att planera utifrån olika kontexter och målgrupper, för att skapa en attraktiv kollektivtrafik som kan möjliggöra en regionförstoring i Kronoberg.

Mål: Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla en sammanhållen och gränslös region

HUR KOPPLAS MÅLET TILL ANDRA MÅL?

- Bidrar till måluppfyllelse i RUS genom prioriteringen ”Att utveckla platser, orter och regioner som kompletterar varandra”.
- Bidrar till det transportpolitiska målet om regional och internationell tillgänglighet

HUR MÄTER VI OCH FÖLJER UPP?

- Restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil i mellan kommunernas centralorter och Växjö samt övriga viktiga relationer inom och till omkringliggande län ska minska.
- Restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil i Växjö tätort ska minska
- Resmöjligheterna till och från grannlänens huvudorter och i andra starka interregionala relationer ska bli fler
- Restiderna till och från grannlänens huvudorter ska minska

INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING

Restidskvot är ett välkänt begrepp som beskriver förhållandet, mätt i restid, mellan två trafikslag. Målvärden kring restidskvoter kommer att arbetas fram för olika trafikslag exv. regionbusstrafik, tågtrafik, snabbusstrafik och stadsbusstrafik. För Växjö Stadstrafik kan det vara lämpligt med mål för restidskvot från linjernas ändhållplatser alt. stora hållplatser till Växjö Resecentrum.

Möjlighet till frekventa och snabba buss- och tågförbindelser till våra grannregioners huvudorter är en prioriterad fråga för RKM Kronoberg. Därför är målsättningen att resmöjligheterna till framförallt Kalmar, Karlskrona, Jönköping, Halmstad samt Lund/Malmö ska öka. På sikt bör även restiderna med kollektivtrafiken minska. I många relationer handlar det om en utvecklad tågtrafik, vilket RKM Kronoberg själva inte har full rådighet över.

EXEMPEL PÅ INSATSER

- Utveckla samarbetet mellan RKM Kronoberg och närliggande regioners RKM för att underlätta resandet över länsgräns.
- Utveckla en arena för dialog kring kollektivtrafik och planhantering
- Vid framtagande av nya detaljplaner bör hänsyn tas till hållplatsernas läge och utformning
- Ta fram fördjupade stråkanalyser för varje enskilt stråk i regionen
- Förlägg merparten av resurserna och satsningarna för kollektivtrafik till viktiga strategiska stråk
- Utveckla ett digitalt verktyg för översyn av linjesträckningar och hållplatsstopp
- Arbeta vidare med att införa närtrafik

3.5 MÅLOMRÅDE EKONOMI

BAKGRUND OCH UTMANINGAR

Det är en utmaning att planera och utföra kollektivtrafiken på ett kostnadseffektivt sätt. Det innebär balanserade avvägningar mellan de olika trafiksystem som finns i länet.

Kollektivtrafiken behöver planeras utifrån olika kontexter och målgrupper.

Kollektivtrafiken kostar varje år regionens invånare omkring 750 miljoner kronor, finansierat genom både biljettintäkter och skatteintäkter. Det är mycket pengar och det är av stor vikt att dessa används på ett förnuftigt och effektivt sätt. Detta målområde syftar till att på ett strukturerat sätt mäta och följa upp hur mycket kollektivtrafik kronobergarna får för de pengar som satsas på trafiken.

Mål: Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad ekonomisk resurseffektivitet

HUR KOPPLAS MÅLET TILL ANDRA MÅL?

- Målet bidrar till att uppfylla det transportpolitiska målet om en samhällsekonomisk effektivitet i transportsystemet.

HUR MÄTER VI OCH FÖLJER UPP?

- Antal resor per utbudskilometer ska öka (0,64 resor/utbudskilometer år 2014)
- Nettokostnad per resa
- Nettokostnad per invånare
- Självfinansieringsgraden ska vara minst 50 %

INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING

De ovan valda indikatorerna beskriver tillsammans hur kollektivtrafiken i Kronoberg utvecklas ur ett ekonomiskt perspektiv. Antal resor per utbudskilometer säger något om hur väl den trafik som erbjuds också används. Självfinansieringsgraden beräknas som ett genomsnitt av alla trafikslag. Samtliga valda indikatorer används i nationella jämförelser och jämförelser kan därför göras även med andra län.

EXEMPEL PÅ INSATSER

- Noggrant följa och analysera kostnads- och resandeutveckling på samtliga trafikslag
- Analysera buss- och tågtrafiken utifrån ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv
- Ta fram samhällsekonomiska beräkningar för kollektivtrafiken i länet

4. STRATEGISKA VAL

I detta kapitel beskrivs viktiga strategiska val som är viktiga för förverkligandet av intentionerna och målen i trafikförsörjningsprogrammet. Övergripande för trafikförsörjningsprogrammet är att den ska leda till hållbar utveckling. Det ska genomsyra hela dokumentet men också de insatser som ska vidtas för att uppfylla målen i trafikförsörjningsprogrammet.

4.1 RESENÄRSPERSPEKTIV

Utvecklingen av kollektivtrafiken ska utgå från ett resenärsperspektiv. För att säkerhetsställa 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. En viktig utmaning för Kronoberg och kollektivtrafiken är att möjliggöra för att utgå från ett "hela-resan perspektiv".

TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLA

Utgångspunkt för utveckling och utformning av kollektivtrafiken är att den ska ske utifrån tankar om en jämställd och jämlik kollektivtrafik. Det innebär att alla ska ha möjlighet att använda kollektivtrafiken i Kronoberg. Kollektivtrafiken behöver erbjuda tillgänglighet för olika behov, och att olika behov prioriteras lika mycket. Hänsyn måste också tas till att olika målgrupper reser på olika sätt och därmed också har olika behov i sitt resande.

BARN- OCH UNGDOMSPERSPEKTIV

Barn och ungdomar ska ges inflytande i frågor som berör dem. I det regionala utvecklingsarbetet som rör barn och ungdomar ska dessa komma till tals, och prioriteringar ska göras utifrån vad som är barnens bästa.

För att bibehålla yngre personer i kollektivtrafiken även efter att de avslutat sin utbildning, behöver kollektivtrafiken fånga in deras önskemål om en attraktiv kollektivtrafik. Det kan handla om att anpassa kollektivtrafiken till kultur- och idrottsevenemang exempelvis med tillfälliga turer eller turer på kvällar och helger. Det kan också handla om att föra in innovationer och ny teknik i kollektivtrafiksystemet.

4.2 KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA SAMORDNAS MED ÖVRIG SAMHÄLLSPLANERING

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. 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.

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.

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.

4.3 KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA VARA GRÄNSÖVERSKRIDANDE

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. Invånarna 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. Ett nära samarbete med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i framförallt Blekinge, Jönköping, Halland, Kalmar och Skåne är en avgörande faktor för att vi ska nå framgång med att stärka redan starka resrelationer men också för att kunna skapa nya resmöjligheter.

4.4 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. Att erbjuda resenären en attraktiv helhetslösning med cykling och kollektivtrafik kan vara en nyckel till framgång för att få fler att ställa bilen.

4.5 RESAN SKAPAR MERVÄRDE

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.

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.

4.6 UPPHANDLING SOM HÅLLBARHETSVERKTYG

Upphandling av varor och tjänster är ett strategiskt viktigt verktyg för att nå hållbar regional utveckling. Genom att ställa hållbarhetskrav vid upphandling kan utvecklingen påverkas i en hållbar riktning både miljömässigt, socialt och ekonomiskt. Ur ett miljöperspektiv ställs krav utifrån uppsatta mål i TFP gällande fossilbränslefri kollektivtrafik. Utifrån ett socialt perspektiv ställs krav på etiskt och socialt ansvarstagande för leverantörer. Det innebär att leverantörer ska garantera att krav på mänskliga rättigheter, miljöhänsyn, föreningsfrihet och arbetsvillkor uppfylls. När det gäller upphandlingar kopplade till kollektivtrafiken rekommenderas även att krav ställs på behovsanalyser utifrån ett jämställdhets- och resenärsperspektiv.

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.

I början av 2020 påbörjas nästa stora upphandling av buss för region- och stadstrafik. Denna trafik planeras kunna starta 2023.

Region Kronoberg har inte egen rådighet över tågtrafiken vilket innebär att 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.

5. RIKTLINJER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

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.

5.1 STADSTRAFIK

Kollektivtrafik har under senare år i allt högre utsträckning blivit en viktig komponent när städer utvecklas och förtätas. Kollektivtrafik ses idag mer som en stadsbyggnadskomponent än enbart ett sätt att flytta folk från A till B. En utvecklad stadstrafik har möjlighet att bidra till att lösa flera av de problem som trafiken skapar i våra städer.

I regionen finns två tätorter som har stadstrafik, Växjö och Älmhult. Stadstrafiken skiljer sig väsentligt åt i dessa tätorter; Älmhult har i skrivande stund en buss i stadstrafiken medan Växjö har 37.

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.

RIKTLINJE

En robust och långsiktig kollektivtrafik kan bidra till att ge staden förutsättningar kring vilka stråk staden kan växa och utvecklas. Exakt vilka linjer eller stråk det handlar om behöver utredas vidare. Ett sätt att tydliggöra och ytterligare stärka de starka linjerna med många resenärer är att låta de vara stomlinjer. Det kan sägas vara linjer som erbjuder snabb och tät trafik.

Stomlinjetrafik karaktäriseras av

- Hög turtäthet, minst 10-minuterstrafik
- God framkomlighet (Signalprioritering, bussgator etc.)
- Hög medelhastighet
- Stråktänk (tätt, robust, framtid)
- Hög standard på hållplatser (Väderskydd, realtidsinformation, cykelparkering under tak etc.)
- Inga avvikelser i linjedragning
- Färre hållplatsstopp
- Styv tidtabell

I ett längre perspektiv skulle någon linje kunna vidareutvecklas till ett BRT-stråk. BRT står för Bus Rapid Transit och innebär kollektivtrafik av mycket hög kvalitet, men denna typ av trafik utvecklar också staden. Det är ofta utmed dessa stråk som städer i hög grad utvecklas med ny service arbetsplatser, bostäder, handel etc. Denna typ av trafik finns i främst större städer

runt om i världen och under senare år har ett flertal system tagits i bruk i europeiska städer. I Sverige kan linje 5 i Malmö sägas vara den som mest uppfyller de kriterier som karaktäriserar BRT-trafik. Även mindre städer som Karlstad ligger långt framme i planeringsstadiet kring BRT-stråk.

Linjer med färre resenärer och som trafikerar glesare områden skulle kunna vara lokallinjer.

Lokallinjer karaktäriseras av:

- Yttäckande trafik
- God turtäthet (20-40 minuter, ev. högre i högtrafik)
- Fler hållplatsstopp
- Behöver inte angöra resecentrum

Ovan gjorda uppdelning av trafiken ska ses mer som princip för hur trafiken skulle kunna utvecklas och tydliggöras. Att skilja på starkare och glesare trafik är vanligt och görs i många svenska städer.

Detta är ett kontinuerligt långsiktigt arbete och där det krävs djupare analyser och utredningar kring exempelvis framkomlighetsproblem, resandemönster och lokaliseringar av bostäder och arbetsplatser. 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.

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.

Uppföljning av stadstrafiken i Älmhult görs av Länstrafiken Kronoberg och eventuell utveckling av trafiken sker i samråd med Älmhults kommun.

5.2 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. En viktig förutsättning kring all framtida tågtrafik i vår region är den framtida höghastighetsjärnvägen. Den nya järnvägen kommer, oavsett dragning eller placering av stationslägen, påverka utvecklingen av våra regionala tågssystem. Dock ligger den nya tågbanan relativt långt fram i tiden, vilket innebär att detta kommer bli en allt viktigare fråga i kommande trafikförsörjningsprogram.

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 Orts relation till sitt omland samt anpassningen av bussar till tåg för skolelever.

Öresundstågssystemet

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 ambitionen 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 länen.

Pågatåg och Krösatåg

En fortsatt utbyggnad av tågsystemen Krösatåg Syd & Pågatåg sker efter samråd med Region Skåne. Trafiken planeras att utvecklas i takt med att resandet ökar. Detsamma gäller för Krösatåg Nord med kopplingar till Värnamo-Jönköping och Nässjö. Denna trafik utvecklas i samråd med kollektivtrafikmyndigheten i Jönköpings län.

5.3 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.



Figur 17. Linje- och zonkarta

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.

BASUTBUD 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.

BASUTBUD

Tätorter mellan 1000 invånare-2999 invånare

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

Tätorter mellan 500-999 invånare

Grundläggande utbud om minst fem dubbelturer per vardag samt närtrafik

Tätorter mellan 199-499 invånare

Grundläggande utbud om minst två dubbelturer per vardag samt närtrafik

Orter mellan 50-199 invånare bedöms utifrån nedanstående faktorer

- 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)

5.4 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.

5.5 KOMPLETTERINGSTRAFIK OCH 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.⁵ 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 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.

RIKTLINJE

Konceptet Närtrafik är ett prioriterat utvecklingsarbete de närmaste åren. Tanken är att detta trafikkoncept ska ersätta kompletteringstrafiken. I gränstrakter till våra grannregioner samarbetar vi med berörd RKM för att lösa transportbehov över gränsen.

⁵ För mer information och tidtabeller för kompletteringstrafiken se Länstrafiken Kronobergs hemsida

5.6 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.

5.7 FLYG OCH FJÄRRTÅG

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 Bromma flygplats med flyg och till Stockholms centralstation med tåg. För Kronobergs näringsliv är Bromma flygplats viktig för att kunna tillgodose näringslivet bra förutsättningar att nå intraregionalt viktiga målpunkter.

Det finns även ett resbehov på Kust-Till-Kust banan mellan Kronoberg och Borås-Göteborg. Här bedriver idag SJ trafik med ett fåtal avgångar per dygn.

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. Utveckling av ytterligare trafik på Kust-Till-Kust banan mot Göteborg och Borås bedöms vara intressant. Tåg- och busstrafiken kommer sannolikt öka kraftigt i samband med att den nya höghastighetsbanan byggs, oavsett stationsplacering. Detta ligger långt fram i tiden och det är önskvärt att trafiken utvecklas tidigare än så. Eventuell trafikutveckling sker tillsammans med RKM i Jönköping och i Västra Götaland

5.8 HÅLLPLATSER OCH BYTESPUNKTER

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	Ansvar	Ansvar vid statligt vägnät	Ansvar vid kommunalt vägnät
Körytor, markytor	Renhållning, snöröjning, halkbekämpning, underhåll	Trafikverket	Kommunen

Allmän belysning pendlarparkering, och ev. planteringar.	Renhållning, skötsel, underhåll och elabonnemang	Trafikverket	Kommunen
Väderskydd	Renhållning, skötsel och underhåll	Kommunen	Kommunen
Belysning i väderskydd och övrig utrustning samt ev. el till dessa.	Armatyr och utrustning, elabonnemang och underhåll	Kommunen	Kommunen
Hållplatsutrustning (Fristående möbler, bänkar, papperskorg och cykelställ)	Renhållning, skötsel och underhåll	Kommunen	Kommunen
Informationsbärare stolpe och hpl. topp	Renhållning, skötsel och underhåll	Länstrafiken	Länstrafiken
Anslutande gång- och cykelväg	Renhållning, snöröjning, drift och underhåll	Trafikverket	Kommunen

Tabell 4. Ansvarsområden för Hållplatser

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.

Hållplatserna har kategoriserats och delats in i fyra huvudgrupper efter hur många som reser från hållplatsen. Hållplatserna ska därefter vid behov åtgärdas för en säkrare och mer

attraktiv resa. För mer information och fördjupning hänvisas till bilaga 2 "Hållplatshandbok med tillgänglighetsplan och prioriterade åtgärder".

5.9 PRISSYSTEM

REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK

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

Sydtaxan 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 och övriga resevillkor överenskomna och gemensamt.

Principen för Sydtaxan innebär att ett pris fastställs 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. Ambitionen är att inom ramen för Sydtaxan fortsätta att förbättra samarbetet för att ytterligare förfinas det gemensamma systemet för länstränsöverskridande resor.

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 resenären 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, med 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 reskassa laddas 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 kronor dyrare än en resa med kollektivtrafiken och priset avrundas till närmast högre 5- eller 10-tal. Det tillkommer en extra avgift på minimum 10 kronor (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 kontakt 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.

5.10 KLASSIFICERING AV STRÅK

Regionala utvecklingsstrategin Kronoberg 2025 påvisar värdet av att stärka stråkstrukturen i regionen. Detta avsnitt pekar ut de prioriterade 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.*

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 och arbetstillfällens geografiska fördelning. För mer information, se bilaga 1.

- A. Prioriterade stråk binder ihop regionens arbetsmarknadsregioner, d.v.s. den Kronobergstriangeln
- B. Starka interregionala stråk som sammanbinder större arbetsmarknader, utgör tillsammans med transportstråken och järnvägsnätet huvudlinjenät

- C. Svagare interregionala stråk som sammanbinder större arbetsmarknader
- D. Interregionala stråk mellan mindre orter
- E. Inomregionalt starka men korta stråk, med god potential för ökat kollektivtrafikresande

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.

A. PRIORITERADE STRÅK FÖR ATT STÄRKA DEN INTERNA ARBETSMARKNADEN

Under denna kategori återfinns de inomregionala stråk som sammanbinder länets tre största arbetsmarknader - Växjö, Ljungby och Älmhult.

Stråk	Antal arbetspendlare	Förändring 2008-2013	Antal sysselsatta
1. Älmhult-Vislanda-/Alvesta-/Gemla-Växjö	3 242	145	46991
2. Ljungby-Ryssby-Hjortsberga-Alvesta-Växjö	2 625	90	47546
3. Älmhult - Liatorp - Agunnaryd - Ljungby	313	-22	17180

B. STARKA INTERREGIONALA STRÅK SOM SAMMANBINDER STÖRRE ARBETSMARKNADER

Under denna kategori återfinns de stråk som sammanbinder de större orterna i länet med större noder utanför länsgränserna. För att återfinnas under denna kategori krävs att pendlingsströmmarna mellan de aktuella orterna längs med stråket är, relativt sett, starka redan idag

Stråk	Antal arbetspendlare	Förändring 2008-2013	Antal sysselsatta
1. Köpenhamn-Malmö-Lund-Hässleholm-Osby-Älmhult-Alvesta-Växjö	3 241	-54	263 702
2. Växjö-Hovmantorp-Lessebo-Emmaboda-/Karlskrona/-Nybro-Kalmar	1 729	11	93 173
3. Halmstad-Ljungby-Alvesta-Växjö	819*	56	80 155

*Exkl. Alvesta-Växjö

C. SVAGARE INTERREGIONALA STRÅK SOM SAMMANBINDER STÖRRE ARBETSMARKNADER

Under denna kategori återfinns stråk som sammanbinder större arbetsmarknader med varandra, men där relationen mellan orterna längs med dessa stråk idag är, relativt sett, svaga. Här återfinns även nr 3 där trafik ännu inte körs hela sträckan. Ambitionen är att trafik ska finnas hela vägen Hässleholm-Halmstad senast 2019.

Stråk	Antal arbetspendlare	Förändring 2008-2013	Antal sysselsatta
1. Växjö-Alvesta-Värnamo-Borås-Göteborg	496*	48	413 240
2. Helsingborg-Markaryd-Ljungby-Värnamo-Jönköping	334	-8	122 928
3. Hässleholm-Bjärnum-Vittsjö-Markaryd-Knäred-Laholm-Halmstad	397	15	51 464

4. Växjö-Alvesta-Nässjö-Jönköping	190*	18	95 004
-----------------------------------	------	----	--------

*Exkl. Alvesta-Växjö

D. INTERREGIONALA STRÅK MELLAN MINDRE ORTER

Under denna kategori återfinns stråk mellan mindre orter i länet och orter utanför länet. Dessa relationer är, ur ett regionalt perspektiv, förhållandevis svaga men viktiga för den aktuella orten.

Stråk	Antal arbetspendlare	Förändring 2008-2013	Antal sysselsatta
1. Hässleholm-Killeberg-Osby-Älmhult	618	-48	20909
2. Tingsryd-Ryd-Olofström	153	-57	7579
3. Tingsryd-Karlshamn	68	7	10515
4. Lidhult-Halmstad	66	-30	33619
5. Tingsryd - Hallabro- Backaryd - Ronneby	59	15	7921
6. Åseda-Högsby-Oskarshamn	38	1	12585
7. Åseda-Vetlanda	25	-13	8523

E. INOMREGIONALT STARKA OCH KORTA STRÅK

Under denna kategori återfinns kortare stråk som idag har en stark relation mellan orterna och på dessa sträckor finns redan i dagsläget god potential för att öka kollekttrafikens marknadsandel.

Stråk	Antal arbetspendlare	Förändring 2008-2013	Antal sysselsatta
1. Växjö-Rottne-Braås-Lenhovda-Åseda	1 953	66	38 533
2. Tingsryd-Väckelsång-Ingelstad-Växjö	1 109	-22	37 101
3. Lammhult-Moheda-Alvesta-Gemla-Växjö	947**	-2	39 761
4. Markaryd-Timsfors-Strömsnäsbruk-Traryd-Ljungby	896	-124	3446
5. Lagan-Ljungby	612	-34	10 098
6. Älmhult-Diö	288	0	8147
7. Tingsryd-Urshult-Ryd	221	-61	3352
8. Lidhult-Ljungby	131	66	9843

**Exkl. Alvesta-Växjö, Växjö-Gemla

6. EKONOMISKA KONSEKVENSER OCH FINANSIERING

Här redogörs för finansieringsprinciper för trafikförsörjningsprogrammets genomförande och vad de satsningar som behövs för att uppfylla trafikförsörjningsprogrammets målsättningar bedöms medföra för kostnader. Därtill återfinns en sammanställning över kollektivtrafikens positiva samhällseffekter.

6.1 LÄNSTRANSPORTPLAN

Region Kronoberg är upprättare av länstransportplan för Kronobergs län. Det innebär att Regionen har, i samråd med länets kommuner och trafikverket, möjlighet att fördela den tilldelade ramen för infrastrukturinvesteringar i länet. För perioden 2014-2025 är ramen 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.

Förutom infrastruktursatsningar genom länstransportplanen genomför och finansierar Trafikverket satsningar på det nationella väg- och järnvägsnätet i länet.

6.2 REGION KRONOBERGS KOSTNADER OCH PROGNOSE FÖR KOLLEKTIVTRAFIK

För att kollektivtrafiken ska kunna bidra till en ökad samhällsnytta genom bl.a. en minskad klimatpåverkan, ökade pendlingsmöjligheter och förbättrad folkhälsa krävs satsningar i form av ny och utökad trafik. Här redovisas en prognos för ny trafik och vilka kostnader det kan medföra. Kostnaderna är beräknade utifrån en tillkommande trafikvolym för att klara

delmålen om ökad marknadsandel och en resandeökning med 3,6 miljoner nya resor till år 2025 jämfört med år 2014. De planerade satsningarna förutsätter en ekonomi i balans och införs i den takt som är ekonomiskt möjlig. Föreslagna satsningar prövas årligen i samband med regionens budgetprocess och de satsningar som ska göras arbetas därefter in i budget och verksamhetsplan. Tabellen nedan visar kostnads- och intäktprognos för kollektivtrafiken i länet.

Totalsammanställning				Preliminär										
Länstrafiken Kronoberg	Utfall	Utfall	Budget	Budget	Budget	Budget	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Linjetrafik tåg/buss, kostnader	-408,2	-458,3	-500,2	-521,3	-532,7	-544,1	-560,4	-577,2	-594,6	-622,4	-666,1	-704,0	-743,2	
Linjetrafik tåg/buss, intäkter	234,8	252,8	267,6	278,1	289,9	303,4	312,5	321,9	331,5	343,5	358,8	373,1	387,9	
Övriga kostnader	-237,1	-243,0	-249,6	-255,0	-262,5	-266,4	-271,7	-277,2	-282,7	-288,4	-294,1	-300,0	-306,0	
Övriga intäkter	178,7	184,6	190,7	194,6	198,5	202,5	206,6	210,7	214,9	219,2	223,6	228,0	232,6	
Nettokostnad trafikutveckling buss					-2,5	-6,6	-12,4	-15,1	-15,3	-15,5	-21,0	-29,7	-24,0	
Nettokostnad trafikutveckling tåg					-3,5	-7,0	-7,7	-10,7	-14,0	-17,9	-21,4	-25,6	-29,0	
SUMMA NETTOKOSTNAD	-231,8	-263,9	-291,5	-303,6	-312,8	-318,2	-333,2	-347,6	-360,1	-381,5	-420,2	-458,2	-481,6	

Självfinansieringsgrad 57,5% 55,2% 53,5% 53,3% 54,1% 54,9% 54,8% 54,6% 54,6% 54,1% 52,6% 51,5% 52,0%

Tabell 5. Prognostiserade kostnader och intäkter för kollektivtrafiken 2016-2025

I tabell 5 redovisas länstrafikens totala budget dvs. samtliga kostnader och intäkter. Nya framtida trafik kostnader redovisas separat. Tillkommande buss- och tågtrafik är bedömd utifrån hur många nya fordon och hur mycket ny trafik som behövs för att nå våra mål. Den tillkommande trafiken består både av fler fordon och av en ökad trafikproduktion. Fr.o.m. 2019 har linjetrafikens kostnader och intäkter beräknats med indexökning 3 % per år medan övriga kostnader/intäkter beräknats med 2 % indexökning per år baserat på kostnaden från 2018.

Bedömningen av den upphandlade kollektivtrafikens kostnadsutveckling utgår från en beräkning av bedömd bruttokostnad av trafiken, inkl. utbyte av tågfordon i krösatågssystemet, de kommande tio åren. Det har också gjorts en bedömning av intäkterna.

I övriga kostnader/intäkter ingår följande delar: Serviceresor, abonnerad skolskjuts, kompletteringstrafik, närtrafik, kansli (personal, lokaler etc.), teknik, information och marknadsföring, utredningsuppdrag, sjukreseadministration och färdtjänstillstånd

Vad gäller busstrafik så tillkommer fordon och trafikvolym i perioden 2017-2019 för att sedan ligga konstant. Därefter konstateras en mer omfattande ökning i kostnadsbilden som hänger samman med ny trafikupphandling år 2023-2024. Utökning av trafiken bedöms behövas både i regionbusstrafiken och i stadsbusstrafiken.

När det gäller tågtrafiken utgår bedömningen från en tillväxt kopplad till resandeutvecklingen, både i Krösatågssystemet, Pågatågssystemet och i Öresundstågssystemet.

6.3 ÖVRIGA KOSTNADER

Kostnader som uppkommer i samband ombyggnationer och förbättringar av länets infrastruktur hamnar på länets kommuner och Trafikverket. Kostnader som kan uppkomma i samband med de insatser som finns under resp. målområde bedöms rymmas i ordinarie budgetar för trafiknämnden och regionala utvecklingsnämnden. Det handlar framförallt om att ta fram utredningar, analyser och strategier.

6.4 BEDÖMNINGAR OCH OSÄKERHETSFAKTORER

Det är många faktorer som påverkar det ekonomiska, sociala och miljömässiga 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. Exempelvis kan upphandlingar under perioden ge både högre och lägre kostnader. Därför ska den ekonomiska prognosen tolkas med viss försiktighet.

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.

6.5 SAMHÄLLSEFFEKTER

En utmaning för kollektivtrafiken är att investering och utveckling av den, i många fall, endast beaktas som en stor utgiftspost i budgetsammanhang. Mervärden som kollektivtrafiken genererar, i form av positiva samhällseffekter, ingår inte i dessa kalkyler. Problematiken brukar ofta beskrivas med bilden av ett isberg, se bild 1. Toppen av isberget illustrerar de synliga effekterna som är knutna till företagsekonomiska mått, det vill säga intäkter, kostnader, täckningsgrad, resursutnyttjande med mera. Den stora delen av isberget som vi inte ser, innehåller de delar som kollektivtrafiken bidrar positivt till men som är svårare att mäta och därför ofta glöms bort.



Bild 1, Ur TRAST, Exempelbanken.se, Kollektivtrafikplan 2001 för Falu tätort

För att få en mer heltäckande och rättvis bild av vad samhället sparar på bättre miljö, färre olyckor, kortare restid, minskat behov av parkering, minskat slitage, bättre hälsa etc. är det viktigt att de ekonomiska kalkylerna blir mer heltäckande. Det finns olika sätt att räkna på och kvantifiera delar av de samhällsekonomiska nyttor som kollektivtrafik genererar. ASEK (Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet) är den främsta metoden som brukar användas. Fördubblingsprojektet, som är ett nationellt samarbete i kollektivtrafikbranschen har också tagit fram en vägledning för att beräkna kollektivtrafikens samhällsnytta. Syftet har varit att visa hur branschen kan beräkna samhällsnyttan av kollektivtrafikåtgärder som t.ex. turtäthetsförändringar, förändrade linjedragningar, restid, bytesmöjligheter, avstånd till hållplatser och typ av färdmedel.

Halland har i sitt kommande trafikförsörjningsprogram använt sig av ASEK metoden för att värdera effekter av kollektivtrafiken ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Endast för områden inom trafiksäkerhet och miljö uppgår den samhällsekonomiska nyttan med kollektivtrafiken i Halland till drygt 200 miljoner kronor (år 2012). Resonemanget stödjer sig på siffror att kollektivtrafiken i Halland avvärrer till exempel 76 trafikolyckor årligen, vilket i sin tur betyder att en person färre avlider, elva personer färre skadas svårt och antalet lindrigt skadade minskar med 65 personer⁶.

Detta Trafikförsörjningsprogram inrymmer emellertid inte någon beskrivning av kollektivtrafikens samhällsnytta i Region Kronoberg. I nästa generations Trafikförsörjningsprogram är målet att beräkna samhällsnyttan med kollektivtrafik.

Därtill är det viktigt att poängtera att vissa nyttor av olika skäl inte enkelt kan beräknas och därmed in kan inkluderas i en kvantifierad samhällsekonomisk kalkyl. Det kan handla om förbättrad hälsa och integration, utökad jämlikhet (som omnämnts tidigare i rapporten), men också ett värde av att människor i Kronoberg får bättre möjlighet att arbeta, bo och utbilda sig var som helst i regionen, eller i andra angränsande regioner. Det innebär att möjligheten att hitta arbete eller utbildning på pendlingsavstånd inte begränsas av administrativa gränser. En sammanhållen region innebär också att företagen kan rekrytera lättare. En bättre matchning mellan de som söker jobb och de som vill anställa har ett samhällsekonomiskt värde. Med fler människor i arbete ges regionen ökade skatteintäkter som kan bidra till välfärden. Att kollektivsystemet också främjar förbättrade förbindelser med omvärlden genom t.ex. bättre tillgänglighet till den långväga kollektivtrafiken och flygplatser ökar regionens internationella tillgänglighet, vilket är positivt både för besöksnäringen och för näringslivet.

Om fler också väljer att åka kollektivt innebär det mindre bilar i städernas centrum och att dagens parkeringsytor kan användas till andra aktiviteter. Detta skapar både utökad trygghet och möjligheter för människor att mötas. Om urbaniseringstakten fortsätter, och att människor i lika stor utsträckning som idag, väljer att åka personbil framför kollektivt kommer staden snart bli överfull av bilar. Bilar tar plats både när de står stilla och när de kör. En full buss motsvarar cirka femtio bilar.

⁶ Regionalt Trafikförsörjningsprogram Halland 2016-2019

7 LITTERATURFÖRTECKNING

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

Litman (2010), ur Trivectors rapport (2012): Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt – Kunskaps-och metodstöd för kollektivtrafikens hälsoeffekter

Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik (2013) Miljökrav vid trafikupphandling - buss

Regionalt Trafikförsörjningsprogram Halland 2016-2019

SCB. (2014). Statistiska centralbyrån. Hämtat från Befolkningststatistik.

SKL. (2014). Öppna Jämförelser.

Svensk Kollektivtrafik. (2013). Kollektivtrafikbarometern .

Svensk kollektivtrafik mfl, (2011) Kollektivtrafikens samhällsnytta, en vägledning, www.fordubbling.se

Svensk kollektivtrafik (2008), Kollektivtrafikens samhällsnytta, Svensk Kollektivtrafik

Tillväxtverket. (2012). Hämtat från euprogram:

<http://www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/euprogram/programomraden/smalandochoarna.4.2951bcb412700b68b8680006490.html> den 10 11 2012

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

TRAST, Exempelbanken.se, Kollektivtrafikplan 2001 för Falu tätort:
<http://www.exempelbanken.se/examples/3187>

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

8 BILAGOR

1. Behovsanalys
2. Hållplatshandbok med tillgänglighetsplan
3. Intern ansvars- och rollfördelning