

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2020-05-19 kl.09.00
kl. 09.00-12.00 Information
kl. 12.00-14.00 Lunch och gruppöverläggningar
kl. 14.00-16.30 Sammanträdet fortsätter

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

Ärenden

- | | | |
|---|--|--------|
| 1 | Val av protokollsjusterare | |
| 2 | Fastställande av dagordning | |
| 3 | Föregående mötesprotokoll | |
| 4 | Anmälan av informationshandlingar | 2020/4 |
| 5 | Anmälan av delegationsbeslut | 2020/1 |
| 6 | Inkomna remisser, promemorior och motioner | |
| 7 | Kurser och konferenser | |
| 8 | Frågor | |

Informationsärenden och aktuellt

- | | | |
|----|---|----------|
| 9 | Aktuell information | |
| 10 | Remiss - Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030 | 2020/878 |
| 11 | Remiss - Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020-2024 för Region Halland | 2020/900 |
| 12 | Månadsrapport 2020 TIM nämnden | 2020/84 |
| 13 | Information om byggnation av tågdepå i Nässjö, regionfastigheter | |

Beslutsärenden till regionfullmäktige

- | | | |
|----|---|-----------|
| 14 | Avsiktsförklaring och överenskommelse med Region Kronoberg om ny tågdepå i Nässjö | 2019/1968 |
|----|---|-----------|

Beslutsärenden för nämnden

- | | | |
|----|---|----------|
| 15 | Remiss - Miljöprogram Habo kommun 2020-2030 | 2020/711 |
|----|---|----------|

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2020-05-19 kl.09.00
kl. 09.00-12.00 Information
kl. 12.00-14.00 Lunch och gruppöverläggningar
kl. 14.00-16.30 Sammanträdet fortsätter

Övrigt

16 Övriga frågor

Kallade*Ordinarie ledamöter*

Marcus Eskdahl (S) ordförande
Leif Andersson (C) 1:e vice ordf.
Eva Nilsson (M) 2:e vice ordf.
Jeanette Söderström (S)
Simon Johansson (S)
Arnold Carlzon (KD)
Bengt Sverlander (KD)
Bengt Petersson (C)
Carl Fridolfsson (BA)
Curt Carlsson (L)
Etelka Huber (MP)
Tommy Bengtsson (V)
Carl-Johan Lundberg (M)
Anders Gustafsson (SD)
Robert Andersson (SD)

Tjänstemän

Jane Ydman, regiondirektör
Kristina Athlei, regional
utvecklingsdirektör
Carl-Johan Sjöberg, trafikdirektör
Elisabet Eriksson, enhetschef
regional utveckling
Lars Wallström, controller
Maria Cannerborg, miljöchef
Fredric Fingal, ekonomichef
Länstrafiken
Linda Byman, nämndsekreterare

Personalrepresentanter:

Kent Grahn, SACO

För kännedom*Ersättare*

Berry Lilja (S)
Liza Oswald (S)
Krister Hansson Dahl (S)
Gabriella Mohlin (S)
Irene Oskarsson (KD)
Erik Lagärde (KD)
Matilda Henriksson (C)
Johan Malm (C)
Mikael Karlsson (L)
Annica Nordqvist (MP)
Willy Neumann (V)
Anders Bengtsson (M)
Lis Melin (M)
Jan-Olof Svedberg (SD)
Mattias Johansson (SD)

Regionråd

Maria Frisk (KD)
Marcus Eskdahl (S)
Rachel De Basso (S)
Rune Backlund (C)
Jimmy Ekström (L)
Martin Nedergaard-Hansen (BA)
Sibylla Jämting (MP)
Mikael Ekvall (V)
Malin Wengholm (M)
Dan Sylvebo (M)
Samuel Godrén (SD)

Sammanställning av anmälda informationshandlingar till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2020-05-19

Ärendetyp	Ärenderubrik
Protokoll	• Protokoll nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2020-04-21 • Protokoll presidium - nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2020-05-05
Inkomna handlingar	• Region Kronoberg 2020-04-21 § 98 Beslut om allmän trafikplikt i Kronobergs län – linjetrafik 2023 (20RGK203) • Trafikverket TRV 2020/8703, konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg E4, Jönköpings län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. • RJL 2020/1192 Förslag om snabbusslinje Jönköping-Bottnaryd-Mullsjö-Jönköping från Utvecklingsgruppen i Bottnaryd • RJL 2020/1207 Framtidssatsning på Järnvägen, Tillväxt och kompetensförsörjning kräver bra kollektivtrafik, från Nässjö näringsliv AB
Utgående skrivelser	
Regeringsbeslut	
Cirkulär från SKR	
Beslut från SKR	
Övrigt	

Sammanställning av anmälda vidaredelegationsbeslut till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2020-05-19

Ärendetyp	Ärenderubrik	Diarienummer	Beslutsdatum	Beslutsdelegat
TIM 3.1	Ensamåkning i samband med sjukresa för person som är 70 år eller äldre med anledning av covid-19	RJL 2020/1005	2020-04-21	Marcus Eskdahl
TIM 3.1	Ensamåkning i samband med färdtjänstresa för person som är 70 år eller äldre med anledning av covid-19	RJL 2020/1006	2020-04-21	Marcus Eskdahl

Dokument

Utskriftsdatum: 2020-05-04

Utskriven av: Nina Granström

Diarienummer: Region Jönköpings län

Sekretess: Visas ej

Beskrivning av sökning:

Remisser April 2020

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	Dokumenttyp
2020.4019	I	Delprogram Skade- och olycksförebyggande arbete	Evelina Örn
2020-04-01		Räddningstjänsten Vaggeryds kommun	Regionens åtagande
RJL 2020/852		Remiss - Handlingsprogram Trygghet och Säkerhet, Vaggeryds kommun Svar senast 2020-05-31	REMISS
2020.4218	I	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland >2030	Linda Byman
2020-04-03		Region Östergötland	Regionens åtagande
RJL 2020/878		Remiss - Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland >2030 Svar senast 2020-06-18	REMISS
2020.4249	I	Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030	Linda Byman
2020-04-06		Region Västra Götaland	Regionens åtagande
RJL 2020/886		Remiss - Regional utvecklingsstrategi Västra Götaland 2021-2030 Svar senast 2020-09-30	REMISS
2020.4266	I	Förslag till nya föreskrifter om on-linetillverkning och hantering av substitutionsvätskor	Evelina Örn
2020-04-06		Läkemedelsverket	Regionens åtagande
RJL 2020/887		Remiss - Förslag till nya föreskrifter om on-linetillverkning och hantering av substitutionsvätskor Svar senast 2020-06-15 Anstånd beviljat till 31/10 2020	REMISS
2020.4312	I	Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020-2024 för Region Halland	Linda Byman
2020-04-07		Region Halland	Regionens åtagande
RJL 2020/900		Remiss - Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020-2024 för Region Halland Svar senast 2020-09-07	REMISS
2020.4367	I	Förslag till nya föreskrifter om blodverksamhet	Evelina Örn
2020-04-08		Läkemedelsverket	Regionens åtagande
RJL 2020/929		Remiss avseende nya föreskrifter om blodverksamhet Svar senast 2020-05-29 Förlängd svarstid till 2020-09-01	REMISS
2020.4818	I	Tillfälliga föreskrifter om omfördelning av läkemedel mellan apotek	Evelina Örn
2020-04-16		Läkemedelsverket	Regionens åtagande

RJL 2020/995		Remiss - Tillfälliga föreskrifter om omfördelning av läkemedel mellan apotek Svar senast 2020-05-18	REMISS
2020.5123	I	God och nära vård – En reform för ett hållbart hälso- och sjukvårdssystem	Nathalie Bijelic Eriksson
2020-04-20		Socialdepartementet	Regionens åtagande
RJL 2020/1043		Remiss - SOU 2020:19 God och nära vård – En reform för ett hållbart hälso- och sjukvårdssystem Anstånd till 2020-09-15	REMISS
2020.5210	I	Förslag till naturreservatet Kaxholmens lövskog	Lena Bohman
2020-04-21		Jönköpings kommun Stadsbyggnadskontoret	Regionens åtagande
RJL 2020/1054		Remiss - Förslag till naturreservatet Kaxholmens lövskog Svar senast 2020-06-30	REMISS
2020.5467	I	Hälso- och sjukvård i det civila försvaret	Nathalie Bijelic Eriksson
2020-04-24		Socialdepartementet	Regionens åtagande
RJL 2020/1095		Remiss - Hälso- och sjukvård i det civila försvaret Svar senast 2020-08-10	REMISS
2020.5573	I	Strategi- och handlingsplan för jämlik hälsa och ett bra liv i Habo kommun 2020-2023	Evelina Örn
2020-04-27		Habo kommun	Regionens åtagande
RJL 2020/1100		Remiss - Strategi och handlingsplan för jämlik hälsa och ett bra liv i Habo kommun 2020-2023 Svar senast 2020-06-30	REMISS
2020.5671	I	Förslag till föreskrifter om utfärdande av intyg i hälso- och sjukvården	Evelina Örn
2020-04-28		Socialstyrelsen	Regionens åtagande
RJL 2020/1113		Remiss - förslag till föreskrifter om utfärdande av intyg i hälso- och sjukvården Svar senast 2020-09-01	REMISS
2020.5734	I	Förslag till ändring i föreskrifter om begränsningar av förordnande och utlämnande av vissa läkemedel	Evelina Örn
2020-04-29		Läkemedelsverket	Regionens åtagande
RJL 2020/1118		Remiss - Förslag till ändring i föreskrifter om begränsningar av förordnande och utlämnande av vissa läkemedel Svar senast 2020-05-20	REMISS

Dokument

Utskriftsdatum: 2020-05-04

Utskriven av: Nina Granström

Diarienummer: Region Jönköpings län

Sekretess:

Visas ej

Beskrivning av sökning:

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	Dokumenttyp
2020.4240	I	Motion - Inför avgiftsfri kollektivtrafik för färdtjänstberättigade	Lena Strand
2020-04-06		Sverigedemokraterna	Regionens åtagande
RJL 2020/883		Motion - Inför avgiftsfri kollektivtrafik för färdtjänstberättigade.	MOTION

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 57-67**Tid:** 2020-05-05 kl. 08:30**Plats:** Regionens hus, sal A**§ 65****Kurser och konferenser****Beslut**

Presidiet beslutar om deltagande vid följande kurser och konferenser:

- Webinarium, den 29 april, omstart som nystart, från coronakris till fossilfrihet
Leif Andersson (C) deltog.

Nämndens ledamöter ges möjlighet att delta via länk.

<https://www.youtube.com/watch?v=84bT5LcK0Sk>**Beslutet skickas till**

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1



[Prenumerera](#) | [Redigera din prenumeration](#) | [Avprenumerera allt](#)

SEMINARIUM / WEBBINARIUM

Datum: Onsdag 29 april 2020

Tid: Kl. 09.30–11.00

Registrering: [Anmäl dig här!](#)

Kalenderpåminnelse: [Lägg till eventet i din kalender här](#)

Genom att registrera dig får du påminnelse och länk till webinariet innan start.

Omstart som nystart – från coronakris till fossilfrihet

Vad kan coronakrisen lära oss om samhällets och politikens kapacitet att hantera andra kriser, såsom klimatförändringarna? Den pågående coronapandemin har ställt världen på ända. Regeringar världen över har på några få veckor vidtagit åtgärder som innebär stora ingripanden i samhällets sociala och ekonomiska strukturer. Det är en omställning utan motstycke i modern tid, och den är smärtsam men nödvändig. Välkommen till ett webinarium som anordnas av forskningsrådet Formas, Naturskyddsföreningen och tankesmedjan Fores!

Åtgärder som genomförs nu för att lösa coronakrisen skulle kunna föra med sig möjligheter att skapa en mer hållbar och rättvis värld som är bättre rustad för framtida

kriser. Resurser som mobiliseras för att möta coronapandemin har potential att bidra till omställningen till det fossilfria välfärdssamhälle som Sverige ska vara 2045.

Detta kräver tydlig styrning. Samhällsaktörer inom politik såväl som näringsliv och civilsamhälle behöver ta ansvar för att de åtgärder som vidtas bidrar till att nå flera olika hållbarhetsmål, samtidigt som eventuella målkonflikter hanteras. Vi behöver använda den kunskap och de erfarenheter som redan finns, och samtidigt utforska de nya behov av kunskap och lösningar som uppstår.

Under det här webinariet kopplar vi samman forskare och andra samhällsaktörer för att diskutera dessa brännande aktuella frågor. Det blir dialog i två korta paneler och möjlighet för publiken att ställa frågor.

Medverkande

Ingrid Petersson, generaldirektör på forskningsrådet Formas inleder samtalet.

Panel 1 – forskare

Joacim Rocklöv, professor i epidemiologi och folkhälsovetenskap, forskar om klimatförändringar och hälsa, Umeå universitet

Sverker Sörlin, professor i miljöhistoria, KTH

Andreas Duit, professor i statsvetenskap, Stockholms Universitet

Åsa Svenfelt, forskare och docent i hållbar utveckling och framtidsstudier, KTH

Panel 2 – samhällsaktörer

Johanna Sandahl, ordförande, Naturskyddsföreningen, agronom, ordförande, European Environmental Bureau (EEB)

Mette Kahlin McVeigh, chef för Klimatprogrammet, Tankesmedjan Fores

Tomas Kåberger, professor vid Chalmers, ledamot i Klimatpolitiska rådet, styrelseordförande i Renewable Energy Institute i Tokyo

Susanna Gideonsson, ordförande, fackförbundet Handels

Modererar gör **Belinda Retourné**, hållbarhetskonsult.

Varmt välkommen!

Klimat

Webbinarium
Anmäl dig här!

Webbinarium – så här går det till

Det här är ett webinarium och kommer sändas digitalt. Genom att registrera dig får du

påminnelser och länk till webinariet innan start. Du får också information om eventuella ändringar och uppdateringar. Du kommer kunna ställa frågor under webinariets gång och följa presentationerna på skärmen. Varmt välkommen!

Vid frågor, kontakta [Camilla Wallenberg](#).

Information om Fores och covid-19

Folkhälsomyndigheten bedömer nu risken för allmän smittspridning av det nya coronaviruset i Sverige som mycket hög. Fores följer utvecklingen och folkhälsomyndighetens rekommendationer, och för diskussioner med de medverkande. Anmäl dig för en länk till webinariet! [Läs mer om hur Fores hanterar covid-19 här.](#)

DELA MED EN VÄN



Tankesmedjan Fores
Kungsbroplan 2, 112 27 Stockholm
[@Fores_Sverige](#)

Få information om Fores [integritetspolicy](#) här

Om ditt nyhetsbrev ser konstigt ut i din e-postklient, [klicka här](#).

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 57-67**Tid:** 2020-05-05 kl. 08:30**Plats:** Regionens hus, sal A**§ 61****Fråga från nämnden****Beslut**

Presidiet föreslår

- Ett kortfattat muntligt svar lämnas på nämndsammanträdet i maj.

Sammanfattning

Vid nämndsammanträdet 2020-04-21 lyfte Sverigedemokraterna följande fråga, för att motverka smittspridning i kollektivtrafiken.

- Att ingen hantering som kräver närkontakt mellan resenär och kollektivtrafikpersonal ska finnas till dess personalen kan testas för covid-19. Resultat av testning kan ligga till grund för vidare hantering och beslut i ett senare skede.

Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag nämnden 2020-04-21
- Förslag från Sverigedemokraterna

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 45-61

Tid: 2020-04-21 kl. 09:00

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

§ 54

Frågor

Följande fråga har anmälts till dagens sammanträde:

Robert Andersson (SD) lyfter för Sverigedemokraterna följande frågeställning, för att motverka smittspridning i kollektivtrafiken, *Bilaga 1*

- Att ingen hantering som kräver närkontakt mellan resenär och kollektivtrafikpersonal ska finnas till dess personalen kan testas för covid-19. Resultat av testning kan ligga till grund för vidare hantering och beslut i ett senare skede.

Frågan besvaras vid nästkommande sammanträde.

Beslutets antal sidor

1



Förslagsinitiativ i TIM nämnden den 2020-04-21 som vi önskar behandling av på mötet.

Kommunallag (2017:725) 4 kap. 20 §

Motverka smittspridning i kollektivtrafiken

Bakgrund

Smittspridning på bussar minimeras av att passagerare släpps på och av via bakhjulet. Problemet med närbild kontakt kvarstår dock vid biljettförsäljning med kontanter eller bankkort, hantering reskassa samt 20 dagarskort. Resenären är ju då nödgad att ta kontakt med chauffören.

Risk för stor spridning finns om chaufförer skulle vara smittade. Det skulle vara av stor nytta om möjlighet fanns för dessa att få testas för covid19. Det finns i dagsläget ingen gemensam strategi för hur landets regioner hanterar kollektivtrafiken. Alltifrån inga konkreta åtgärder alls, till i princip fritt resande.

I väntan på säkrare prognoser gällande immunitet hos redan smittade, smittspridningsvägar och ev. flockimmunitet föreslår vi att:

-ingen hantering som kräver närbild kontakt mellan resenär och kollektivtrafikpersonal ska finnas till dess personalen kan testas för covid-19. Resultat av testning kan ligga till grund för vidare hantering och beslut i ett senare skede.



Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland -> 2030

Remissversion 2020-03-25

www.regionostergotland.se

Beslutad av regionfullmäktige 2020-xx-xx

Dnr: TSN 2019-81

Region Östergötland, 581 91 Linköping

Telefon: 010-103 00 00

E-post: rktm@regionostergotland.se

www.regionostergotland.se

Foto: Göran Billeson, [Julia Borggren](#), [Nicklas Ebermark](#), [Petra Hellsing](#) och [Karolina Wiborn](#).

Förord

Kommer att uppdateras innan remissversionen sändas ut på remiss.

Julie Tran
Ordförande trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RAMVERK	5
NYTT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR ÖSTERGÖTLAND.....	5
ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH KOMMERSIELL TRAFIK.....	7
RESANDEBEHOV I ÖSTERGÖTLAND.....	9
IDAG	9
RESANDE I FRAMTIDEN	16
KOLLEKTIVTRAFIK I ÖSTERGÖTLAND.....	21
ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK.....	21
SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK.....	26
ÖSTERGÖTLANDS FRAMTIDA BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK	30
KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR ÖSTERGÖTLANDS UTVECKLING	30
KOLLEKTIVTRAFIKENS RUMSLIGA FUNKTION OCH STYRNING	31
KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEMET OCH DESS UTVECKLING	34
MÅL.....	41
ÖKA KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL	41
FLER NÖJDA KUNDER	42
GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET	43
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK MED GOD FRAMKOMLIGHET.....	44
KLIMATPOSITIVT RESANDE	45
ÖKAD TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING.....	47
STRATEGIER FÖR UTVECKLING AV KOLLEKTIVTRAFIKEN	48
ÖKA KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL	48
FLER NÖJDA KUNDER	49
GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET	50
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK MED GOD FRAMKOMLIGHET.....	51
KLIMATPOSITIVT RESANDE	52
ÖKA TILLGÄNGLIGHETEN FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING	53
KOLLEKTIVTRAFIKENS EKONOMI	54
TRAFIKEKONOMI	54
SAMHÄLLSNYTTAN.....	55
BEGREPPSFÖRKLARING	56
REFERENSER	58
BILAGA 1, TILLGÄNGLIGHETSANPASSADE HÅLLPLATSER.....	60
BILAGA 2, SAMRÅDSPROCESSENS OMFATTNING.....	65

Sammanfattning

Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är av stor betydelse för den regionala utvecklingen i Östergötland. Kollektivtrafiken är inte bara ett transportmedel som tar människor från en punkt till en annan, det är också ett verktyg för samhällsutveckling. Kollektivtrafiken i Östergötland ska bidra till att skapa ett hållbart transportsystem som en del av ett hållbart samhälle. I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling i Östergötland. Programmet är, tillsammans med budgeten, det viktigaste dokumentet för styrningen av den regionala kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken har en nyckelroll i att stärka den fysiska tillgängligheten och därigenom binda samman Östergötland. Kollektivtrafiken ska utvecklas utifrån de sex målområdena:

- Öka kollektivtrafikens marknadsandel
- Fler nöjda kunder
- God geografisk tillgänglighet
- Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet
- Klimatpositivt resande
- Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

För att nå mål och uppsatt målvärde krävs ett systematiskt arbete, där varje beslut, projekt och genomförande verkar i riktning mot målen. För att lyckas med målen behöver kollektivtrafiken vara ett självklart inslag i samhällsplaneringen. En bred och djup samverkan med kommuner och andra är en förutsättning för måluppfyllelse.

Kollektivtrafikens möjlighet att bidra till ett hållbart transportsystem är beroende av att kollektivtrafiken ges förutsättningar att utvecklas till ett attraktivt alternativ till resande med bil. För att uppfattas som attraktiv behöver kollektivtrafiken vara snabb och köras med hög turtäthet. Genom prioriteringar och effektiviseringar kan ett bra utbud av kollektivtrafik erbjudas en stor del av länets invånare.

Kunderna ska uppfatta kollektivtrafiken som enkel, tydlig och pålitlig. Det är också viktigt att kollektivtrafiken i sig är ett miljömässigt bra sätt att resa genom liten klimatpåverkan. Genom att anpassa kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, skapas förutsättningar för så många som möjligt att resa med kollektivtrafiken.

Förutsättningar och ramverk

Nytt trafikförsörjningsprogram för Östergötland

Kollektivtrafiken är ett betydelsefullt verktyg i utvecklingen av regionen och för att uppnå olika samhällsmål. I trafikförsörjningsprogrammet fastställer Region Östergötland plattformen för den regionala kollektivtrafiken i form av mål och strategiska prioriteringar med en längre planeringshorisont.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Östergötland är ett långsiktigt och strategiskt dokument som omfattar perioden fram till år 2030. Programmet ska ge en helhetsbild av behovet av regional kollektivtrafik i regionen för såväl samhällsfinansierad som kommersiell trafik. Programmet, som fastställs av regionfullmäktige, planeras att revideras varje mandatperiod. **Uppföljning av programmets mål kommer att göras årligen.**

Förutom att programmet är ett av de huvudsakliga styrdokumentet för Östgötatrafikens detaljplanering av kollektivtrafiken fyller programmet även en funktion som vägledande planeringsunderlag för kommunerna och andra aktörer i regionen.

Utgångspunkten inför arbetet med uppdatering av trafikförsörjningsprogram har varit att behålla inriktningen för trafikförsörjningsprogrammet och endast uppdatera och revidera underlag där behov funnits. Med syftet att göra programmets mål och inriktning tydligare har strukturella förändringar gjorts. För att underlätta läsning kommer beslutsversionen av detta program att kompletteras med läsanvisningar.

Parallellt med revideringen av detta program pågår arbete med att ta fram en Regional utvecklingsstrategi (RUS) som kommer att ersätta det tidigare beslutade Regionala utvecklingsprogrammet > RUP 2030 (RUP). Inriktningen för detta program utgår därför från tidigare beslutad RUP.

Kollektivtrafiklagen

Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken. I Östergötland har Region Östergötland efter överenskommelse med länets samtliga kommuner påtagit sig rollen som regional kollektivtrafikmyndighet.

Som kollektivtrafikmyndighet ansvarar Region Östergötland för att upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram med mål och strategisk inriktning för all regional kollektivtrafik. Med trafikförsörjningsprogrammet som grund har Region Östergötland även i uppgift att besluta om allmän trafikplikt för det behov av kollektivtrafik som kommersiella aktörer inte bedöms ha något intresse av att svara för.

Region Östergötland har gett det av Regionen helägda bolaget, AB Östgötatrafiken, i uppdrag att upphandla, organisera och samordna den avtalade kollektivtrafiken i Östergötland.

Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av:

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

Regionala styrdokument

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Att ställa om till ett hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom klimatpolitiken. Sverige har ambitiösa mål om fossiloberoende fordonsflotta år 2030 och ett transportsystem utan klimatpåverkan år 2045.

I Östergötlands "Regionala utvecklingsprogram – RUP>2030", som fastställdes våren 2012, beskrivs en samlad strategi för regionens utvecklingsarbete baserad på en analys av Östergötlands särskilda förutsättningar.

Enligt RUP är det en långsiktig ambition att Östergötland ska uppfattas som en attraktiv värdeskapande region – en region som skapar goda levnadsbetingelser och hållbar tillväxt genom kreativitet, nytänkande med sunt resursutnyttjande samt en öppen och inbjudande attityd.

I RUP slås det fast att regionens utveckling ska vara långsiktigt hållbar och att kollektivtrafiken ingår som en viktig del i utvecklingen. Principerna för hållbar utveckling, med utgångspunkt i de tre hållbarhetsperspektiven, ligger också till grund för Region Östergötlands tre mål som i RUP formuleras som:

1. *Goda livsvillkor för regionens invånare (social hållbarhet)*
2. *Ett starkt näringsliv och hög sysselsättning (ekonomisk hållbarhet)*
3. *Hållbart nyttjande av naturens resurser (miljömässig hållbarhet)*

Utvecklingsstrategierna för Östergötland som de beskrivs i RUP behöver brytas ner och konkretiseras inom olika delområden. För kollektivtrafikfrågorna sker detta i det regionala trafikförsörjningsprogrammet medan andra frågor hanteras inom andra dokument, till exempel "Insatsprogram för energi och klimat" och "Insatsprogram för landsbygd". Utifrån de mål och utvecklingsbehov som identifieras i dessa dokument

sker i "Länstransportplanen" en konkretisering av behovet av infrastrukturinvesteringar.

I Region Östergötlands "Strategiska plan med treårsbudget 2020-2022" (strategisk plan) beskrivs den övergripande inriktningen med utgångspunkt i bland annat det regionala trafikförsörjningsprogrammet och länstransportplanen. I planen anges visionen för Region Östergötland:

*Region Östergötland – drivkraft för
hållbar utveckling och livskvalitet*

Till visionen hör ledorden *attraktivitet, handlingskraft och goda livsvillkor*. Visionen beskriver det önskvärda tillståndet för regionen och ledorden pekar på viktiga fokusområden att arbeta vidare med.

På regional nivå har Länsstyrelsen i Östergötland och Region Östergötland beslutat om en regional energi- och klimatstrategi där ett av sex insatsområden är *hållbara och effektiva transporter*.

Kollektivtrafikens bidrag till hållbara samhällen

Hållbarhet beskrivs ofta utifrån tre perspektiv – *miljömässig*, ekonomisk och social hållbarhet. Dessa perspektiv kan kort beskrivas som att miljön sätter ramarna för *utvecklingen*. *Ekonomi* är medlet för en utveckling mot målet, som är livskvalitet och social hållbarhet.

Kollektivtrafiken har en tydlig påverkan inom miljöområdet, framförallt genom att resande flyttas över från resor med egen bil till kollektiva resor med fordon som drivs energieffektivt med fossilfria bränslen. Kollektivtrafiken kan också bidra till att skapa mer attraktiva stadsmiljöer *genom att frigöra ytor som annars hade krävts för biltrafiken*.

Kollektivtrafikens främsta roll inom social hållbarhet handlar om dess bidrag till god tillgänglighet till arbetsmarknad, utbildning, service samt fritids- och kulturaktiviteter. Den sociala hållbarheten kan stärkas genom kollektivtrafikens bidrag till *ett mer jämlikt transportsystem som kan medföra* bättre levnadsvillkor, integration och ökad trygghet.

Inom det ekonomiska området bidrar kollektivtrafiken till en långsiktigt hållbar utveckling främst genom att

den ökar tillgängligheten till arbetsplatser, bostäder och arbetskraft i samhället. Kollektivtrafiken ska planeras så samhällsekonomiskt effektivt som möjligt.

För att säkra en hållbar utveckling har FN:s medlemsstater förbundit sig till 17 globala mål som ska uppnås till år 2030. Kollektivtrafiken roll som ett verktyg för att uppnå ett hållbart transportsystem på global, nationell och regional nivå, innebär att kopplingen till de globala målen för en hållbar utveckling är påtaglig. Kollektivtrafikens relation till de globala målen kan visualiseras genom att gruppera målen utifrån tre aspekter: syftet med kollektivtrafiken, hur kollektivtrafiken ska utvecklas för att nå det övergripande syftet samt vilka direkta effekter kollektivtrafiken bidrar med.

Syftet med kollektivtrafiken är att bidra till ett hållbart transportsystem som en del av ett hållbart samhälle därför ses *Mål 11 Hållbara städer och samhällen*, som det övergripande målet utifrån kollektivtrafikens roll.



Bild 1: Kollektivtrafikens koppling till de globala målen

Allmän trafikplikt och kommersiell trafik

Öppet marknadstillträde

Kollektivtrafiklagstiftningen innebär att den svenska marknaden för regional kollektivtrafik sedan år 2012 är öppen för kommersiella aktörer. Trafikföretag får med stöd av kollektivtrafiklagen fritt etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. Region Östergötland ställer sig positiv till ett ökat inslag av kommersiell kollektivtrafik och ser sådana initiativ som bra möjligheter att utveckla och bredda trafikutbudet. Genom en kundfokuserad samverkan mellan den avtalade och den kommersiella kollektivtrafiken kan en bredd av resmöjligheter erbjudas, vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet.

Tillträde till terminaler, hållplatser etc.

Intentionerna i kollektivtrafiklagstiftningen innebär att tillträde till offentligt ägd infrastruktur som terminaler, bytespunkter och hållplatser ska ske på konkurrensneutrala och icke diskriminerande villkor. Region Östergötland har i dokumentet "*Riktlinjer för tillträde till hållplatser och bytespunkter*" sammanställt de regler och villkor samt process och tidplan som gäller när trafikföretag som på kommersiella villkor avser bedriva regional kollektivtrafik inom Östergötland och önskar få tillgång till någon del av kollektivtrafikens infrastruktur. Aktuell version av riktlinjerna finns på Region Östergötlands hemsida under kollektivtrafik.

Allmän trafikplikt

Trafikförsörjningsprogrammet för Östergötland beskriver behovet av regional kollektivtrafik i regionen och formulerar mål för den regionala kollektivtrafikens utveckling. I enlighet med kollektivtrafiklagen ska Region Östergötland i sin roll som regional kollektivtrafikmyndighet även besluta om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser ta ansvar för och teckna avtal om. Ett beslut om allmän trafikplikt kan sägas säkerställa sådan kollektivtrafik som myndigheten anser nödvändig för regionens utveckling och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning genom kommersiella aktörer.

Som underlag för beslut om allmän trafikplikt genomförs en trafikpliktsutredning avseende den regionala kollektivtrafiken i aktuellt område. Syftet med en trafikpliktsutredning är dels att mer i detalj beskriva vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten anser erfordras för att uppfylla målen och intentionerna i trafikförsörjningsprogrammet, och dels att pröva marknadens intresse av att utföra den planerade trafiken på kommersiella villkor.

En trafikpliktsutredning genomförs i god tid innan avtalstiden för det trafikavtal som reglerar utförandet av aktuell kollektivtrafik upphör, och omfattar alltid ett allmänt samråd med trafikföretag. Om ett trafikföretag visar intresse av att utan ekonomiska subventioner från samhället bedriva någon del av den aktuella trafiken

kan Region Östergötland välja att helt eller delvis avstå från trafikplikt för just den trafiken.

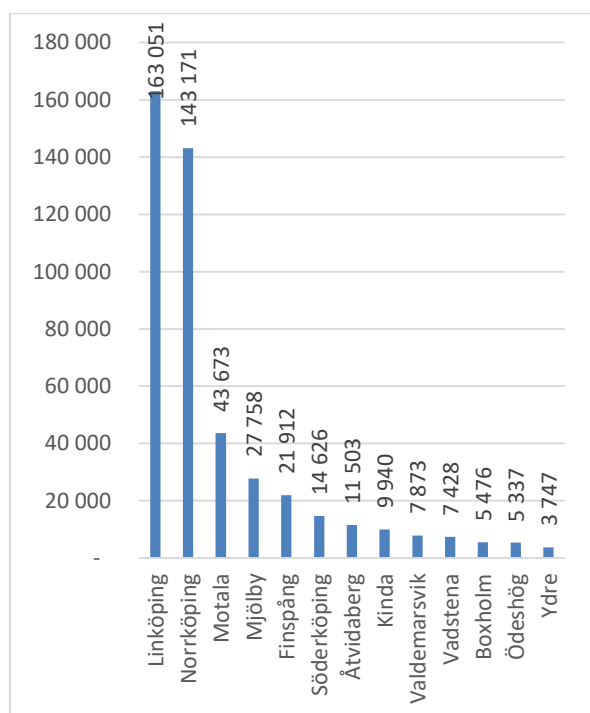
I bedömningen av möjligheten att avstå trafikplikt väger Region Östergötland in de sammantagna effekterna av avtalad och kommersiell trafik. Hur uppfyllandet av trafikförsörjningsprogrammets mål påverkas kommer att vara ett viktigt inslag i en sådan bedömning. Fokus i en sådan bedömning kommer att ligga på resandeutveckling, kundnöjdhet, miljöpåverkan och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Stor vikt kommer även att läggas vid bedömning av långsiktighet och stabilitet i det kommersiella alternativet samt kundernas kostnad för nyttjandet av den kommersiella trafiken.

Resandebehov i Östergötland

Idag

Befolkningen

Vid årsskiftet 2019/2020 var Östergötlands invånarantal 465 500. Invånarna i länets 13 kommuner varierar stort från Linköping med 163 000 invånare till Ydre med drygt 3 700 invånare.



Befolkningen i Östergötland växer men ökningen varierar mellan olika åldersgrupper. Befolkningen har mellan åren 2000 och 2019 ökat i nästan alla åldersintervaller. Särskilt stor är ökningen i åldersgrupperna 25-34 år och 65-74 år. I åldersgruppen 5-14 år har befolkningen däremot minskat något.

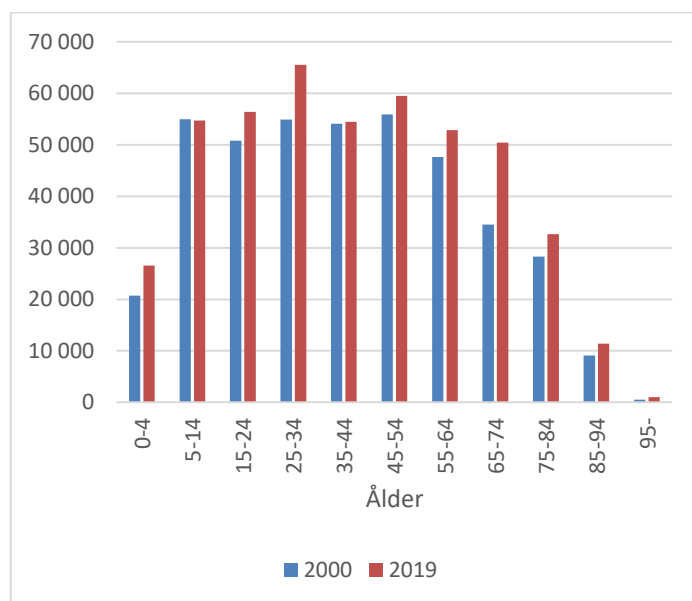


Bild 3: Östergötlands befolkning fördelat efter ålder. (SCB)

Östergötland är sett till befolkningsförändringen en växande region och invånarantalet förväntas fortsätta att öka. Framförallt är det invandringen som under lång tid ligger bakom befolkningsökningen i regionen men även ett födelseöverskott bidrar till att antalet östgötar blir allt fler. Sedan år 2000 har befolkningen ökat med i genomsnitt 2 850 invånare per år. Efter de tre storstadsområdena är Östergötland en av de regioner som har den starkaste befolkningsutvecklingen i Sverige

Befolkningstillväxten har dock en ojämn geografisk fördelning i regionen. Av kartorna i bild 4 och 5 framgår att de största befolkningsökningarna sker i Linköpings och Norrköpings kommuner. Under perioden 2010-2018 har befolkningen ökat i en betydligt större del av Östergötland jämfört med åren 1990-2010. I kartorna visas varje kommuns landsbygd som en homogen yta. En mer detaljerad geografisk indelning av landsbygden visar att befolkningsförändringen varierar även inom landsbygden. Generellt sett har landsbygdens befolkning ökat i de delar som ligger i närheten av en större tätort och minskat i de mer perifera landsbygdsområdena.

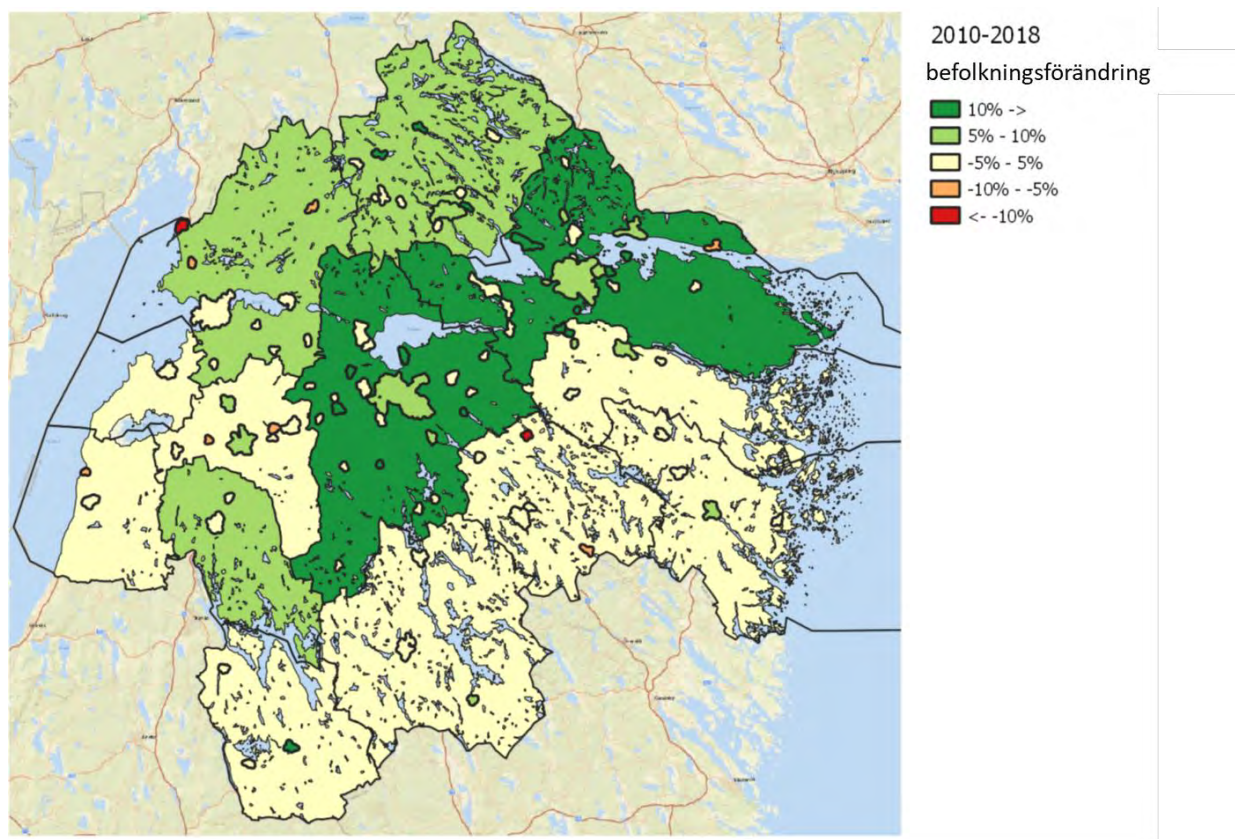


Bild 4: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygd mellan år 2010 och 2018. (SCB)

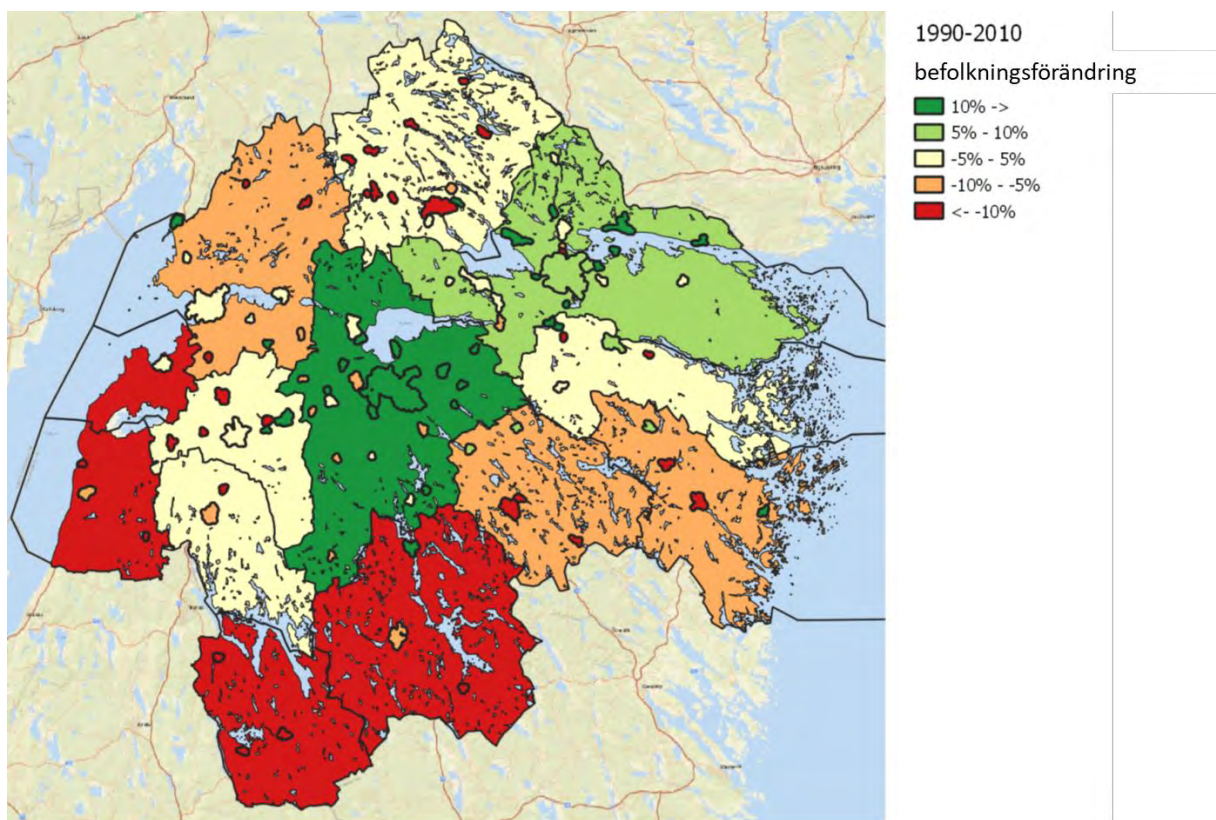


Bild 5: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygd mellan år 1990 och 2010. (SCB)

Arbetsmarknaden

Branschstrukturen för regionens arbetsmarknad har förändrats under de senaste åren, enligt statistik från SCB. I tillverkningsindustrin, som historiskt sett varit Östergötlands dominerande bransch, har arbetstillfällena minskat kraftigt, medan en ökning har skett inom den tjänstebaserade verksamheten. Det totala antalet arbetstillfällen har ökat med cirka nio procent mellan åren 2008 och 2017.

Östergötlands arbetsmarknad blir genom en ökad arbetspendling alltmer geografiskt integrerad, framförallt inom regionen, men också med andra regioner. De största riktade pendlingsströmmarna mellan två kommuner går mellan Linköping och Norrköping, som båda också utgör arbetsmarknad för invånare i övriga regionen. Antalet personer som pendlar till Stockholm ökar snabbt. Även inpendlingen till Östergötland från Stockholm ökar, men i lägre takt.

Så reser östgötarna

Resvaneundersökningar

År 2014 genomförde Region Östergötland en resvaneundersökning för Östergötland. Undersökningen som utfördes i form av en postal enkät med resedagbok skickades ut till 30 000 östgötar i åldern 16-80 år. Svarsfrekvensen blev 39 procent, vilket innebär att undersökningens resultat bygger på cirka 11 800 svar. Undersökningen från 2014 är den senaste regionala resvaneundersökningen som gjorts, liknade resultat och trender som beskrivs nedan syns också i senare resvaneundersökningar. Bland annat har Norrköpings och Linköpings kommuner nyligen genomfört resvaneundersökningar och har därmed aktuell kunskap om resande bland sina invånare.

Resvaneundersökningen visar att varje östgöte i genomsnitt gör totalt 2,1 resor per vardag och 1,5 resor per dygn under helger. Pensionärer gör i genomsnitt

något färre resor jämfört med yngre. Personer i hushåll med barn gör i genomsnitt fler resor per dygn jämfört med personer i hushåll utan barn eller unga vuxna.

På vardagar utgör resor till arbetet den vanligaste anledningen till att resa. På helger är ärenden som fritidsaktiviteter, inköp och besök hos släkt/vänner vanligare. Spridningen är stor vad gäller reslängder och restider för olika ärenden.

När under dygnet resorna företas varierar stort. För vardagsresorna finns en tydlig koncentration under ett par timmar tidigt på morgonen samt under eftermiddagen. På helgen är resandet mer jämnt utspritt under dagen, med en topp på förmiddagen.

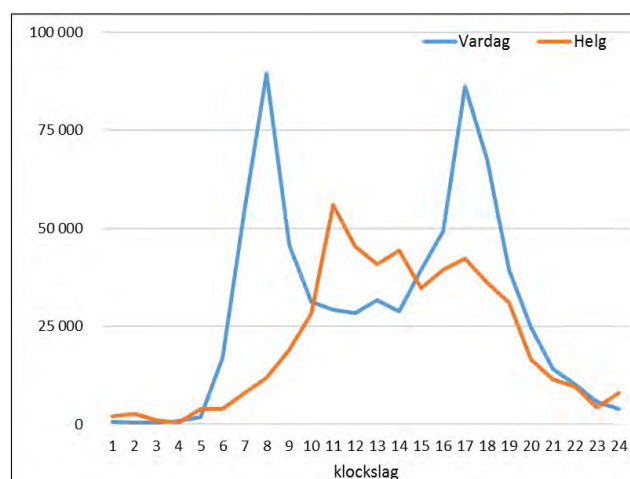


Bild 6: Antal resor fördelat över dygnet på vardagar respektive helger. (RVU Östergötland 2014)

Bilen är det vanligaste färdssättet med en marknadsandel på 57 procent av vardagsresorna och 64 procent av helgresorna. Kollektivtrafikens andel av samtliga resor (gång, cykel, kollektivtrafik och bil) som boende i regionen gör uppgår till 14 procent på vardagar och nio procent på helger. Sett enbart till de resor som görs med motordrivna färdmedel var kollektivtrafikens marknadsandel 23 procent enligt resvaneundersökningen från 2014.

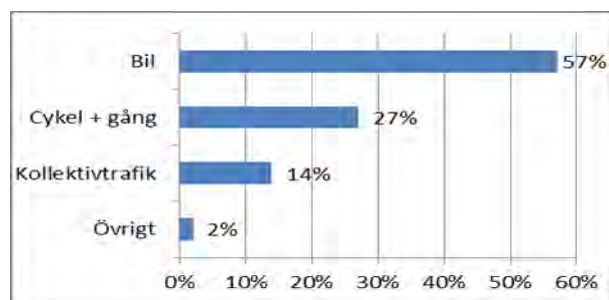


Bild 7: Fördelning mellan färdssätten på vardagar (RVU Östergötland 2014).

Sedan 2017 deltar Östgötatrafiken i den årliga nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern. Kollektivtrafikbarometern är en nationell kvalitets-, attityd- och resvaneundersökning för kollektivtrafikbranschen. Svensk Kollektivtrafik ansvarar för undersökningen på uppdrag av sina medlemmar, regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag. Målgruppen för undersökningen är allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det. Varje år intervjuas nästan 5 000 östgötar.

Mätmetod och frågeställningar påverkar resultatet därför är marknadsandelen mellan de två undersökningarna inte helt jämförbara. Enligt kollektivtrafikbarometern så var marknadsandelen 2019 cirka 19 procent vilket är 4 procentenheter lägre än för 2017. Kollektivtrafiken har sin högsta marknadsandel för resor till skola följt av resor till arbete, medan marknadsandelen är lägre för övrigt resande.

Båda undersökningarna visar på skillnader mellan hur män respektive kvinnor reser. Män reser något mer än kvinnor. Män färdas oftare som bilförare medan kvinnor i högre utsträckning reser som passagerare i bil.

Kvinnorna står också för en högre andel kollektivtrafikresande än vad männen gör, och detsamma gäller för förflyttningar till fots eller med cykel. Männen reser består i något högre grad av resor som är längre än 40 kilometer, jämfört med kvinnors resor. Kvinnor gör

i stället en högre andel resor som är kortare än fem kilometer. Yngre personer, 16-24 år, cyklar och åker kollektivtrafik i högre utsträckning än andra åldersgrupper.

Fokus för kollektivtrafiken ligger i huvudsak på arbets- och studiependling vilket är ett krav enligt kollektivtrafiklagen, men också för att kollektivtrafiken har en viktig roll ur ett regionalt utvecklingsperspektiv att fylla för denna typ av resor. Resor för arbete eller studier är den vanligaste anledningen till att resa bland kunderna. Resvaneundersökningar visar dock att fritidsresandet ökar, det vill säga resandet som inte är relaterat till arbete eller studier. Fritidsresandet kan dessutom förväntas öka då andelen äldre blir allt fler. Fler personer som är äldre än 65 år och som i hög utsträckning lever ett aktivt liv genererar ett större resbehov utanför högttrafiktiden på morgonen och sen eftermiddag. Detta innebär ett mer jämnt resbehov under dagen. Resa för fritidsaktivitet som ärende är vanligt även vid ungdomars resor.

Även när det gäller var i länet de flesta resor sker finns det stora skillnader. Det mesta resandet sker inom Linköpings och Norrköpings kommuner. Av samtliga resor sker 61 procent inom någon av de två kommunerna. Resandet över kommungräns är förhållandevis litet. Vanligaste resan över kommungräns sker mellan Linköping och Norrköping. Totalt utgör sådana resor endast fyra procent av det totala resandet i länet.

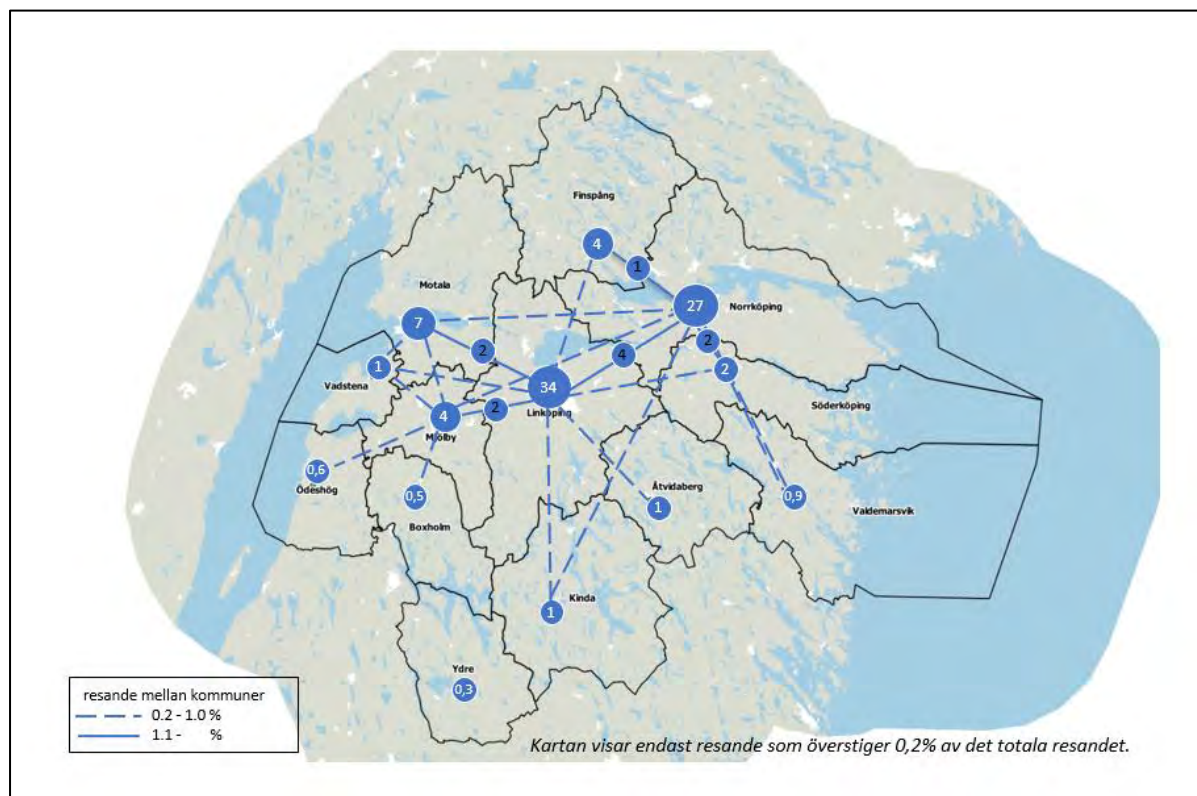


Bild 8: Fördelning av det totala resandet på kommunnivå. Vita siffror visar inomkommunalt resande och svarta siffror resande över kommungräns. (RVU Östergötland 2014)

Bilanvändning och körkort

Den totala körsträckan för personbilar ökar stadigt i Sverige men däremot så minskar den genomsnittliga körsträckan per personbil, det vill säga att utvecklingen går mot en större bilflotta men med lägre användning per bil. (TRAFA-körsträckor 2018)

Trafikverket skriver i sin rapport "Omvärldsanalys 2018 – trender inom transportsystemet" att efterfrågan på transporter fortsätter att öka för samtliga trafikslag framdrivet av ekonomisk tillväxt och demografisk utveckling. Också den allt längre arbetspendlingen tillsammans med ökade fritidsresor kan medföra att resandet med bil fortsätter att öka.

Enligt kollektivtrafikbarometern så har 84 procent av östgötarna körkort och 80 procent tillgång till bil.

De tre senaste åren har andelen som har körkort ökat med nästan tre procentenheter medan tillgången till bil per hushåll är oförändrad. Både körkort och tillgång till bil ökar med stigande ålder.

Arbets- och studiependling

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i Östergötlands utveckling genom att stärka tillgängligheten och binda samman regionen avseende boende, arbete och utbildning. En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik leder till goda resmöjligheter såväl inom som till och från Östergötland. Detta bidrar till en större och mer sammanhängande arbetsmarknad, med ökad sysselsättning som följd.

Statistik från SCB visar att de största riktade pendlingsströmmarna mellan två kommuner går mellan Linköping och Norrköping. Det är betydligt fler som pendlar från Norrköping till Linköping än åt andra hållet. Andra stora pendlingsströmmar är mellan Norrköping och Finspång i båda riktningarna samt från Söderköping till Norrköping. Förutom från Norrköping, har Linköping stor inpendling från framförallt Mjölby, Motala, och Åtvidaberg. En relativt stor pendling sker även från Linköping till Mjölby.

Inpendlingen till de båda större städerna från övriga Östergötland är omfattande och har ökat successivt. Framförallt ökar inpendlingen till Linköping snabbt. Från

Linköping och Norrköping är även pendlingen till Stockholm relativt stor.

Pendling för gymnasiestudier varierar, inte minst med storleken på antalet som läser på gymnasiet. Antalet ungdomar i gymnasieålder, 16–18 år, nådde en topp år 2008. Därefter har åldersgruppen minskat med en fjärdedel. Från år 2015 ökar antalet ungdomar igen men i långsammare takt. År 2030 beräknas åldersgruppen vara lika stor som år 2008.

Av Östergötlands alla gymnasieelever läser cirka en fjärdedel i en annan kommun än i sin hemkommun. Gymnasiependlingen sker främst till gymnasieskolor i Linköping och Norrköping. Skillnaden i utbudet av utbildningsmöjligheter inom den egna kommunen och närhet/tillgänglighet till gymnasieskolor i annan kommun förklarar variationen mellan kommunerna när det gäller gymnasiependling. Möjligheten att fritt välja skola, även i grundskolan, innebär ett större resbehov bland barn och ungdomar.

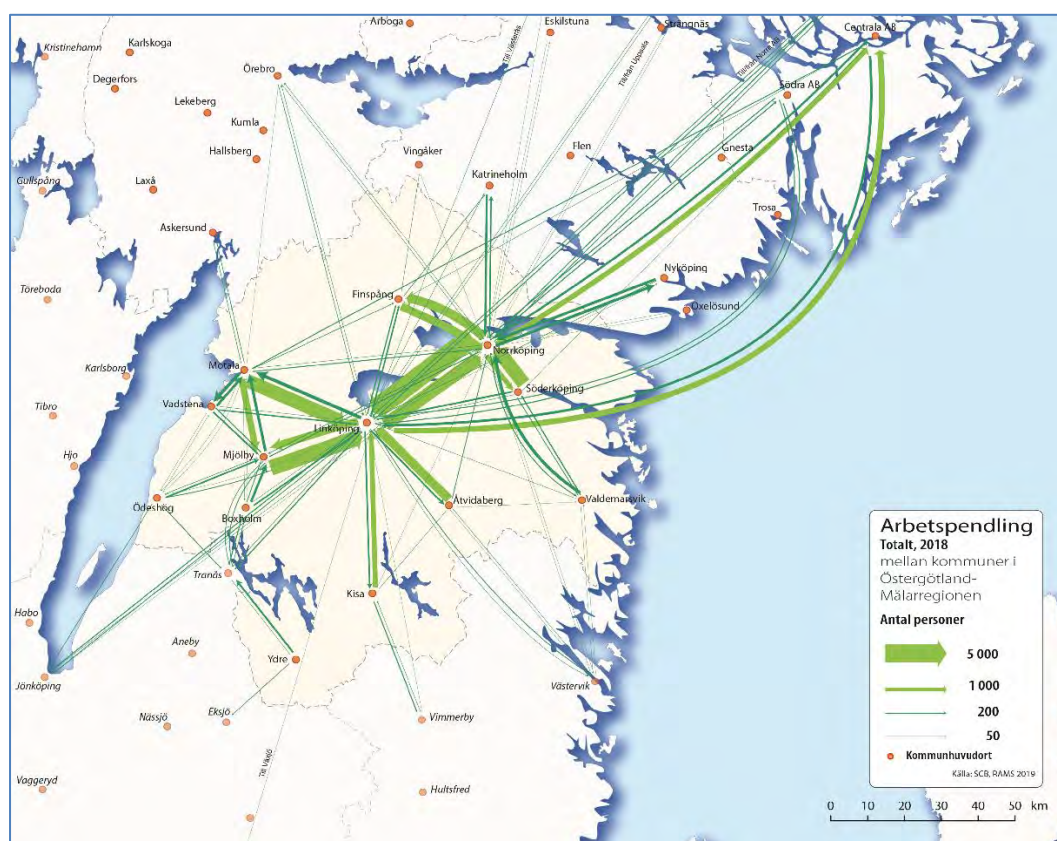


Bild 9: Arbetspendling, totalt för Östergötland 2018. (SCB, Mälardalsrådet)

Regionala målpunkter

Östergötlands struktur med totalt 94 tätorter fördelade över de 13 kommunerna innebär att regionala målpunkter finns utspridda över stora delar av regionens yta. Inom arbetet med strukturbild Östergötland har Region Östergötland genomfört ett arbete med att kartlägga var regionala målpunkter finns. I arbetet har målpunkter med regional funktion ansetts vara:

- Orter och arbetsplatsområden med stor regional inpendling
- Gymnasieskolor och högre utbildning

- Högstadieskolor
- Sjukhus, vårdcentraler och apotek
- Kulturmiljöer
- Kulturinstitutioner
- Större idrottsanläggningar
- Större handelsområden
- Centrumfunktioner som målpunkt
- Offentlig service
- Turism och besöksmål
- Kommunikationer

De regionala målpunkterna är sådana att de är viktiga som funktion för hela Östergötland och inte bara för en lokal marknad. Redovisningen kan ur detta perspektiv

sågas ge en samlad bild av vilka tätorter som har starkare respektive svagare betydelse ur ett regionalt perspektiv. De olika regionala funktionerna har vägts samman genom att identifiera om en ort har funktionen eller ej. Det spelar alltså ingen roll om en ort har tre gymnasieskolor eller en, och hänsyn tas inte heller till hur stor funktionen är. Det är förekomsten av funktionen som är aktuell.

Av sammanställningen framgår att det är tätorter med stor befolkning och som ligger i goda kommunikationslägen som har flest regionala målpunkter. Flera av de regionala målpunkterna ligger i orter som trafikeras av det östgötska kollektivtrafiksystèmes stomlinjenät, Östgötapendeln och expressbusstrafiken. Vilket innebär en möjlighet att nå orterna med kollektivtrafik med hög konkurrenskraft gentemot bilen.

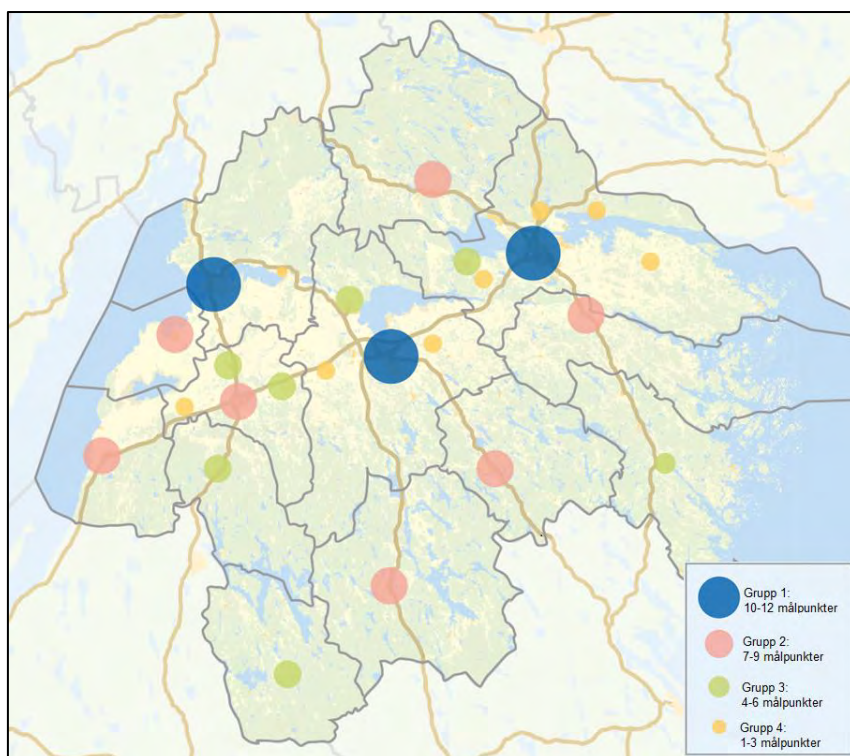


Bild 10: Tätorter i Östergötland med minst en regional målpunkt, kategorisering av målpunkter är gjord inom arbetet med Strukturbild Östergötland (Region Östergötland).

Resandet med avtalad kollektivtrafik

Antal resor

I den avtalade allmänna kollektivtrafiken i Östergötland görs det för närvarande cirka 31 miljoner resor under ett år. En vanlig vardag görs cirka **125 000** resor med regionens tåg, bussar, spårvagnar och båtar. Stads- och tätortstrafiken, det vill säga kollektivtrafiken inom tätorterna Linköping, Norrköping, Motala, Mjölby, Finspång, Kisa, Vadstena och Åtvidaberg, står för två tredjedelar av resorna. **Nästan var fjärde** resa görs i de regionala stråken.

Det är framförallt resor med Östgötapendeln och stadstrafiken i Linköping och Norrköping som ökar

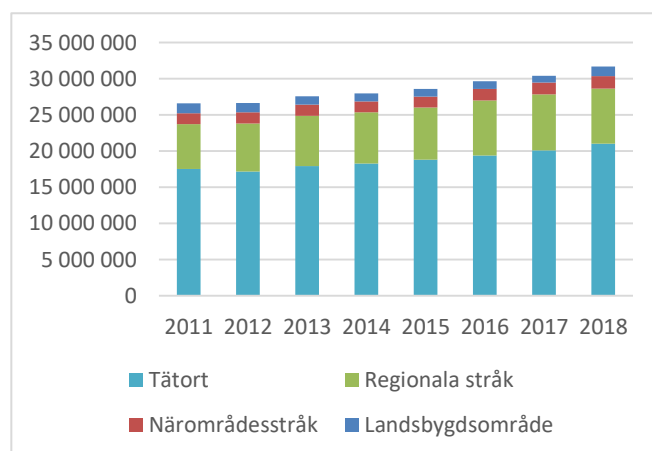


Bild 11: Utveckling av antalet påstigande resenärer. (Östgötatrafiken)

Kundens upplevelse

Sedan 2017 deltar Östgötatrafiken i den nationella årliga undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

Östgötatrafiken ett Nöjd Kund Index (NKI) på 70. Under de tre åren som NKI uppmätts enligt denna metod har NKI ökat från 67 till 70 procent. Mellan 2011 och 2016 användes en annan undersökningsmetod, även under den perioden uppvisade NKI en positiv trend. Det nationella snittet för NKI är 60 procent, Östgötatrafiken ligger i topp bland de regionala kollektivtrafikbolagen.

Resultatet från 2019 års undersökning visar att nöjdheten skiljer mellan olika kundgrupper. Resande i stadstrafiken är i högre grad nöjda med Östgötatrafiken än resande i regionaltrafiken.

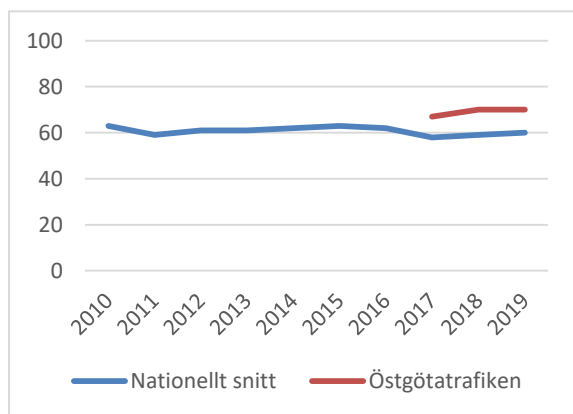


Bild 12: Östgötatrafikens NKI (Nöjd Kund Index) i jämförelse med det nationella genomsnittet

Trygghet

Upplevelsen av kollektivtrafiken som ett tryggt sätt att resa är väsentligt för att man ska välja att resa med den. Tryggheten ska finnas på väg till och från hållplats, vid hållplatsen likväl som ombord på fordonen.

Otryggheten infinner sig främst under dygnets mörka timmar varför bra belysning längs gångvägar och vid hållplatser är en viktig trygghetsfaktor. Tryggheten ökar där det vistas andra människor, vilket talar för hållplatser där det finns folk eller bebyggelse i närheten.

I den årliga undersökningen, kollektivtrafikbarometern, kan det konstateras att resenärer som är 61 år eller äldre oftare upplever trygghet vid en kollektivtrafikresa jämfört med de som är yngre. Kollektivtrafikresenärer i

åldersgruppen 15-20 år anger lägst värde avseende trygghetsupplevelse. Kvinnor upplever i högre utsträckning än män, att det känns tryggt att resa kollektivt. Högst trygghetsbedömning ger resenärer som reser med landsbygdstrafik, expressbuss och pendeltåg, medan buss i tätort och spårvagn får lägre trygghetsvärden.

Resande i framtiden

Trender i samhället

Megatrender är stora, globala förändringar som sker på ett övergripande samhällsplan och som kommer att påverka oss de kommande åren. I Boverkets vision för Sverige år 2025 beskrivs fyra megatrender.

Också trenden mot en ökad individualisering har stor påverkan på kraven på kollektivtrafiken. Denna beskrivs i Region Stockholms trendanalys från 2019, "Trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholms-regionen".

Förändrat klimat

Människans utsläpp av växthusgaser påverkar klimatet kraftigt med en ökning av jordens medeltemperatur som följd. Temperaturökningen ger i sin tur effekter som minskat istäcke, stigande vattennivåer, extremoväder, tilltagande nederbörd i vissa delar av världen medan andra delar drabbas av torka.

Att minska den negativa påverkan på klimatet innebär en stor utmaning för den fysiska miljön och för vårt beteende, där transportererna står för en stor del av de utsläpp som ger en negativ effekt på klimatet.

Globalisering

Sverige är, som liten ekonomi med en stark exportsektor, mycket beroende av vad som sker internationellt. Handeln är en stor drivkraft bakom globaliseringen, där framgången beror på goda transporter och kommunikationsmöjligheter vilket i sin tur skapat tillväxt. Även teknikutvecklingen har bidragit till växande globala handels- och produktionsnätverk.

Urbanisering

Urbaniseringstrenden visar att allt fler människor bosätter sig i städer och större tätorter. Av Sveriges befolkning bor en betydande andel i någon av de tre storstadsregionerna. Starka pendlingsstråk och

utveckling av knutpunkter i stadsnära tätorter bidrar till regionförstoring som i sin tur stärker en urbanisering.

I Sverige blir befolkningen äldre, fler barn föds och invandringen är hög. Ålders- och könsfördelningen varierar över landet. Yrkesverksamma bor främst i storstadsregionerna, medan andelen äldre är högre på landsbygden.

Digitalisering

Digitaliseringen innebär stora möjligheter i samhällsutvecklingen och innebär nya mönster för såväl inköp som arbetsliv som för den sociala samvaron. Nästan alla är beroende av digital service i sitt vardagsliv. Digitalisering och IT-användning leder också till en flexibilitet i var människor arbetar i förhållande till var de bor, då många tjänster kan utföras på distans. Även tillgängligheten till varor och tjänster via webben samt informationsteknikens utveckling är sådant som hamnar under digitaliseringstrenden.

Ökad individualisering

Människors livsstilar förändras ständigt. En trend är att människor efterfrågar ett samhälle med ökad grad av individualisering där information och tjänster ska vara valbara, snabba, enkla och dynamiska. Varje person är unik och kraven på kollektivtrafiken och kringliggande tjänster ökar. Det finns ett ökat behov för branschen att förstå individens och befolkningens behov och förväntningar.

Möjligheter och utmaningar ur ett kollektivtrafikperspektiv

Klimat och miljö

Påverkan på klimatet är vår tids största utmaning inom miljöområdet. Vägtrafiken bidrar i stor omfattning till klimatpåverkan. I Sverige står vägtrafiken för cirka 30 procent av de klimatpåverkande utsläppen. Att åstadkomma ett hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna.

Nationellt finns det en mycket bred samsyn om att Sverige till år 2030 ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Samsynen är också stor beträffande nödvändigheten av att nå visionen om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av klimatgaser år 2045. På nationell nivå har ett flertal åtgärder och styrmedel presenterats för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem.

Även regionalt finns ett stort stöd för att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken. Under framtagandet av **det förra** trafikförsörjningsprogrammet genomfördes en enkät bland medborgarna i Östergötland. Enkätsvaren visar att en majoritet av östgötarna anser att det är av stor betydelse att kollektivtrafiken har en låg klimatpåverkan. Region Östergötland arbetar aktivt med att förbättra förutsättningarna för att minska påverkan på klimatet från transporter i regionen. Projektet, **Hållbara transporter i Östergötland som nyligen genomförts syftar till att ta ett samlat grepp om omställningen till en fossiloberoende transportsektor i Östergötland. Region Östergötland deltar också som part i det nationella kunskapscentret Biogas Research Center.**

Urbanisering och de ökande transporterna bidrar till flera miljöproblem, till exempel buller och trängsel i de större städerna. Kollektivtrafiken har goda förutsättningar, och anges ofta som en av lösningarna, för att minska såväl den negativa påverkan på klimatet som problemen med buller och trängsel. Kollektivtrafiken är ett betydligt mer effektivt sätt att utnyttja mark och infrastruktur jämfört med bilen. Stadsmiljön och trivseln i städerna har mycket att vinna på att kollektivtrafiken ökar sin marknadsandel i förhållande till bilen. Färre fordon och minskad trängsel på gator samt minskat parkeringsbehov ger mer plats för en attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet. Det ger också mer plats till gående och cyklister som, tillsammans med kollektivtrafiken, bidrar till ett levande stadsliv.

För att klara en omställning till ett hållbart transportsystem krävs nya resvanor och ett nytt sätt att se på resandet. Den trend som finns i samhället att i högre grad prioritera hälsa och ekologisk konsumtion bedöms gynna kollektivtrafiken som ett smart livsstilsval. Även förändrad syn på ägandet, där ungdomar inte ser bilen som statussymbol på samma sätt som tidigare generationer, bidrar till ökade möjligheter för högre prioritering av kollektivtrafiken.

Befolkningstillväxt och urbanisering

Enligt SCB:s befolkningsprognos kommer befolkningen i Sverige att öka från cirka **10,2** miljoner invånare år 2018 till **11** miljoner år 2029, och **12** miljoner år 2050. De senaste årens **trend mot allt större befolkningsökningar bröts förra året då befolkningen ökade med 97 000 invånare, vilket är en lägre ökningstakt jämfört med tidigare år.** Även i framtiden beräknas

befolkningsökningen i huvudsak ske i de tre storstadsregionerna och vissa kringliggande områden. Stockholms län kommer att ha den största befolkningsökningen. Även antalet arbetsplatser i Stockholms län förväntas öka kraftigt. Denna befolknings- och arbetsplatsutveckling förväntas innebära en kraftigt ökad pendling till Stockholm från kringliggande län. Stora krav kommer att ställas på infrastruktur och trafikering, inte minst när det gäller tågtrafik.

Östergötland har en stor befolkning på en relativt koncentrerad yta. Enligt Region Östergötlands befolkningsprognos förväntas antalet invånare i länet öka från cirka 465 500 år 2019 till cirka 527 000 år 2030. Den största ökningen förväntas ske i de centrala delarna av länet med Linköping och Norrköping som centrum, men alla kommuner i Östergötland förväntas få en ökad befolkning till år 2030.

Invandringen bidrar mest till befolkningsökningen. Utan migration hade Sverige haft en stagnerande befolkning och år 2015 skulle befolkning varit i storleksordning med den som var år 1969, vilket är två miljoner färre än vad den faktiskt är idag. Dessutom hade Sverige haft en högre andel äldre. Migrationen bidrar till en yngre befolkning och det är i åldersgruppen 20-64 år som både antalet och andelen utrikes födda är högst. I Östergötland har andelen utrikes födda ökat från knappt 10 procent år 2005 till cirka 15 procent år 2018. Även i framtiden kan en fortsatt hög invandring förväntas.

För 200 år sedan bodde 90 procent av Sveriges befolkning på landet. Idag är det nästan tvärtom, 87 procent bor i tätorter. Processen kallas urbanisering och förekommer över hela världen. I Sverige innebär urbaniseringen att folkmängden ökar mest i tätorterna eller på landsbygd i nära anslutning till större orter och långsammare eller är oförändrad på landsbygden. Andelen av Östergötlands befolkning som bor i tätort är samma som den nationella nivån, 85 procent. I de 32 tätorter i Östergötland som har mer än 1 000 invånare bor nästan 80 procent av östgötarna.

Bostadsbyggandet i Sverige har varit lågt i många år, vilket har lett till bostadsbrist för den växande befolkningen. Enligt Boverket råder det just nu bostadsbrist i 240 av Sveriges 290 kommuner. Bostadsbristen är mest omfattande i storstadsregioner och högskoleorter men även många mindre kommuner

rapporterar att de har för få bostäder. Ungdomar och nyanlända har särskilt svårt att ta sig in på bostadsmarknaden, även äldre som vill flytta från villan till en mindre bostad har svårt att hitta det de söker. I Östergötland bedömer samtliga kommuner att man har ett underskott på bostäder. Bilden är att bristen förväntas bestå under lång tid framöver, uppskattningsvis behövs 10 000 nya bostäder för att undanröja bostadsbristen.

Trender i resandet

Enligt den senaste nationella resvaneundersökningen utgör fritidsresor drygt 30 procent av alla resor. En analys av färdmedelsfördelningen för fritidsresandet visar att bilen är det dominerande färdmedlet. Fritidsresandet bland såväl yngre som äldre har ökat och kan förväntas fortsätta öka, bland annat med hänsyn till att andelen äldre personer kommer att öka.

Den större andelen äldre blir också alltmer pigga, friska och aktiva, vilket innebär ett ökat resbehov. Detta ställer krav på en kollektivtrafik som kan erbjuda resmöjlighet mitt på dagen och sen eftermiddag.

Ungdomar står för en stor del av kollektivtrafikresandet, och är en viktig grupp att behålla som kollektivtrafikresenärer även när de blir äldre. Ju fler av dagens ungdomar som fortsätter resa kollektivt som vuxna, desto större behov av en kollektivtrafikutveckling.

Enligt Trafikanalys visar statistik från den nationella resvaneundersökningen att det framförallt är män i yrkesverksam ålder som står för ökningen av den totala kollektivtrafikandelen.



Förändring av bilresandet

Enligt Trafikverkets "Omvärldsanalys 2018 – trender i transportsystemet" förväntas en fortsatt ökning av transporter inom alla typer av transportmedel. För att hejda ökningen av biltrafiken kommer det att krävas att styrmedel och åtgärder genomförs som minskar bilens konkurrenskraft mot andra färdssätt. De hittills genomförda åtgärderna har inte haft någon större effekt på resandet med bil. Biltrafiken har stadigt ökat sedan dess genombrott i mitten av 1900-talet. Ökningen har skett i takt med att människor fått det bättre ekonomiskt och samhället har byggts och organiserats utifrån bilen som norm. **Trenden mot ett ökande fritidsresande riskerar också att öka resande med bil.**

Faktorer som talar för en minskad bilanvändning är de ambitioner som finns särskilt i de större städerna. Genom att minska bilanvändningen kan ytor frigöras så att förutsättningar för byggande av fler bostäder och andra verksamheter skapas. Även förbättrad kollektivtrafik, ökad trängsel, trängselskatt, sämre tillgång till parkering, högre parkeringsavgifter samt ett ökat bränslepris är faktorer som verkar för en utveckling i den riktningen.

Bilägande

Försäljningen av nya bilar ökar stadigt, år 2019 var antalet nyregistrerade bilar fortsatt högt. Enligt Trafikanalys har bilägandet totalt sett ökat sedan 1980-talet. Det är främst bland personer över 45 år som man kan konstatera en ökad möjlighet att använda bil, eftersom både tillgången till körkort och bil har ökat. Starkast är denna utveckling för personer över 65 år. Rapporten "Bekvämt och effektivt – om de unga får välja" visar på en nedåtgående trend för bilinnehav bland unga vuxna. År 1980 hade drygt 35 procent av unga under 25 år egen bil jämfört med cirka 10 procent år 2011. Förmodligen kan det vara en trend som sammanfaller med att de unga tar körkort senare och bilköpet skjuts på framtiden.

Intresset för så kallad delningsekonomi har ökat de senaste åren. Delningsekonomi innebär minskad resursåtgång och effektivare kapacitetsutnyttjande genom att tillgången på varor och tjänster delas. Inom transportsektorn handlar delningsekonomi **både om att dela fordon och att dela resa. Nya affärsformer för delningstjänster utvecklas. Tjänster** som bygger på att man betalar för bilen när man behöver den och lämnar den där man vill, finns redan idag. I framtiden skulle en

sådan tjänst kunna kombineras med autonoma system där man via en app kallar på en bil när man behöver den. Ett svalare intresse för det egna ägandet kan även komma att innebära ett ökat intresse för att resa med kollektivtrafik.

Körkort

I Trafikverkets rapport "Omvärldsanalys 2018 – trender i transportsystemet" beskrivs att bilens roll kan komma att förändras och attitydförändringar kan vara en faktor som bidrar till en sådan förändring. De senaste årtiondena har attityderna till att ta körkort och att äga bil förändrats. Många unga väljer att ta körkort senare i livet eller att avstå helt. Andelen unga (18-24 år) som har körkort för personbil har sjunkit från cirka 75 procent år 1980 till **58 procent år 2019**. Det finns stora regionala skillnader i körkortsinnehavet, med en betydligt lägre andel i storstadsregionerna jämfört med glesbygden.

Samtidigt som färre unga tar körkort är det allt fler äldre som kör bil. För de i **åldrarna 65 -79 år** har andelen med körkort för personbil ökat från drygt 30 procent år 1980 till **87 procent år 2019**.

Mobility Management

För att skapa ett hållbart samhälle och transportsystem krävs, förutom tekniska lösningar och en hållbar planering, även ett förändrat beteende avseende resor och transporter. **Det handlar om att påverka resan redan innan den har börjat**, vilket görs genom ändrade attityder och beteendemönster. Ökad kunskap och medvetande är en förutsättning för att vanor, beteenden och attityder ska kunna förändras.

Konceptet Mobility Management verkar för att ändra resenärers attityder och beteenden för att främja ett hållbart resande och minska bilåkandet. Den centrala delen i Mobility Management består i "mjuka" åtgärder som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordinering av olika aktörer. Denna typ av åtgärder är ett komplement till de traditionella "hårda" lösningarna och leder oftast till en ökad effektivitet av infrastrukturåtgärder. Åtgärder inom Mobility Management är relativt kostnadseffektiva, det vill säga att effekten av dem är stor i förhållande till insatsen. Vid utveckling av Östergötlands kollektivtrafik och i arbetet med att öka kollektivtrafikens marknadsandel i regionen, kan Mobility Management spela en viktig roll.



Ny fordonsteknik

Inom transportsektorn pågår en teknikutveckling både vad gäller fordon, drivmedel och energikällor.

Sverige har varit tidigt ute med olika satsningar för att öka andelen fordon som kan drivas med fossilfria drivmedel. Trots det väljer hushållen fortfarande i hög utsträckning bränslesnåla bilar framför bilar som drivs med alternativa bränslen. Idag kan endast **nio** procent av den privatägda bilparken drivas med ett alternativt bränsle. Ett högre inköpspris samt en osäkerhet kring andrahandsvärdet och den framtida utvecklingen för biobränslen är faktorer som verkar göra hushållen tveksamma till bilar med alternativa drivmedel.

Försäljningen av elbilar, laddhybrider eller rena elbilar, har däremot under de senaste tre åren ökat stort från cirka 30 000 elbilar till 111 000 elbilar i Sverige i början av 2020.

Både inom den kommersiella som inom den samhällsfinansierade kollektivtrafiken har det gjorts stora satsningar på fossilfria drivmedel. Biogas och flytande fossilfria drivmedel är idag vanligt förekommande inom den allmänna kollektivtrafiken runt om i Sverige.

Såväl i Sverige som runt om i världen pågår även stora satsningar på utveckling av trafiksystem som körs med eldrivna bussar. De senaste åren har teknikutvecklingen

av elbussar inneburit att elbussar gått från att vara i testprojekt till att numera ingå i ordinarie upphandling av kollektivtrafik för stadstrafik. Antalet elbussar i kollektivtrafiken i Sverige uppgick 2019 till cirka 210. Såväl inom den samlade kollektivtrafikbranschen som från forskningshåll framförs att busstrafik i städerna inom en inte alltför avlägsen framtid med största sannolikhet kommer att utföras med eldrivna fordon. Orsaken är bland annat att biodrivmedlen i framtiden inte beräknas finnas i tillräcklig omfattning i förhållande till transportbranschens totala behov. Tillsammans med de fördelar eldriften kan ge i form av helt utsläppsfria och tysta fordon med lägre vibrationer, bedöms kollektivtrafik i städerna som särskilt lämpligt att elektrifiera.

Förutom de drivmedelsalternativ som redan nu finns fullt tillgängliga på den kommersiella marknaden pågår projekt med vätgasdrift både för personbilar och på senaste tid även för bussar. Bränslecellen omvandlar vätet och luftens syre till lagringsbar elektricitet och ur avgasröret kommer endast vatten. De vätgasdrivna testbussarna är mellan 10 och 40 procent mer energieffektiva än motsvarande bussar med dieseldrift. Utveckling av bränslecellsbusar i Sverige går dock långsamt, mest beroende på att det är en kostsam teknik både att utveckla och att bygga infrastruktur kring.

Teknikutvecklingen inom fordonsindustrin och kollektivtrafiken innefattar även forskning och försök i mindre skala för förarlösa fordon, så kallade autonoma fordon. Redan idag har många fordonstillverkare bilmodeller med någon form av semi-automatiska system som kan ta över körningen i köer, på landsväg eller vid parkering. De flesta analytiker menar att fullt autonoma fordon skulle kunna introduceras ganska snart men att det förmodligen några dröjer till år 2025-2030 innan vi ser helt autonoma fordon utan en förare vid ratten.

Kollektivtrafik i Östergötland

Allmän kollektivtrafik

Ett system för Östergötlands utveckling

Den samlade kollektivtrafiken i Östergötland utförs av olika aktörer: kommersiella, andra regioner och trafik som bedrivs av Region Östergötland. Tillsammans kompletterar de olika trafiklösningarna varandra så att möjligheten att resa hållbart och kollektivt i Östergötland generellt sett är god.

Den kommersiella trafiken är primärt långväga, interregional med stora städer som målpunkter. Denna trafik återfinns primärt längs de stora infrastrukturstråken och mellan de större städerna. Trafiken bidrar starkt till regionens utveckling och är ömsesidigt beroende och kompletterar den offentligt organiserade trafiken.

I de interregionala relationerna finns också trafik inom Östergötland som bedrivs av andra regionala kollektivtrafikmyndigheter. Det finns också trafik som Region Östergötland är delägare av som exempelvis det storregionala tågsystemet som upphandlats genom Mälardalstrafik.

Den av Region Östergötland offentligt organiserade trafiken återfinns över hela Östergötland. Utöver detta bedrivs särskild kollektivtrafik genom kommunernas och Region Östergötlands försorg. Den har andra målgrupper och bedrivs med starkare individfokus än den allmänna trafiken.

Genom det helägda bolaget Östgötatrafiken erbjuder Region Östergötland olika trafiklösningar för olika målgrupper i olika geografier. Nedan beskrivs trafiken detaljerad i linje- och infrastrukturbeskrivningar. De återfinns i de olika bokslut och årsredovisningar som årligen skrivs fram.

Kollektivtrafiksystemet är under ständig utveckling, och behöver så vara, för att uppnå de högt satta målen som beskrivs i detta regionala trafikförsörjningsprogram. I kommande kapitel redovisas trafiksystemets utveckling och framtida roll i regionen.

Trafik till och igenom regionen

I Östergötland finns ett stort utbud av interregional trafik att ta del av. Trafiken utförs med såväl buss som tåg och drivs till övervägande del av kommersiella trafikföretag. Viss trafik utförs genom samarbete mellan en regional kollektivtrafikmyndighet och trafikföretag.

Kommersiell trafik

Av den kollektivtrafik som kommer till och igenom Östergötland är en stor del kommersiell och består av både fjärrtåg och långdistansbussar. För resor mot de tre storstadsregionerna Stockholm, Malmö och Göteborg är det mesta kommersiell trafik.

En omfattande fjärrtågtrafik körs längs Södra stambanan med möjlighet att via såväl Katrineholm som Nyköping nå Stockholm under stora delar av dygnet. I Katrineholm kan byte även ske till tågtrafiken på Västra stambanan för resor mot Örebro, Värmland och orter i Västra Götaland. Även söderut, mot Skåne och Öresundsregionen finns ett stort utbud av resmöjligheter.

Kollektivtrafik av interregional karaktär finns även i form av busstrafik genom länet längs såväl E4 som E22. Denna trafik körs ibland på samma sträckor eller stråk som fjärrtågtrafiken men det finns även busstrafik som har andra målpunkter, direktbusstrafik till Skavsta och Arlanda är ett exempel.

Den kommersiella trafiken redovisas årligen av Region Östergötland i rapporten *Allmän trafikplikt regionala kollektivtrafikmyndigheten Östergötland*.

Det offentliga interregionala trafiken

Även de offentliga aktörerna, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, organiserar trafik över länsgränserna. Antingen enskilt eller genom samarbetsorganisationer.

På tågsidan finns interregional trafik på sträckan Mjölby – Örebro – Borlänge – Gävle. Huvudman för trafiken är Tåg i Bergslagen som genom upphandlad operatör trafikerar sträckan inom Östergötland med ett lågt utbud av turer i vardera riktningen på vardagar. På helgerna är omfattningen på trafiken något lägre.

Trafiken är upphandlad av de regionala kollektivtrafikmyndigheter som gemensamt äger Tåg i Bergslagen. Trafiken erhåller statligt stöd som syftar till att knyta Bergslagen i huvudsak till att i Mjölby erbjuda goda bytesmöjligheter med fjärrtågtrafiken till/från södra Sverige.

På Tjustbanan (Linköping – Västervik) och Stångådalsbanan (Linköping – Kalmar) bedriver Kalmar Länstrafik, genom upphandlad operatör, tågtrafik. Trafiken är i första hand anpassad för interregionala resor som i Linköping ansluter till framförallt långväga tågtrafik mot Stockholm eller Malmö. Region Östergötland har träffat en överenskommelse med Region Kalmar län (Landstinget i Kalmar) om biljettgiltighet för Östgötatrafikens biljetter på sträckorna inom Östergötland.

Som delägare av Mälardalstrafik AB och genom särskilda avtal tillsammans med Länstrafiken Sörmland är Region Östergötland med och finansierar länsöverskridande tågtrafik på sträckorna Norrköping – Västerås – Sala (trafiksystem UVEN) och Norrköping – Nyköping – Stockholm (trafiksystem Nyköpingsbanan). För Östergötlands del motiveras deltagandet främst av ett intresse att säkra resmöjligheterna mellan Östergötland och **Storstockholm samt Katrineholm/Nyköping** och vidare.

Andra regioners trafik

Även andra regionala kollektivtrafikmyndigheter bedriver trafik in i Östergötland. Ofta gäller det enskilda busslinjer som har målpunkt i en av Östergötlands gränslandskommuner. En komplett lista på detta redovisas årligen i rapporten *Allmän trafikpakt regionala kollektivtrafikmyndigheten Östergötland*.



Trafiken inom Östergötland

Östgötatrafikens system

I dagsläget finns cirka 150 linjer i Östgötatrafikens system, som angör ungefär 2 000 hållplatser. Systemet innefattar tågtrafik, spårvagnstrafik, busstrafik samt anropsstyrda lösningar på landsbygd och för skärgården. Sammantaget utgör Östgötatrafikens system ett av de största i Sverige. Framförallt sker resandet i de starka regionala stråken – så som med Östgötapendeln – eller i städernas motsvarigheter. Trafiken bedrivs fossilfritt och i Norrköping är stor del av stomlinjetrafiken elektrifierad genom spårvagnsdrift.

Trafiken benämns olika men kan delas in i sin funktion och sin geografi. Geografi handlar om exempelvis stadstrafik, regional stråktrafik eller landsbygdstrafik. När det gäller funktion kan man tala om systemets stomlinjer eller servicetrafik. Nedan sker en övergripande beskrivning av trafiken uppdelat i funktion och geografiska plats.

Stommen i kollektivtrafiken

Grunden i kollektivtrafiksystemet är de så kallade stomlinjerna. Innebörden av en stomlinje är funktionen i samhället och inte dess geografiska utbredning eller fordonstyp. Dessa linjer utgör den tyngsta och mest stabila, långsiktiga och attraktiva trafiken. Trafiken bidrar i störst omfattning till att uppfylla målen i detta program. Den regionala och kommunala fysiska planeringen ska primärt se till stomlinjerna om man önskar öka andelen hållbara resor.

Östgötapendeln

Den regionala pendeltågstrafiken, Östgötapendeln, utgör stommen i det samhällsfinansierade östgötska kollektivtrafiksystemet. Den är Östgötatrafikens enskilt största linje med över fyra miljoner resor per år. Östgötapendeln körs på det statliga järnvägsnätet och trafikerar sträckorna Norrköping – Motala och Mjölby – Tranås med mellanliggande stopp i Kimstad, Lingham, Linköping, Vikingstad, Mantorp, Mjölby, Skänninge samt Boxholm.

Region Östergötlands tågstrategiska målbild för 2040 beskriver inriktningen för hur regionen ska möta östgötarnas framtida resandebehov med tågtrafik. Fokus i målbilden ligger på Östgötapendelns framtida roll och utveckling.

Starka busstråk

Där tåg inte finns erbjuds istället en snabb, rak och högattraktiv busstrafik. I första hand kommer den regionala stombusstrafiken vara expressbusstrafik som bedrivs mellan större orter eller till särskilt viktigt målpunkter.

Tillsammans med Östgötapendeln skapar ett antal expressbusslinjer ett regionalt stomlinjenät som erbjuder snabba pendlingsmöjligheter mellan i första hand regionens större orter. Expressbusstrafiken körs i första hand på regionala resrelationer där det inte finns möjlighet att köra tågtrafik, men förekommer även som komplement till Östgötapendeln på vissa resrelationer.

Städernas stomlinjer

I länets tre stora städer, Linköping, Norrköping och Motala körs en stadstrafik som innehåller såväl stomlinjer mellan stadens olika delar som linjer av mer lokal och serviceinriktad karaktär. Kollektivtrafiklinjerna i dessa städer binds samman i strategiska knutpunkter med tidtabellsanpassningar som säkerställer goda bytesmöjligheter mellan linjerna inom stadens kollektivtrafiknät men även med regiontrafikens linjer.

Kompletterande trafik – olika trafiklösningar för olika uppdrag

För att nå uppsatta mål, behövs trafik utöver stomlinjer, som bygger upp ett kollektivtrafiksystem i hela länet. Stomlinjerna kompletteras med annan trafik i så väl utbud som i geografisk yttäckning. Den kompletterande trafiken möjliggör ytterligare resmöjligheter för andra resrelationer och ändamål.

Kompletterande trafik i starka stråk

I de starka stråken, kommunala så väl som regionala, bedrivs en kompletterande trafik parallellt med stomlinjerna. Den kommungränsöverskridande trafiken körs till stor del i stomlinjenätets stråk men med en tätare uppehållsbild, en större yttäckning, som medför längre restider.

Kompletterande trafik i städerna och tätorterna

I vissa av länets mindre kommunhuvudorter, Finspång, Mjölby, Åtvidaberg, Vadstena och Kisa, körs en tätortstrafik av i huvudsak servicelinjekaraktär. Medan trafiken i till exempel Mjölby består av ett par linjer är trafiken i Kisa begränsad till endast en linje.

Trafik på landsbygden och skärgården

Landsbygdstrafiken består till största delen av busstrafik som körs inom en kommun. Kommungränsöverskridande trafik finns även på vissa svagare stråk och då nästan uteslutande med utformning för att tillfredsställa skolelevernas resbehov.

I den östgötska skärgården körs skärgårdstrafik med båt, trafiken förbinder de bebodda öarna i skärgården med fastlandet. Skärgårdstrafiken är helt anropsstyrd men ingår som en del i regionens kollektivtrafiksystem och samordnas med övrig kollektivtrafik. Under perioder med besvärliga isförhållanden som omöjliggör trafik med båt, utförs skärgårdstrafiken med sväware. På grund av dessa farkosters begränsade kapacitet har folkbokförda på öarna förtur vid resebeställningar under dessa perioder.

I den glesa geografin erbjuds Närtrafik. Denna typ av trafik är anropsstyrd och möjliggör kollektivt resande för serviceresor. Genom Närtrafiken erbjuds kollektivtrafik i hela länet, om än genom olika produkter och villkor. Stomlinjerna finns där största målstyrning är möjlig, och underlaget är som störst, medan Närtrafik är ett finmaskigt komplement i regionen. Närtrafik är därför att betrakta som servicetrafik och inte inriktad för att möjliggöra arbets- eller studiependling.

Geografisk tillgänglighet

Geografisk tillgänglighet kan ses som en beskrivning av hur "lätt" trafikanter kan nå till exempel stadens arbetsplatser, service, rekreation etcetera. Geografisk tillgänglighet för kollektivtrafiken beskriver hur tillgänglig dagens kollektivtrafik är, och vilken tillgänglighet kollektivtrafiken i sin tur skapar i samhället. En god tillgänglighet i kollektivtrafiken ökar möjligheten att konkurrera med bilen. Den geografiska tillgängligheten kan mätas på olika sätt, till exempel gångavstånd till hållplats, restid, restidskvot och turtäthet.

Kartan i bild 13 visar hur lång restiden är med bil respektive kollektivtrafik till något av resecentrum i Linköping eller Norrköping. För kollektivtrafiken används restiden till hållplatserna i nuvarande linjenät, medan bilen har hela vägnätet att tillgå. För kollektivtrafiken ingår endast linjer med ett utbud som möjliggör resa för arbete eller studier.

Varje punkt i kartan motsvarar en hållplats i kollektivtrafiknätet. Färgen på punkten visar hur lång

KOLLEKTIVTRAFIK I ÖSTERGÖTLAND

restiden är till resecentrum i Linköping eller Norrköping med kollektivtrafik från den aktuella hållplatsen. Som framgår av kartan nås närområdet till respektive stad med en restid upp till en halvtimme. Även restiden mellan Norrköping och Finspång understiger en halvtimme med kollektivtrafik. Med Östgötapendeln nås betydligt längre sträckor än med buss.

De färgade fälten visar restiden till resecentrum i Linköping eller Norrköping med bil. Som exempel visar de gröna fälten hur långt man kommer med bil på en halvtimmes körning. I kartan syns tydligt att restiden är betydligt kortare med bil än med kollektivtrafik, undantaget är Tranås som trafikeras av Östgötapendeln.

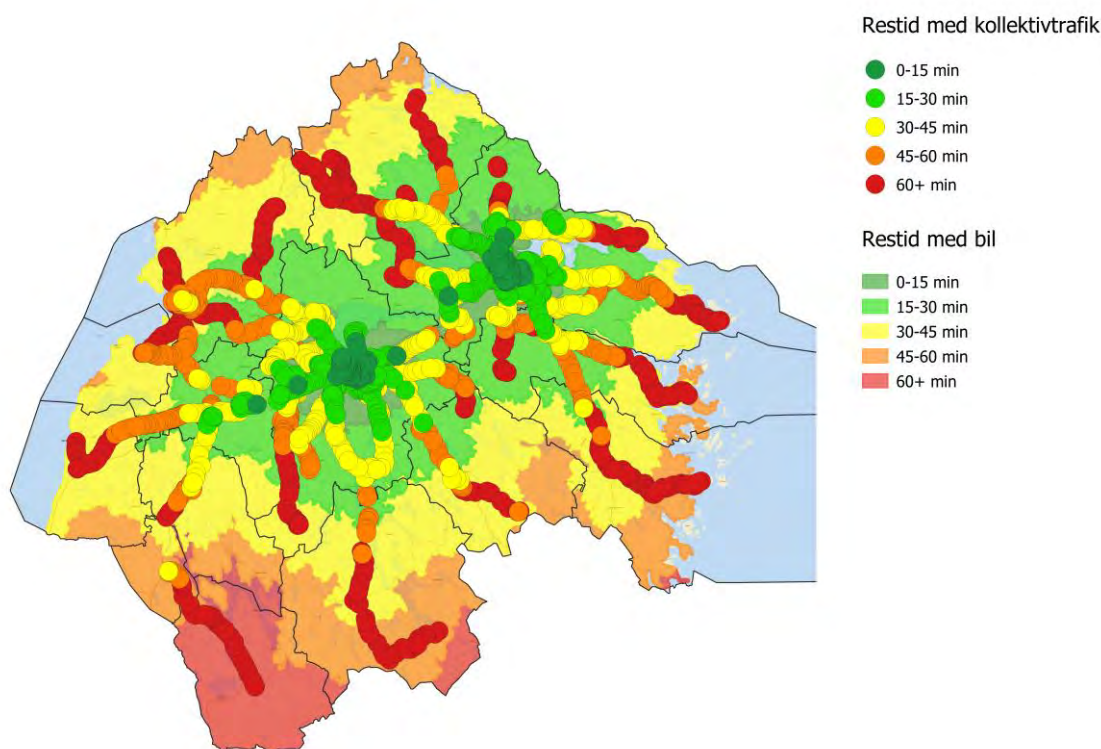


Bild 13: Räckvidden för resor med kollektivtrafik respektive bil med målpunkt resecentra i Linköping eller Norrköping (Östgötatrafiken, Trafikverket 2019).

Ett annat mycket använt mått på kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är restidskvot. Med restidskvot avses hur restiden med kollektivtrafik förhåller sig till restiden med bil. En restidskvot som är lika med 1 innebär att resan med kollektivtrafik tar lika lång tid som med bil. Restidskvoter över 1 innebär således att resan med kollektivtrafik tar längre tid än motsvarande resa med bil.

I Östergötland varierar restidskvoten stort mellan olika reserelationer. I de regionala stråken har reserelationer som trafikeras av Östgötapendeln den bästa restidskvoten, med en variation mellan 0,5 och 1,2. I de övriga regionala stråken, som trafikeras med buss, varierar restidskvoten mellan 1,0 och 1,9.

Vid i stort sett samtliga undersökningar kommer turtätheten upp som en av de viktigaste faktorerna att förbättra för att locka nya kunder till kollektivtrafiken. Turtäthet kan också sägas vara en av de viktigaste kvalitetsfaktorerna för hur tillgänglig kollektivtrafiken är. En hög turtäthet minskar väntetiden och därmed den totala restiden, samtidigt som det gör

kollektivtrafiken mer flexibel att resa med. En förutsättning för hög turtäthet är ett stort resandeunderlag.

På kartbilden nedan har hållplatser med hög turtäthet, där tillgängligheten till kollektivtrafiken och därmed även samhällets olika funktioner bedömts som god, getts en grön färg. Hållplatser med få turer medför en sämre tillgänglighet och markeras med röd färg

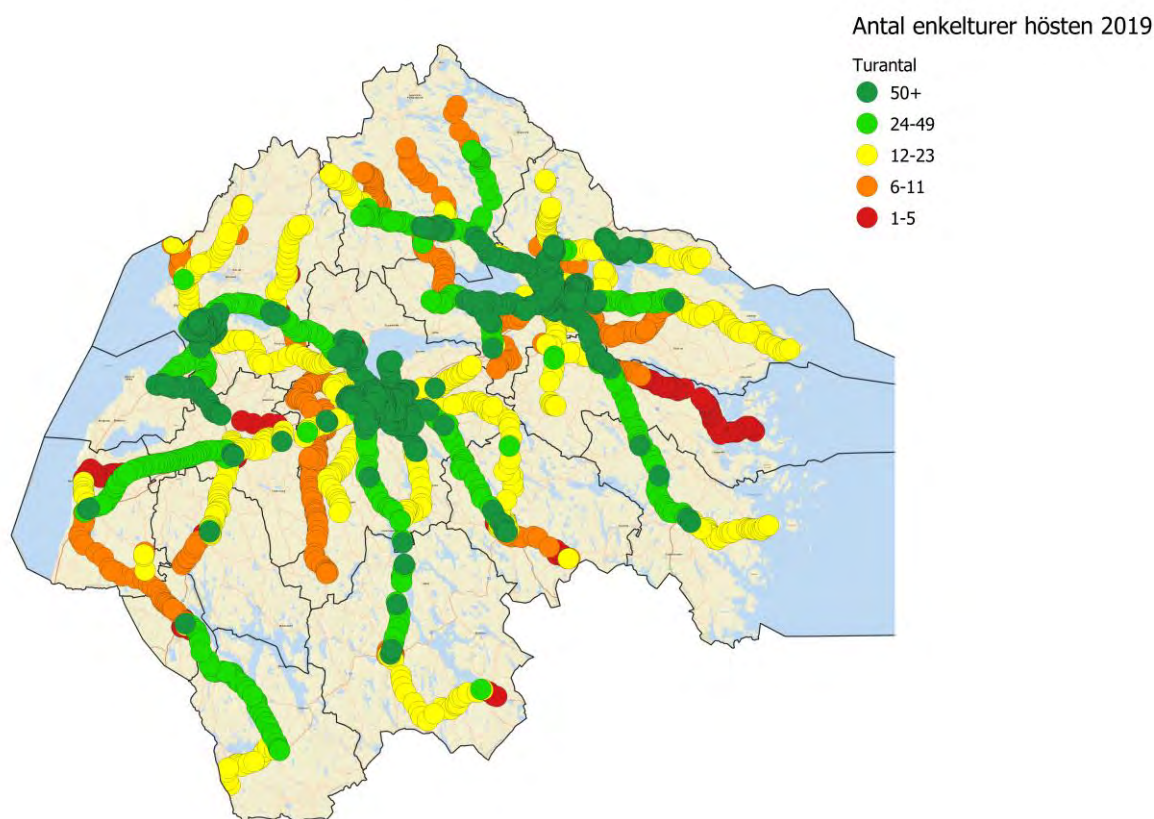


Bild 14: Antal enkelturer per vardagsdygn för respektive hållplats (Östgötatraffiken 2019).

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Funktionsnedsättning definieras som en partiell eller total nedsättning av en fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga, eller en kombination av dessa. För att kollektivtrafiken ska kunna sägas vara tillgänglig för alla kundgrupper måste trafiken anpassas utifrån de funktionsnedsattas särskilda krav och behov. Inom Region Östergötland **fokuseras tillgänglighetsarbetet på åtgärder som anpassar kollektivtrafiken för funktionshindergrupper som avser syn-, hörsel-, rörelse- samt kognitiva nedsättningar.**

Fordonsflottan i den allmänna kollektivtrafiken i Östergötland håller hög nivå avseende anpassning för personer med nedsatt rörelsefunktion. **Från och med 2020 byts stora delar av fordonssflottan ut vilket möjliggör för förbättringar avseende audiovisuella hållplatsutrop i fordonen som ett led i ökad tillgänglighet.**

Arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser sker löpande i tätorterna. På hållplatser längs landsbygdsvägnäten ligger ansvaret oftast på Trafikverket och här sker arbetet i en långsammare takt. **Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatslägen i det prioriterade nätet eller hållplatser med 20 påstigande**

eller fler per dag, uppgick 2018 till knappt 58 procent. Mellan 2018 och 2019 har andelen ökat med 6,5 procentenheter, merparten av de hållplatser som svarar för denna ökning ligger på de kommunala vägnäten.

Arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser kommer även fortsatt att fokusera på hållplatser i tätorter, större bytespunkter samt vid andra strategiskt viktiga punkter såsom sjukhus, vårdinrättningar, äldreboenden och skolor. På landsbygden fokuseras tillgänglighetsanpassningen i första hand på hållplatser med stort resande i de starka stråken.

I Östergötland finns en etablerad samverkan med funktionshinderrörelsen för att öka kunskapsöverföring och medverkan i utvecklingsarbeten kring en ökad tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken.

Särskild kollektivtrafik

Trafiksystemet med allmän kollektivtrafik kompletteras med ett system för särskild kollektivtrafik. Till skillnad från den allmänna kollektivtrafiken som är öppen för alla resenärsgrepp, är särskild kollektivtrafik en trafikform som endast erbjuds till den, som på grund av funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att nyttja den allmänna kollektivtrafiken. Den särskilda kollektivtrafiken består av färdtjänst, kommunöverskridande färdtjänst och riksfärdtjänst. Även den särskilt upphandlade skolskjutstrafiken är en trafikform som bara erbjuds vissa kundgrupper och som i vissa sammanhang brukar tas med i begreppet särskild kollektivtrafik.

Ansvaret för den särskilda kollektivtrafiken och särskilt upphandlade skolskjutsar ligger enligt lagstiftningen på kommunerna. Kollektivtrafiklagen ger dock kommun som så önskar möjlighet att lämna över detta ansvar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Östergötland har nio av länets kommuner (från och med

sommaren 2020) valt att på detta sätt lämna över ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst. Sex av dessa kommuner har även lämnat över ansvaret för skolskjutstrafiken. I samtliga fall är det ansvaret för planering, upphandling och drift som lämnats över, medan myndighetsansvaret för tillståndsgivningen behållits inom kommunen.

Förutom den från kommunerna överlämnade trafiken ansvarar Region Östergötland även för den särskilda form av färdtjänst över kommungräns, kommunöverskridande färdtjänst, som sedan 1990-talet finns i Östergötland.

Färdtjänst

Färdtjänst beviljas efter individuell prövning enligt lag om färdtjänst och riksfärdtjänst med anledning av en funktionsnedsättning som är mer varaktigt än tre månader. Beslut om färdtjänst fattas av den kommun man är folkbokförd i.

I Östergötland finns även kommunöverskridande färdtjänst, som passerar minst en kommungräns. Den kommunöverskridande färdtjänsten omfattar även vissa resor som går in i grannlän, i likhet med vissa busslinjer i den allmänna kollektivtrafiken.

Kommunerna är enligt lag skyldiga att tillhandahålla inomkommunal färdtjänst och riksfärdtjänst för sina invånare medan det är valfritt att erbjuda kommunöverskridande färdtjänst.

Kollektivtrafiklagstiftningen ger kommunerna möjlighet att lämna över ansvaret för färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Östergötland har Boxholm, Linköping, Mjölby, Motala, Norrköping, Vadstena, Valdemarsvik, Åtvidaberg och Ödeshögs kommuner valt att låta Region Östergötland ta hand om färdtjänsten. Det ansvar som kommunerna överlämnat avser planering, upphandling, drift och uppföljning av färdtjänsten medan samtliga kommuner valt att även fortsättningsvis behålla ansvaret för tillståndsgivningen.

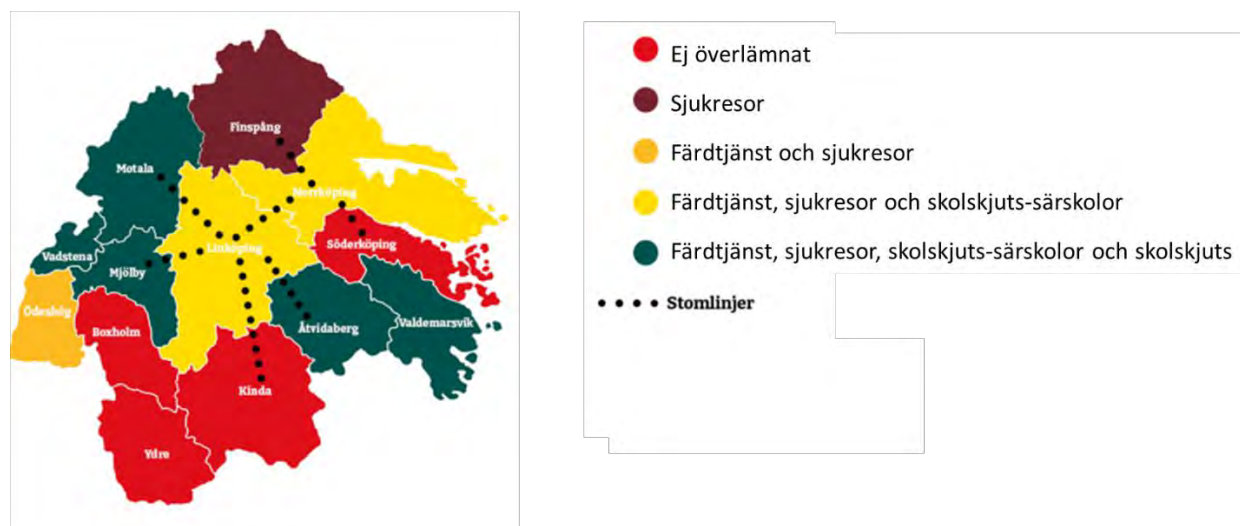


Bild 15: Kommuner som lämnat över ansvaret för särskild kollektivtrafik (Östgötatrafiken 2019).

Region Östergötland har, med stöd av 3 kap 2 § i kollektivtrafiklagen, i särskilt bemyndigande till AB Östgötatrafiken, överlämnat befogenheten att planera, upphandla, teckna avtal om samt samordna färdtjänst och övriga tjänster exempelvis beställningscentral för beställning av resor. Östgötatrafiken ansvarar på uppdrag av Regionen även för motsvarande uppgifter avseende den kommunöverskridande färdtjänsten.

Prissättning för resor med färdtjänst fastställs i särskild

ordning av Region Östergötland, kopplat till regelverket för färdtjänst och sjukresor.

Färdtjänstberättigade personer har möjlighet att resa inom färdtjänstområdet under dag- och kvällstid, alla veckans dagar. De kommuner som har kvar den inomkommunala färdtjänsten i egen regi har sitt eget regelverk avseende till exempel prissättning och tider.

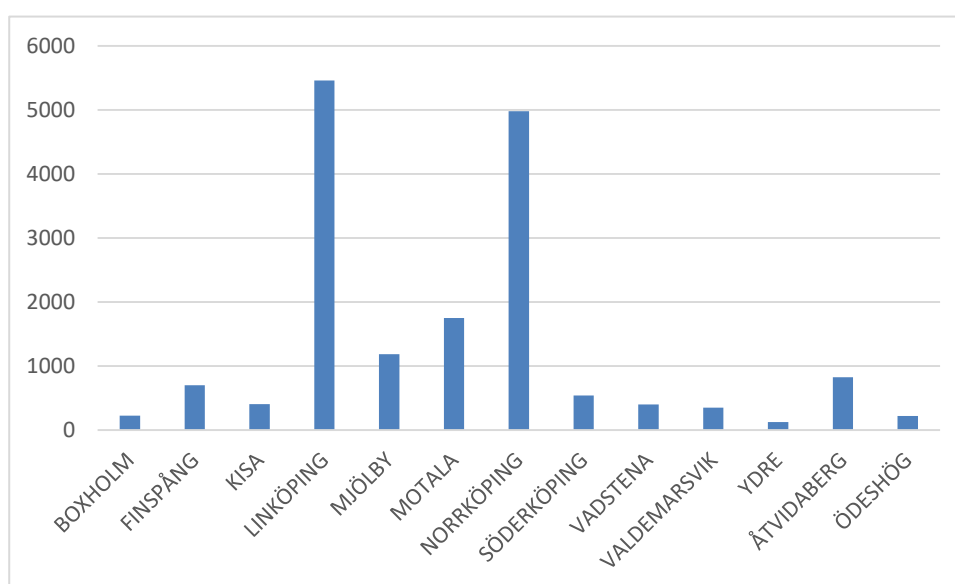


Bild 16: Antalet personer med färdtjänststillstånd i Östergötlands kommuner 31 januari 2020. (Källa: Östgötatrafiken)

Sjukresor

I Östergötland har den som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning och därmed inte kan använda sig av allmänna kommunikationer möjlighet att beställa en sjukresa via Östgötatrafikens beställningscentral. Regler för när man är berättigad till sjukresa finns på Region Östergötlands hemsida.

Skolskjuts

För de kommuner som lämnat över sin skolskjuts ansvarar Östgötatrafiken på samma sätt som för färdtjänsten. För skolskjuts kan dock inte tillståndsgivningen överlämnas till annan part utan ligger alltid hos kommunerna. Man kan välja att lämna över all skolskjuts eller delar av den. Linköping och Norrköping har till exempel enbart valt att lämna över skolskjuts för särskoleelever.

Samhällsnytta

För att åstadkomma ett effektivt resursutnyttjande är målsättningen att en resa i den särskilda kollektivtrafiken så långt detta är möjligt, med hänsyn till särskilda villkor i de kundernas legitimering, ska samordnas med andra resor. Sådan samplanering görs genom att färdtjänst både inom och mellan kommunerna samplaneras med sjukresor. En sådan samplanering blir möjlig när utförandet av trafiken upphandlas gemensamt genom Östgötatrafikens försorg och resorna beställs genom Östgötatrafikens beställningscentral. Att verka för samordnade resor är ett sätt att använda samhällets resurser på ett effektivt sätt.

Miljöpåverkan

Utsläpp

Kollektivtrafiken ger, liksom biltrafiken, upphov till både lokala utsläpp som påverkar den lokala luftkvaliteten och utsläpp som medför global påverkan på klimatet. Kollektivtrafiken är trots sina utsläpp positiv ur miljösynpunkt då den kan ersätta resor som annars skulle ske med bil och därmed orsaka betydligt större utsläpp.

Den högst prioriterade miljöfrågan är klimatförändringarna som är en av vår tids största utmaningar. Inte minst gäller det inom transportområdet eftersom transporterna står för en stor del av utsläppen av de klimatpåverkande gaserna.

Storleken på klimatpåverkan som transporter ger upphov till beror på mängden trafik samt vilken typ av drivmedel som används. I Östergötland har ett strategiskt och målmedvetet arbete bedrivits för att ersätta de fossila drivmedlen med fossilfria alternativ. Satsningen har resulterat i att Östergötland ligger i framkant när det gäller att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken. Sedan 2009 har de klimatpåverkande utsläppen minskat med **nästan 90 procent per kilometer**. Från och med juni 2019 kör alla fordon i både den allmänna och särskilda kollektivtrafiken på fossilfria drivmedel.

Östgötapendeln som utgör stommen för kollektivtrafiken i regionen och en trafik som ständigt utvecklas drivs med el från förnyelsebara källor. Även spårvagnarna i Norrköping drivs med el från förnyelsebara källor. Spårbunden trafik är därmed ett av de mest miljövänliga sätten att resa på.

Sedan tidigt 1990-tal har Östergötland gjort stora satsningar på biogas och idag kör samtliga fordon som är stationerade i någon av de tre största tätorterna på biogas. **Från juni 2019 kommer 20 elbussar att introduceras i stadstrafiken i Linköping och Norrköping.**

En begränsning med biogas som drivmedel är behovet av infrastruktur för tankning av gasfordonen. Utanför de stora tätorterna har därför utvecklingen inriktats på användande av flytande fossilfria drivmedel. Två typer av sådana drivmedel används idag i Östergötland, RME och HVO. Båda drivmedlen är möjliga att använda i fordon med vanliga dieselmotorer och ställer därför inte krav på nya fordon. Såväl biogas, RME som HVO har mycket god klimatnytta och minskar utsläppen av klimatpåverkande gaser med mellan 60-90 procent.

Utsläppen av de lokala luftföroreningarna från bussar har minskat avsevärt i takt med strängare utsläppskrav. Lagkrav reglerar utsläpp av kväveoxider, kolväten, kolmonoxid, partiklar och ammoniak. När det gäller nya bussar så har de knappt mätbara utsläpp av de lokala luftföroreningarna. Genom att ställa ålders- och utsläppskrav på fordonen i samband med upphandling minimeras utsläppen. **Introduktion av elbussar innebär att de lokala utsläppen från kollektivtrafiken i princip helt kan elimineras.**

Energieffektivitet

Kollektivt resande är generellt sett mer energieffektivt än om motsvarande resor genomförs med egen bil. Med en snabb och attraktiv kollektivtrafik som tillmötesgår kundernas resbehov kan en överflyttning av resorna ske från privatbilism till kollektivtrafik. Optimering av fordonsplaneringen innebär att fordonen kan utnyttjas så effektivt som möjligt vilket tillsammans med hög beläggning i fordonen medför ett energieffektivt resande.

Energieffektiviteteten i fordon varierar med olika typer av motorteknik. De biogasdrivna bussarna har generellt sett en högre energiförbrukning än motsvarande dieseldrivna bussar eftersom motortekniken skiljer sig åt. Även om det under senare år finns gasdrivna bussar på marknaden med lägre drivmedelsförbrukning, har de gasdrivna bussarna fortfarande en relativt sett hög energiförbrukning. Eldrivna bussar har en betydligt högre energieffektivitet än bussar som drivs med förbränningsmotorer. En eldriven buss kan med samma mängd energi köra motsvarande tre gånger så långt som en buss med dieselmotorteknik. Inte bara fordonet påverkar energiåtgången, den varierar också med typ av trafik, liksom körsätt och fordonsmodell.

Buller

Kollektivtrafiken, liksom övrig vägtrafik, orsakar vissa störningar i form av buller. Omfattningen av bullerstörningarna påverkas av omfattningen på trafiken och trafikens utformning, men även av omgivningens utformning. En minskad andel biltrafik till förmån för kollektivtrafiken kan bidra till en lägre bullernivå, under förutsättning att det buller bussen orsakar inte är avsevärt mycket högre än det buller en bil orsakar.

Utvecklingen av ny teknik som till exempel eldrivna bussar innebär att bullerproblemen från kollektivtrafiken i princip helt kan elimineras. **Detta är särskilt värdefullt i städer och i andra tätbebyggda områden.** För att minimera bullerstörningarna från kollektivtrafiken bör ett nära samarbete med kommuner ske vid planering av nya bostäder och skolor. Genom att ställa krav på service och underhåll av fordonen kan ökade bullernivåer i takt med fordonens stigande ålder undvikas. För att ytterligare minska bullret från kollektivtrafiken är det viktigt att prioritera underhåll och utveckling av trafikinfrastruktur.



Östergötlands framtida behov av kollektivtrafik

Kollektivtrafikens roll för Östergötlands utveckling

Kollektivtrafiken är ett verktyg för att uppnå politiskt satta samhällsmål. För att vara ett verktyg mot ett hållbart transportsystem behöver kollektivtrafikens utveckling gå i linje med de regionalt uppsatta målen. Behoven är stora både för att klara en ökad befolkning, ett ökat resande och för att nå mål om ökad marknadsandel. Utvecklingen i samhället innebär förändrade resmönster och resandebehov och då måste även trafiksystemet förändras. Förväntningarna på kollektivtrafiken som en central del i framtidens hållbara transportsystem är höga.

Strukturbildande i samhällsplanering

Kollektivtrafiken har beröringspunkter med samhällets övriga delar på flera håll, inte minst i bebyggelse- och infrastrukturplaneringen. Stadsplaneringens fokus har förändrats under de senaste decennierna. Tidigare byggdes städerna för biltrafik medan det idag är en högre prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik, åtminstone i städernas centrala delar. Samtidigt finns motverkande krafter i form av externa handels-etableringar, växande förorter och geografiskt vidgade arbets- och bostadsmarknader.

En utbyggnad av bostäder, arbetsplatser och skolor som koncentreras till platser som är tillgängliga med kollektivtrafik främjar en energieffektiv och resurssnål utveckling i Östergötland. Med en sammanhållen bebyggelse skapas goda förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. Kollektivtrafiken ska uppfattas som långsiktig och stabil. Det ska vara möjligt för invånare att planera var man vill bo och arbeta/studera utifrån ett fast trafikutbud. En förutsättning för detta är att kollektivtrafiken ges en strukturerande roll i samhällsplaneringen. Genom att kollektivtrafiken, liksom de övriga trafikslagen, samplaneras med bebyggelseutvecklingen skapas en fungerande helhet. Där det är möjligt ska kollektivtrafiken underlätta en

samhällsutveckling där bebyggelseplanering och attraktiva livsmiljöer kan ske med kollektivtrafiken i centrum. Detta kräver en tydlighet mellan denna regionala och kommunala nivån i den fysiska planeringen.

Hur kommunerna planerar den fysiska miljön har stor betydelse för kollektivtrafikens möjlighet att utvecklas. Med bostäder och verksamheter i lägen som ligger nära stationer och hållplatser kan kollektivtrafiken i högre grad konkurrera med bilen. En tätare bebyggelse innebär ett högre resandeunderlag och ger därmed bättre förutsättningar till en god kollektivtrafikförsörjning än vad en gles bebyggelsestruktur gör. För att möjliggöra en tät stadsbebyggelse ställs krav på lägre bullernivåer hos fordon som trafikerar stadens gator. Kollektivtrafiken kan sägas bidra positivt i bullerproblematiken genom att den resulterar i att färre bilar trafikerar stadens gator. En fortsatt elektrifiering av kollektivtrafiken har stora förutsättningar att ytterligare minska bullernivåerna och bidra till attraktivare stadsmiljöer.

En viktig aspekt när det gäller att ge kollektivtrafiken en strukturbildande roll i samhällsutvecklingen är att säkerställa dess framkomlighet. Även om framkomlighetsproblemen framförallt finns i de stora städerna drabbas ofta hela regionen när kollektivtrafiken inte kommer fram. En situation där framkomlighetsproblem medför att en alltför stor del av regiontrafikens tidtabellstid ligger inne i de stora städerna gör trafiken mindre attraktiv för pendlingsresor. Ett trafiksystem som däremot byggs upp med prioritering av kollektivtrafikens framkomlighet förbättrar trafikens restid och därmed även dess konkurrenskraft gentemot bilen.

Både städerna och deras omland tjänar på ökad framkomlighet för kollektivtrafiken. I städerna genom bättre stadsmiljöer, och för omlandet genom förkortade restider. Majoriteten av östgötarna påbörjar eller avslutar sina resor i någon av de två stora städerna i länet. Regionen som helhet har därför stor nytta av god framkomlighet för kollektivtrafik.

Samverkan för måluppfyllelse

Olika organisationer har olika mål även om de ofta är snarlika och går i samma riktning. För att säkerställa en gemensamt önskad samhällsutveckling krävs en djupgående samverkan.

I Östergötland är länets alla tretton kommuner tillsammans med bland annat Trafikverket viktiga samverkanspartners för Region Östergötland när det gäller att skapa goda infrastrukturella förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling. Förutom sambanden inom regionen har Östergötland även starka samband med grannregionerna, framförallt med Stockholmsregionen, men även med övriga Mälardalen, Jönköpings och Kalmar län. Dessa samband blir starkare i takt med att arbetsmarknadsregionerna utvidgas och kollektivtrafiksystemet byggs ut för att möjliggöra ökad pendling.

För att skapa en attraktiv kollektivtrafik krävs ofta insatser från flera samverkanspartner, liksom forum för samverkan och samarbete där kollektivtrafiken tidigt kommer in som en del i bebyggelse- och infrastrukturplaneringen. I Östergötland är Region Östergötland och länets kommuner överens om att även om det formella ansvaret för stora delar av infrastrukturplaneringen ligger på kommunerna, har Region Östergötland ett behov av information och möjlighet till tidig påverkan.

Region Östergötland ska därför tidigt i processerna beredas möjlighet till insyn och medverkan i kommunernas bebyggelse- och infrastrukturplanering. För framgång i ett sådant samarbete krävs en samsyn mellan Region Östergötland och kommunerna kring kollektivtrafikens roll för regionens och städernas framtida utveckling och de behov och krav som följer med en sådan roll. Samsynen behöver sedan föras vidare hos alla parter och genomsyra allt planeringsarbete, både på översiktlig och mer detaljerad nivå. **Omvänt måste statliga organ och kommuner bereds insyn och medverkan i processen kring utveckling av kollektivtrafiken.**

Ett område som kräver samverkan från flera aktörer rör Östgötapendelns stationsorter som behöver utvecklas till tydligare noder i kollektivtrafiksystemet. Till exempel kan det för en ort där resandet stagnerar till följd av utebliven ortsutveckling, på sikt medföra svårigheter att försvara pendeltågstrafikering av orten. En förbättrad

samordning mellan Region Östergötlands kollektivtrafik- och infrastrukturplanering, kommunernas planering av bostadsförsörjningen samt övrig fysisk planering i regionen är här ett verktyg för att säkerställa en positiv utveckling och därmed även fortsatt trafikering.

Kollektivtrafikens rumsliga funktion och styrning

Kollektivtrafikens rumsliga inriktning ska ligga i linje med Region Östergötlands övergripande inriktning. Kollektivtrafiksystemet ska därför i första hand bidra till att skapa en sammanhållen region, i andra hand utveckla funktionaliteten mot Storstockholm och i tredje hand stödja ökad integrering mot närliggande nodstäder och regioner. På samma sätt ska kollektivtrafiken ta en aktiv plats i att integrera arbets-, studie- och bostadsmarknaderna.

Flerkärnig region

Det finns tydliga samband mellan funktionella regioners storlek och deras utvecklingskraft. Stora funktionella regioner har en större marknad vilket gynnar tillväxten. Östergötland är en relativt **rund** region med en hög befolkningstäthet i de centrala delarna och då främst i regionens tvåkärniga centrum Linköping – Norrköping. Regionens täta struktur och variation av tätorter med jämn utspridning över regionens yta, där reseavstånden mellan orterna är relativt korta, ger invånarna stora möjligheter att välja bostadsort och arbetsplats oberoende av varandra. Tillsammans ger detta regionen goda förutsättningar till fortsatt utveckling i riktningen mot en sammanflätad flerkärnig stadsregion.

En regional utveckling som baseras på en förstärkning av flerkärnigheten kräver att den geografiska tillgängligheten ökar i hela regionen. I ett flerkärnigt Östergötland spelar kollektivtrafiken en viktig roll för att koppla samman regionens olika delar och möjliggöra daglig arbets- och studiependling. Fritidsresandet ökar, både på kvällar och helger, vilket behöver uppmärksammas och bemötas i utvecklingen av Östergötlands kollektivtrafik.

Både ur ett kundperspektiv och ur ett samhällsperspektiv har åtgärder som syftar till att stärka integrationen mellan orterna inom regionen högsta

prioritet. En målsättning är därför att tätorter ska knytas ihop på ett ännu bättre sätt än idag med en kollektivtrafik som prioriterar restider och turtäthet. I de starka stråken där efterfrågan på kollektivtrafik är störst, ska resmöjligheterna byggas ut i takt med ökad efterfrågan.

Kollektivtrafiken ska ges en fast struktur så att kunderna lättare kan få en kännedom om resmöjligheterna. Exempelvis ska tidtabellen planeras utifrån principen om taktfasta avgångstider medan frekvensen på avgångarna avgörs av resandeunderlaget.

Regionens stora städer

Även i ett framtida utvecklat flerkärnt Östergötland kommer Linköping och Norrköping att vara starka regionala centrum för arbete, verksamheter, högre utbildning och viktiga knutpunkter för kommunikationssystemen. Med ett fördjupat samarbete skulle städerna tillsammans kunna bilda ett kraftfullt "lok" i regionens framtida utveckling. Hur ett sådant samarbete lyckas kan vara avgörande för hur väl Östergötland i framtiden lyckas bibehålla sin plats som en av Sveriges attraktivaste regioner att bo och verka i.

I takt med att befolkningen i regionens stora städer växer ökar även kraven på att kollektivtrafiksystemet utvecklas så att det klarar av att tillfredsställa den växande befolkningens resbehov. Målsättningen att öka kollektivtrafikens marknadsandel samt det planerade byggandet av nya resecentrum, är andra faktorer som medför krav på omfattande åtgärder i syfte att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar i städerna.

Fler invånare och en tätare stadsbebyggelse resulterar i att fler människor ska samsas om stadens ytor. I trafiknätet leder det till en ökad trängsel. Kollektivtrafiken, liksom gång och cykel, är mer yteffektiva färdssätt än personbilstrafik. Detta betyder att fler människor får plats att förflytta sig och vistas i en stad om fler väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken. För att använda städernas ytor på bästa sätt behöver prioriteringar av trafikslagen göras – alla trafikslag får inte plats överallt. Att prioritera kollektivtrafiken högre än bilen i städerna är en förutsättning för att minska trängseln och skapa en trivsam stadsmiljö. Med ny fordonsteknik kan miljöproblem i form av buller från kollektivtrafiken i

princip elimineras vilket ökar möjligheten att bygga tätare städer.

Kollektivtrafiken inne i städerna ska utvecklas utifrån ett tydligt stråktänk. Stadens olika delar ska knytas samman med en stomtrafik på tydliga gena kollektivtrafikstråk. Kollektivtrafiken i dessa stråk ska ges hög prioritet i förhållande till övriga trafikslag. Utanför de tunga stomstråken går kollektivtrafiken i en blandad trafikmiljö där de olika trafikslagen samspekar och samsas om gatuutrymmet. Kollektivtrafikstråk med god framkomlighet och tydlig prioritet som garanterar regiontrafikens tillgänglighet till målpunkterna inom staden ska finnas.

Utöver Östgötapendeln som är den enskilt största linjen, sker idag mest resor i stadstrafiken. Resor som i sin helhet sker inom en linje inom staden. Men en betydande del av kollektivtrafikresorna är delresor i en längre reskedja där det sker byten mellan olika delar av kollektivtrafiken eller mellan olika trafikslag. Sådana kombinationsresor kan i en framtid komma att öka, med hänsyn till att resandet i ökad omfattning kommer att planeras ur ett hållbarhetsperspektiv. Städernas kollektivtrafiksystem behöver därför i högre grad innehålla utvecklade omstigningspunkter där byte kan ske mellan olika delar av stadstrafiken, mellan regiontrafik och stadstrafik, eller mellan kollektivtrafik och cykel.

Storregionalt sammanhang

Östergötland har med sitt strategiska geografiska läge, med kopplingar norrut till Storstockholm och Mälardalen och söderut till framförallt norra Jönköpings län, goda möjligheter till ett utvecklat samarbete i ett storregionalt perspektiv. Genom goda kommunikationer i stråket mellan Stockholmsregionen och vidare mot sydväst, ges Östergötland en strategisk plats i en vidgad arbetsmarknads- och tillväxtregion.

Region Östergötlands uppföljning av regionens utveckling visar att Östergötland blir alltmer beroende av den snabba ekonomiska utvecklingen i Stockholmsområdet. Redan idag är kollektivtrafiklösningar som möjliggör daglig pendling mellan Östergötland och Storstockholm av stor betydelse för Östergötlands fortsatta utveckling. Ytterligare utveckling av antalet dagligen resande kan med fördjupat samarbete leda till att Östergötland och

Stockholm på sikt utvecklas till en funktionell arbetsmarknadsregion för stora grupper av invånarna i de båda regionerna.

Vid prioritering av Region Östergötlands engagemang kring kollektivtrafiksystemets utveckling kommer åtgärder som syftar till integrering inom regionen i första hand. Därefter kommer åtgärder som syftar till att utveckla kommunikationerna mot Storstockholm. Utvecklingen mot Storstockholm är i framförallt inriktad mot Stockholm C som målpunkt.

För att möta det ökande behovet av resmöjligheter behöver Region Östergötland aktivt engagera sig i arbetet med att säkerställa möjligheterna till snabba, säkra resor med hög frekvens. I första hand bör säkerställandet av sådana resmöjligheter kunna ske genom kommersiella aktörers försorg.

I ett sådant arbete kan den framtida höghastighetsjärnvägen, Ostlänken, spela en avgörande roll. Den kapacitetsförstärkning av spårtrafiken mellan Östergötland och Stockholm som Ostlänken ger möjlighet till får inte äventyras genom att den mer långsamgående tågtrafik som idag trafikerar andra sträckningar på samma relation, eller delar av relationen, flyttas över till Ostlänken. Region Östergötland menar att inriktningen för trafikering av Ostlänken måste vara att kommersiella aktörer snarast efter färdigställandet börjar trafikera den nya järnvägssträckningen. Trafiken ska utföras med fordon anpassade för att fullt ut kunna tillgodogöra sig den restidsförkortning höghastighetsjärnvägens standard medger.

Som motprestation ska Region Östergötland erbjuda en regional och lokal trafik som med hög frekvens angör de nya resecentrum som till följd av Ostlänkens tillkomst kommer att byggas i Norrköping och Linköping. Vid skapandet av dessa resecentrum är tillgänglighet och kapacitet som motsvarar behoven och en utformning som garanterar korta övergångstider mellan de olika trafikslagen viktiga utgångspunkter. I såväl nuvarande som kommande länstransportplaner ska åtgärder som garanterar kollektivtrafikens tillgänglighet till de nya resecentrumen ges hög prioritet. **Detsamma gäller såklart även städernas stomlinjetrafik, vilka är viktiga för så väl stadens behov som de regionala resorna.**

En utökad region

Även om samarbetet kring åtgärder som förbättrar kommunikationerna mot Storstockholm ges högre prioritet finns också ett behov av samarbete med andra till Östergötland angränsande regioner.

Regionförstoring innebär ju inte bara att pendlingen ökar generellt, utan också att pendlingen sker över ökade avstånd, i varje fall om detta kan ske utan alltför stor uppoffring i restid. Pendlingstiderna kan därför sägas ha en avgörande förutsättning för en fungerande regionförstoring.

För att kollektivtrafik som syftar till att skapa möjligheter till dagligt utbyte med orter utanför Östergötland ska vara konkurrenskraftig med motsvarande bilresor behövs ofta en kollektivtrafiklösning som bygger på tågtrafik. De kostnader som följer med den typen av trafiklösning innebär att trafiken utifrån ekonomiska skäl endast kan motiveras på relationer där det finns ett förhållandevis stort resandeunderlag. **Tågtrafik är dyrt i investeringar och drift men kan också ge de största samhällsekonomiska vinsterna.** För att nå mål om utökad region krävs så väl utbud och restider som kan attrahera pendlare. Detta ställer höga och svåra krav på Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik.

För mer närliggande och oftast även mindre orter i angränsade regioner kan kollektivtrafiklösningar med busstrafik vara aktuella. På samma sätt som för kollektivtrafiken inom regionen ställs samma krav på sådan trafik avseende såväl kostnadstäckning som samhällsnytta.

Kollektivtrafiksystemet och dess utveckling

Ett system under utveckling

För att nå uppsatta mål, måste kollektivtrafiksystemet vara under ständig utveckling. En ökad befolkning, ökat resande med kollektivtrafiken, teknikutveckling och förändrad infrastruktur med mera ställer krav på en kontinuerlig utveckling av kollektivtrafiken för att möta nya och förändrade resbehov.

Både ett samhälle i förändring men också det faktum att kollektivtrafiken i dagsläget endast har 19 procents marknadsandel, innebär att kollektivtrafiksystemet måste attrahera en stor mängd som inte idag reser i systemet för måloppfyllelse. Kollektivtrafiken befinner sig i en omvärld där det finns andra alternativ för resande. För att möta kundernas förväntningar måste kollektivtrafiken utvecklas i takt med att förväntningarna ändras.

Kollektivtrafikens utveckling kan ses genom olika samverkande perspektiv. Inte skilda från varandra men ibland olika i hur man arbetar med dem. Ur ett samhällsperspektiv är målet att öka kollektivtrafikens samhällsnytta, eftersom dess legitimitet bygger på att den till stor del är samhällsfinansierad. Kundperspektivet fokuserar på att öka kvaliteten. Grunden är att själva trafikprodukten måste hålla hög kvalitet, men många olika faktorer bidrar till kollektivtrafikens hela kvalitet och attraktivitet. Medan trafikperspektivet mer behandlar Östgötatrafikens inre processer för att hålla en effektivitet i trafiken, en hög effektivitet ökar kundnyttan och därmed samhällsnyttan.

Som beskrivet i kapitlet om Nuläget finns olika trafikkoncept, med olika funktion, fördelat över olika geografier. Trafiken måste i sina olika delar och funktioner anpassas olika utifrån sitt syfte och uppdrag, mot olika målnivåer, målgeografier, och målgrupper.

Storregional och interregional trafik

För de storregionala och interregionala resorna finns en stor del kommersiell trafik som bidrar med resmöjligheter med kollektivtrafik, både med buss och med tåg. Utöver att lösa efterfrågade resbehov så kan Region Östergötland fokusera på den av samhället bedömt behövda trafiken, men som inte är affärsmässigt hållbar. Detta är på en samhällsnivå ett bra sätt att hantera skattekollektivets resurser.



Bild 17: Sverigeförhandlingens förslag till ny höghastighetsjärnväg

Ostlänken

Första etappen, Ostlänken, i en ny svensk höghastighetsjärnväg ska byggas. Projektet omfattar en helt ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg på den 15 mil långa sträckan mellan Järna och Linköping. Den nya järnvägen planeras för persontåg med hastigheter upp mot 320 km/tim och beräknas vara klar att börja trafikeras senast år 2035.

För resterande delar av höghastighetsjärnvägen, sträckorna från Linköping via Jönköping mot såväl Göteborg som Malmö/Köpenhamn, pågår arbeten för att utreda vilka sträckningar som är lämpligast. Även om någon tidplan för det arbetet inte är officiellt fastslagen så kommer färdigställandet ske efter detta programs målår.

Ostlänken innebär en kraftig förstärkning av spårkapaciteten på sträckan Östergötland – Stockholm. När de snabba persontågen flyttas till Ostlänken kommer det att bli mer plats på dagens befintliga spår till andra persontåg av mer regional karaktär samt till godståg. I ett första skede, när endast Ostlänken finns byggd, kommer spårkapaciteten vara högre norrut från Linköping än söderut. Risk finns att detta faktum till viss del kommer att begränsa möjligheten till en utökad och sammanhängande tågtrafik genom Östergötland.

Tillkomsten av Ostlänken kommer att innebära en kraftig ökning av antalet resenärer som kommer till eller reser från Linköping och Norrköping med tåg. Som en del av Ostlänkenprojektet ingår därför byggandet av nya resecentrum i båda städerna. Jämfört med idag kommer dessa nya resecentrum att få en något förändrad placering. Även om nuvarande planeringsarbete tyder på att stationslägena flyttas ut något från dagens stadskärnor bedöms stationerna fortfarande ligga kvar inne i städerna.

Att länets två största städer får resecentrum i nya geografiska lägen kommer att medföra behov av förändringar av städernas trafiknät, inklusive kollektivtrafiknäten. Anpassningar kan komma att behövas av såväl linjesträckningar som frekvensen som kollektivtrafiken trafikerar de nya resecentrumen. För att sådana anpassningar ska vara möjliga krävs dock att infrastrukturen, i form av vägar, gator, tillfarter och anläggningar för kollektivtrafikens behov med mera, utformas på ett sätt som säkerställer att kollektivtrafiken får god tillgänglighet till de nya resecentrumen.

Framförallt är det primärt den strukturerande stomlinjetrafiken som måste beredas tillräcklig med plats och tillgänglighet i denna planering.

Under programperioden kommer byggandet av Ostlänken och dess delprojekt inledas. Detta kommer påverka framkomligheten för kollektivtrafiken. Tillsammans med Trafikverket och kommunerna kommer tillfälliga och kundvänliga trafiklösningar behöva skapas. Detta samtidigt om den långsiktiga trafikplanering pågår för när väl Ostlänken och nya resecentrumen är på plats.

I takt med att befolkningen reser allt längre sträckor för att komma till framförallt arbete och studier ökar även behovet av en väl fungerande storregional tågtrafik. Som delägare i Mälardalstrafik AB (Mälartåg) deltar Region Östergötland i att ha etablerat ett nytt gemensamt regionaltågssystem för Mälardalen. Genomförandet av den första etappen av Mälartåg skedde efter Citybanans öppnande. Det nya tågssystemet innebär strukturerad trafik med nya tågfordon, samt ett nytt prissystem för trafiken. Det nya pris- och produktsystemet, Movingo, är på plats och underlättar det interregionala resandet. Tågtrafiken kommer etappvis kontinuerligt utvecklas i enlighet med det arbete som sker inom det transportpolitiska samarbetet, "En Bättre Sits" som inom Region Östergötlands tågstrategiska arbete.

Med Region Jönköpings län finns ett avtal som löper till och med år 2025 som innebär att Östgötapendeln även trafikerar Tranås i Jönköpings län. Avsikten med avtalet är att Tranås ska fungera som bytespunkt där resenärer som vill resa vidare bortom Tranås ska kunna byta mellan Östgötapendeln och Jönköpings eget tågtrafiksystem, Krösatågen.

Region Östergötlands avtal med Region Kalmar län (Landstinget i Kalmar) innebär att Östergötland fram till och med år 2021 svarar för medfinansiering av den tågtrafik som Kalmar Länstrafik bedriver på sträckorna Linköping – Kalmar respektive Linköping – Västervik. Östergötlands medverkan i trafiken kan ses som en variant på ett så kallat "Köp av platser" avtal.

Region Östergötlands inställning är att de ingångna avtalen med Jönköping respektive Kalmar ska fullföljas. För perioden efter giltighetstiden för nuvarande avtal krävs förnyade ställningstaganden. Inför sådant ställningstagande kommer behovet av aktuell trafik och

trafikens medverkan till uppfyllelsen av målen i trafikförsörjningsprogrammet att behöva utredas.

Under detta programs period kan det bli aktuellt med fler och förändrade avtal med olika parter för att tillgängliggöra och utveckla kollektivtrafiken som finns inom regionen.



Kollektivtrafiken i Östgötatrafikens system

Där det inte bedöms finnas kommersiell eller annan trafik som kan leda mot måluppfyllelse kan Region Östergötland välja att lägga så kallad trafikplikt. Det betyder att det offentliga åtar sig att bedriva den trafik man anser behövs, eftersom den då anses allmännyttig. Region Östergötland kan erbjuda en attraktiv trafik, men det är i slutändan upp till den enskilda individen att faktiska välja det erbjudandet.

Den offentligt finansierade kollektivtrafiken spänner över hela regionen men gör detta på olika sätt. Trafiksystemet bygger på olika trafikkoncept, som har olika uppdrag och olika tyngd. Viss trafik är mer av servicekaraktär och är mer yttäckande. Annan trafik är regionalt och kommunalt strukturerande stomlinjer, kring vilka olika samhällsfunktioner kan planeras. Med dessa stomlinjer kan alla typer av resor ske. Det är på dessa stomlinjer som majoriteten av resorna sker och den största samhällsnyttan genereras. Utvecklingen av dessa är centralt för att nå målen.

Det finns i dagsläget fortfarande trafik som i tillräcklig omfattning inte leder mot måluppfyllelse, så kallad lågeffektiv trafik, enligt *Riktlinjerna för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken*, som Region Östergötland beslutat om. Omdaning av denna

trafik är också viktigt för att systemet som helhet ska lyftas. Ökad effektivisering av kollektivtrafiksystemet är viktigt för att kunna frigöra resurser för att kunna göra ett bättre system, det vill säga att effektivisera för ökad samhällsnytta.

Trafiken och dess uppdelning enligt funktion, geografi och andra relevanta aspekter sker via riktlinjer och strategier hos Östgötatrafiken.

Stommen i kollektivtrafiken

Det framtida kollektivtrafiksystemet måste i ännu högre grad än dagens system utformas så att trafiken uppfattas som långsiktigt hållbar och vara ett verkligt alternativ till bilen. En attraktiv och konkurrenskraftig regional kollektivtrafik kan skapas genom att trafiken byggs upp utifrån ett trafikkoncept som bygger på ett stråktänk där *den utpekade stomtrafiken* är överordnad och strukturerande.

Med utgångspunkt i stråktänket skapas starka stomlinjer som binder samman regionens stora orter. Stomlinjerna trafikeras med snabb och frekvent kollektivtrafik som ger ett ökat attraktionsvärde och en ökad konkurrenskraft. I strategiska omstigningspunkter ansluts en samordnad och mer yttäckande inomkommunal trafik, linjelagd eller anropstyd. Omstigningspunkterna utmed pendlingsstråken kan genom vidareutveckling av möjligheten till kombinationsresor stimulera fler pendlare att resa kollektivt. Vid utformning av dessa punkter ska säkerställas att resenärer kan ta sig dit med bil, cykel eller till fots och parkera på ett tryggt och säkert sätt innan resan fortsätter med kollektivtrafiken.

Stomtrafiken kommer vara den strukturbärande kollektivtrafikens främsta inspel i den regionala och kommunala fysiska planeringen. Både mellan och inom kommuner, i städerna samt inom regioner. En stomlinje är alltså en stomme i så väl samhällsplaneringen som i trafiksystemet. Stomlinjerna är få till antalet men står för en stor del av resandet i trafiksystemet och dess samhällsnytta.

Östgötapendeln

Pendeltågets roll som stommen i regionens kollektivtrafiksystem ska behållas. Kapacitetsbristen på Södra stambanan medför att det är **stora svårigheter** att utvidga Östgötapendelns trafikeringsområde eller att trafikera fler stationer inom nuvarande trafikeringsområde. Tillkomsten av Ostlänken kan komma att förbättra kapacitetssituationen på delar av Östgötapendelns trafikeringsområde, vilket kan medföra att möjligheterna till att trafikera ytterligare stationer förbättras.

En fortsatt satsning på högkvalitativ kollektivtrafik med tåg förutsätter att modellen för Trafikverkets kapacitetstilldelning på järnvägen utvecklas. En situation där det är naturligt att tågtrafik planeras enligt konceptet med taktfast tidtabell med jämna tidsintervall måste skapas. Inriktningen från Region Östergötlands sida är att Östgötapendeln även i framtiden körs med ett utbud som **likt dagens upplägg, om än att både trafikerade sträckor och kapacitet kan behöva ändras.**

Starka busstråk

Snabb busstrafik kompletterar Östgötapendeln och körs i första hand som stomtrafik på sådana starka relationer mellan **större regionala orter** och regionens centrala del som inte trafikeras av Östgötapendeln. Den snabba busstrafiken kan också finnas som komplement till tågtrafiken på relationer med stora generella resandeunderlag eller där det finns stora resandeunderlag mellan specifika målpunkter som inte trafikeras av Östgötapendeln. Den snabba busstrafiken har få hållplatsstopp mellan ändpunkterna för att erbjuda en så kort restid som möjligt och därmed vara konkurrenskraftig i jämförelse med bilen. Tidtabellen byggs **med fördel** upp enligt konceptet med taktfast tidtabell med jämna tidsintervall där resandeunderlaget styr **utbudet. Denna typ av trafik ska dock med utgångspunkt köras regelbundet på alla veckans dagar och över året.**

Förutom de starka regionala stråken finns många starka stråk, geografiskt belägna inom en enskild kommun, som behöver trafikförsörjas med väl utbyggd kollektivtrafik. Trafiken i de här stråken kan på samma sätt som för de regionala stråken utgöras av en kombination av såväl snabb som mer långsamgående busstrafik. Vissa stadsnära stråk kan även ha en

kollektivtrafik av mer förortskaraktär där kravet på kort restid sätts något lägre till förmån för ett högre utbud.

Städernas stomlinjer

I regionens tre största tätorter: Linköping, Norrköping och Motala körs en stadstrafik med uppgift att tillfredsställa resbehovet såväl hos de boende i staden som de som vill använda stadens kollektivtrafik som del i en längre resa. På samma sätt som regiontrafiken byggs stadstrafiken upp utifrån ett tydligt stråktänk. I stråken körs en trafik som på ett snabbt och effektivt sätt knyter ihop stadens olika delar och målpunkter med hjälp av stomlinjer. **Även** stomlinjerna körs med en frekvens som styrs av resandeunderlaget **likt alla annan trafik.** Senast vid slutet av detta programs målår, 2030, bedöms frekvensen i Linköping och Norrköping behöva vara så hög att resor på stomlinjerna kan ske tidtabellslöst.

På relationer inom staden med ett lägre resandeunderlag körs lokallinjer som är strategiska och väl utbyggda ansluter till stomlinjerna. **Dessa behöver pekas ut gemensamt med kommunerna.**

Kompletterande trafik - olika trafiklösningar för olika uppdrag

Samtidigt som stomlinjerna ska utvecklas och bli än mer strukturbärande, så måste den kompletterande trafiken utvecklas i sitt uppdrag. Detta både på ställen där det finns stomtrafik, och andra linjer i stråken bidrar med andra kvaliteter, och på de ställen där stomlinjer inte finns. Den kompletterande trafiken kan alltså vara både väldigt stark med högt resande, och "stomme i sitt stråk" men inte här pekas ut som en regional stomtrafik.

Kompletterande trafik i starka stråk

Som komplement till den snabba trafiken körs i de regionala stråken även en mer långsamgående busstrafik med tätare uppehållsbild. Restiden har i denna typ av trafik en lägre prioritet och syftet är i stället att bidra till ökad yttäckning i stråken. Under sådana tider då det totala resbehovet är lägre och trafikering med den snabbare busstrafiken därför inte kan motiveras, kan den här långsammare stråktrafiken överta rollen som huvudtrafik i stråken.

Kompletterande trafik i städerna och tätorterna stråk

I större kommunhuvudorter där resandeunderlaget **motiverar en trafikering**, men inte motiverar **omfattande** stadstrafik, **kan en** mer begränsad form av lokal kollektivtrafik, tätortstrafik, köras. Trafiken syftar i första hand till att erbjuda möjlighet till serviceresor. Om resandeunderlaget i orten, eller i kombination med inresandet till orten, så motiverar kan trafiken även omfatta vissa möjligheter till arbets- och studieresor. **Denna trafik kan ofta komma att vara anropsstyrd.**

Trafik på landsbygden och skärgården

På de delar av landsbygden, utanför stråken, där resandeunderlaget är svagare ska en mer anpassad trafik erbjudas. Trafiken är oftast linjelagd och kan i vissa fall kräva förbeställning. I första hand utformas trafiken för att tillfredsställa behovet av resor till arbete och studier samt servicebehov under dagtid. Under kvällar och helger är resmöjligheterna begränsade. Den här typen av trafik kan även fungera som matningstrafik till den snabba trafiken i stråken.

Även i de delar av länet där resandeunderlaget och resandet är så lågt att det inte är motiverat att köra linjelagd kollektivtrafik behöver ett rimligt utbud av hållbara resmöjligheter säkerställas. I områden utanför den linjelagda kollektivtrafikens upptagningsområde erbjuds Närtrafik, en särskild form av yttäckande anropsstyrd kollektivtrafik. Närtrafiken syftar i första hand till att möta behovet av resor för inköp, vårdbesök eller andra service- och sociala resor.

I områden med svagt resandeunderlag kan betydelsen av lokala lösningar öka. Här är det viktigt att uppmärksamma och vara lyhörd för **eventuella** initiativ för kollektivt resande från civilsamhället. **Ny teknik och nya lösningar inom exempelvis kombinerad mobilitet kan bidra till bättre förutsättningar att möta resandebehovet där resandeunderlaget är litet. Genom att följa utvecklingen inom området och ha god kunskap om resbehovet kan kollektivtrafiken utvecklas för att möta behovet av resor och samtidigt utvecklas mot uppsatta mål. Där kollektivtrafik endast kan ha en begränsad funktion för ett område, kan Region Östergötland använda andra verktyg inom sitt ansvarsområde för det aktuella områdets utveckling.**

Skärgårdstrafiken är idag, och bedöms under **överskådlig tid** förbli begränsad i sin omfattning.

Resandeunderlaget som de bofasta på öarna utgör bedöms inte öka i någon nämnvärd omfattning och förblir därmed på en nivå som dagens trafikomfattning klarar av att hantera. En kraftigt ökad satsning på besöksnäringen ute i skärgården skulle kunna förändra situationen och eventuellt motivera viss utveckling av trafiken.



Kvaliteter ur ett kundperspektiv

Kollektivtrafiksystemet ska utformas utifrån målsättningen att det ska upplevas enkelt att nyttja, både av befintliga och av presumtiva kunder. **Ur ett kundperspektiv måste kollektivtrafikens produktvärde öka, för både att befintliga kunder ska vara nöjda och resa mer. Men också för att få fler och nya resenärer, det vill säga öka marknadsandelen.**

Ur ett kundperspektiv är prisvärdheten central, det finns en "respriskvot" som bestämmer hur prisvärd kollektivtrafiken är relativt andra resalternativ. Trafiksystemets utformning och kvalitet, och erbjudna priser och produkter, är därför två sidor av samma värdering för någon att börja resa kollektivt. Enkelheten omfattar även, **information**, kundservice och möjligheterna för anskaffning av biljetter. Vid val av kanaler för, och utformningen av dessa tjänster ska en utifrån resandeunderlaget, tillfredsställande täckning i länet eftersträvas. **Digitala kanaler** ska vara den huvudsakliga källan vid planering och köp av resa.

Infrastrukturens roll, inte minst som attraktiva, trygga och säkra hållplatsmiljöer är en kvalitet i trafiksystemet som måste öka. Inte minst i stomlinjerna och deras mest frekvent nyttjade hållplatser. Där flera linjer kanaliseras i viktiga stomstråk krävs bästa möjliga framkomlighet.

Resan med kollektivtrafik är ofta endast en del av hela resan. För resenären är det centralt att möjligheten att kombinera kollektivtrafik med andra färdmedel förbättras. Den tekniska utvecklingen innebär betydligt bättre möjligheter för tillgång till digital information från olika källor. Samordningen förbättras också genom att innovativa lösningar som siktar mot resekort som upplevs som en tillgång till rörlighet och inte begränsas till kollektivtrafik.

Förutom en bra och snabb trafik kommer framtida resenärer att ställa högre krav på upplevelsen av och kring resan. Med en alltmer digitaliserad värld, inte minst genom den snabba utvecklingen av elektronisk och mobil kommunikation, följer större krav på aktuell och relevant information inför och under resan. Den mobila tekniken har minskat behovet av framförhållning och behovet av att planera resan på förhand. Framtidens resenärer förväntar sig en personligt utformad trafikinformation, helst i realtid.

Ur ett kundperspektiv finns en generaliserad restidskostnad. Hela resan måste vara attraktiv och generellt värderas byten i kollektivtrafiken som extra "dyra". Man värderar olika trafikslag olika, och olika delar av resan olika. Insikt om detta innebär att arbetet med att utveckla kollektivtrafiken måste ske i samverkan med andra aktörer som har påverkan på olika delar av resan. Trafiken måste utvecklas ur ett hela-resan perspektiv. Även bytestiden är en del av restiden och framtida resenärer ställer högre krav på utformning på bytespunkter. **Investeringar i infrastrukturen är därför ett viktigt område.** För att minska den upplevda restiden bör även bytestiden erbjuda kvaliteter för resenären, såsom tillgång till mobil kommunikation men också upplevelser som uppfattas positiva för kunden ur ett hälsoperspektiv.

En tydlig utveckling är att tid blir en mer begränsad resurs för en växande medelklass och att bristen på tid överskuggar bristen på pengar. Kollektivtrafiken kan möta detta genom att erbjuda kvalitativ restid som kan upplevas som nyttig ur resenärens perspektiv och användas för arbete, vila, socialt umgänge eller för att "lösa livspusslet", det vill säga planera och lösa praktiska uppgifter.

För kollektivtrafik i stadsmiljöerna spelar kommunerna den viktigaste rollen som huvudman för infrastrukturen och dess utveckling. Att resa med kollektivtrafiken

måste även upplevas som tryggt och säkert, inte bara ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det handlar även om att ingen ska välja bort kollektivtrafiken på grund av rädsla för att utsättas för hot och våld. **Ett gemensamt arbete för hela resan är vad som krävs för att göra resor med kollektivtrafiken trygga.**

Kollektivtrafikens kvalitet är av stor betydelse för att både locka nya resenärer och behålla de som redan reser. Om kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ för dagliga resor måste kunderna vara trygga med att trafiken fungerar varje dag. En hög kvalitetsnivå på trafiken handlar om att trafiken utförs som planerat, det vill säga att kunden upplever en trygghet att trafiken "alltid rullar på" och att kunden kommer fram i tid. Vid störningar av trafiken är det viktigt med tidig och relevant information så att kunderna ges möjlighet att planera om sitt resande.

För att få en positiv reseupplevelse måste fokus vara på ett hela-resan-perspektiv. Alltifrån en god samverkan med kommuner för att säkerställa en god framkomlighet och attraktiv infrastruktur till ett bra samarbete med de trafikföretag som utför trafiken och därmed är de som faktiskt möter kunderna i trafiken.



Tillgänglighet för funktionsnedsatta

Regionens generella inställning är att så många som möjligt, oavsett funktionsförmåga, ska kunna använda kollektivtrafiken i Östergötland. Ambitionen ska vara att nå en hög tillgänglighetsanpassning, men fortfarande inom en rimlig och realistisk nivå, då det är en omöjlighet att möta alla särskilda behov. Hela resan-perspektivet ska vara vägledande för kollektivtrafik-

systemets utveckling även då det gäller tillgänglighetsanpassning. För att nå detta krävs att fordon, hållplatser, vägen till och från hållplatsen samt att kollektivtrafikens kringtjänster är anpassade till personer med olika typer av funktionsnedsättningar.

Med en ökad grad av tillgänglighetsanpassning i den allmänna kollektivtrafiken kan behovet av särskild kollektivtrafik minska. Möjligheten för en resenär, som är berättigad till särskild kollektivtrafik, att resa med den allmänna kollektivtrafiken på del av sin resa bör utvecklas.

Arbetet med tillgänglighetsanpassning kommer att fokusera på att öka kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga, syn-, hörsel- samt kognitiva funktionshinder. Anpassningsåtgärder som är nödvändiga för personer med någon form av funktionsnedsättning kan vara till glädje även för andra resenärer.

Utformningen av fordonen, den fysiska miljön samt andra kringtjänster ska utformas utifrån begreppet "Funktionell design" som har sin grund i att det skapa god funktionalitet för alla oaktat den enskilda individens förmågor.

Det saknas idag en nationell standard eller gemensamma riktlinjer för tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning. En framtida nationell standard skulle underlätta en över hela landet likvärdig nivå på tillgänglighetsanpassningen.

Tillsammans med kommunerna i Östergötland fortsätter Region Östergötland arbetet med tillgänglighetsanpassning av i första hand hållplatser i tätorterna. Särskild vikt läggs vid hållplatser på stomlinjerna samt hållplatser vid strategiskt viktiga punkter som sjukhus, vårdinrättningar, äldreboenden, skolor, terminaler och resecentrum. Ökad fokus ska även läggas på hållplatser som trafikeras av kollektivtrafikens stomlinjer samt övriga hållplatser som har 20 eller fler påstigande resenärer per dygn.

I anpassningsarbetet är skapandet av korta avstånd för förflyttningar vid bytespunkter, plats för rullstol och rullatorer, visuella kontrastmarkeringar, akustisk vägledning, visuell information och symboler som kompletterar och tydliggör information viktiga åtgärder som bör genomföras.

Bussfordonen i det östgötska kollektivtrafiksystemet ska även fortsättningsvis vara av lågentré- eller låggolvsutförande. Inne i fordonet ska information kunna ges såväl visuellt som audiellt. Möjlighet ska även finnas att från fordonen i samband med fordons ankomst till hållplats ge adekvat utvändig information till på hållplatsen väntande resenärer.

Vid utformning av kollektivtrafikens kringtjänster, som olika former av informationstjänster, system för planering och betalning av resan samt kundservice, ska krav och behov från personer med funktionsnedsättning ges ökad fokus.

Mål

Trafikförsörjningsprogrammet behandlar kollektivtrafiken på en övergripande nivå och fokuserar därför på vad som ska åstadkommas mer än på hur det ska göras. Ambitionen är att med utgångspunkt i **sex målområden** följa upp **tretton mål** som anger i vilken mån Östergötlands kollektivtrafik utvecklas i önskvärd takt och riktning.

Med **utgångspunkt** i de tre hållbarhetsperspektiven formuleras **verksamhetsidén**:

*Kollektivtrafiken – ett positivt sätt att resa.
För medborgaren, samhället och miljön.*

Med ledorden

- attraktivt och enkelt
- ett verktyg för en hållbar regional utveckling
- klimatpositivt resande

Utifrån **verksamhetsidén** har **sex övergripande målområden** identifierats, inom vilka Östergötlands kollektivtrafik ska utvecklas fram till år 2030. Målområdena är övergripande **och inom respektive område finns ett antal mål**. Målen är mätbara och följs upp årligen.

Målområdena anger inriktning för kollektivtrafikens utveckling

- Öka kollektivtrafikens marknadsandel
- Fler nöjda kunder
- God geografisk tillgänglighet
- Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet
- Klimatpositivt resande
- Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Öka kollektivtrafikens marknadsandel

Mål: Kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till 32 procent år 2030.

En ökning av kollektivtrafikens marknadsandel bidrar till en attraktivare region med mindre miljöpåverkan, mindre trängsel, förbättrad trafiksäkerhet och folkhälsa.

Kollektivtrafikens marknadsandel anger hur stor del av de motorburna resorna, **det vill säga exklusive gång och cykel**, som sker med kollektivtrafik. Ofta fokuseras det på att antalet resenärer inom kollektivtrafiken ska öka. Genom att istället fokusera på marknadsandel blir innebörden att själva resandet i sig inte behöver öka för att kollektivtrafiken ska ha en positiv utveckling. Det viktiga i sammanhanget är att kollektivtrafiken ökar i förhållande till biltrafiken, oavsett om det totala resandet ökar eller minskar.

Idag ligger kollektivtrafikens andel av de motorburna resorna på **19 procent** enligt den nationella undersökningen **Kollektivtrafikbarometern**.

MARKNADSANDEL	Nuläge	Målvärde 2030
Kollektivtrafikens andel av motorburna resor	19 %	32 %

Målvärdet för år 2030 på 32 procent avser den totala andelen av de motorburna resorna. I stadstrafiken förutsätts kollektivtrafiken även fortsättningsvis ha en högre marknadsandel än i landsbygdstrafiken.

Trots att antalet resor med kollektivtrafik ökar så minskar marknadsandelen. För en ökad marknadsandel krävs att kollektivtrafiken är ett attraktivt alternativ till resande med bil. Forskningen är samstämmig om att en attraktiv kollektivtrafik innebär kollektivtrafik som kan erbjuda hög turtäthet och restid som är relativt snabb i förhållande till bil. De årliga mätningarna i kollektivtrafikbarometern visar på samma resultat, snabb restid och hög turtäthet är det viktigaste för att öka resandet med kollektivtrafiken.

Fler nöjda kunder

Mål: Andelen nöjda kunder i den allmänna kollektivtrafiken ska vara 78 procent år 2030.

Mål: Andelen nöjda kunder i den särskilda kollektivtrafiken ska vara 93 procent år 2030.

NÖJDA KUNDER	Nuläge	Målvärde 2030
Nöjd Kund Index, NKI	70%	78 %
NK- särskild koll	91 %	93 %

Nöjda kunder är en förutsättning för att behålla resenärer, men också för att locka fler att resa kollektivt. Nöjd Kund Index (NKI) som mäts för den allmänna kollektivtrafiken via kollektivtrafikbarometern är ett mått på hur nöjd kunden är med sin samlade erfarenhet av att resa med Östgötatrafiken. Nöjda kunder definieras som kunder som ger betyget fyra eller fem på en femgradig skala.

2019 års undersökning resulterade i ett NKI på 70 för Östergötlands allmänna kollektivtrafik. NKI påverkas av faktorer som såväl har med upplevelse av resan som med faktiskt utbud av resor. Viktigast för ett högt NKI är ett bra utbud av kollektivtrafik, närhet till hållplats för de vanligaste resorna samt att det upplevs som tryggt, enkelt och pålitligt att resa med kollektivtrafiken.

Det kan gå relativt enkelt att nå upp till en viss nivå på NKI, för att därefter bli svårare och mer kostnadskrävande. Med hänsyn till de ekonomiska ramarna som gäller, måste åtgärder i syfte att öka NKI till högre nivåer, vägas mot andra åtgärder som har fokus att öka marknadsandelen.

Andelen nöjda kunder i den särskilda kollektivtrafiken (NK-särskild koll) mäts via den nationella undersökningen Barometer för anropsstyrd trafik (ANBARO). Undersökningen baseras på ett urval av resenärer som blir uppringda dagen efter genomförd resa. Andelen nöjda kunder definieras som de som gett betyget fyra eller fem på en femgradig skala för det totala intrycket av sin resa.

Upplevd trygghet i kollektivtrafiken är en angelägen fråga för kunderna. Det är därför viktigt att följa hur tryggheten upplevs inom både den allmänna som den särskilda kollektivtrafiken.

I dagsläget mäts andelen nöjda kunder för resande i inomkommunal färdtjänst, kommunöverskridande färdtjänst samt sjukresor. Mätningen görs för samtliga kommuner som lämnat över särskild kollektivtrafik till Region Östergötland. NK-särskild koll redovisas som separata värden för respektive område, men kan även ses för länet som helhet. Målet är att andelen nöjda kunder i samtliga områden ska vara minst 93 procent.

God geografisk tillgänglighet

Mål: Minst 65 procent av befolkningen ska **erbjudas** minst 12 dagliga (vardagar) resmöjligheter i vardera riktningen till centrala Linköping eller Norrköping med en restid på maximalt 35 minuter år 2030.

GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET	Nuläge	Målvärde 2030
Andel av befolkningen som med kollektivtrafik når centrala Linköping eller Norrköping inom 35 minuter, med minst 12 resmöjligheter i vardera riktningen per vardag.	59 %*	65 %

Not:* Nuläget kommer att uppdateras.

Kollektivtrafikens funktion att koppla samman regionens olika delar samt städers stadsdelar med varandra, bidrar till en ökad integration och en balans mellan olika befolkningsgrupper oavsett ålder och ekonomiska förutsättningar.

Restiden och turtätheten spelar en avgörande roll för hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i jämförelse med bilen. De stora pendlingsströmmarna i Östergötland har regioncentrumen i Linköping eller Norrköping som målpunkt. Kollektivtrafiken kan bidra till en hållbar utveckling av en integrerad region, genom att möjliggöra arbets- och studiependling, men också med förbindelser till kringliggande regioner.

Indikatorn "Geografisk tillgänglighet" avser andel av befolkningen som har en restid med kollektivtrafik på max 35 minuter till centrala Linköping eller centrala Norrköping, inklusive eventuella byten. Med ytterligare 10 minuters förflyttning nås en stor del av städernas målpunkter. Enligt den medborgarenkät som gjordes under september 2015, går det en gräns för acceptabel restid vid omkring 45 minuter vid pendling med den regionala kollektivtrafiken.

Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

Mål: Minst 75 procent av de regionalt viktiga orterna ska ha tillgång till minst 12 dagliga (vardagar) resmöjligheter i vardera riktningen med en restidskvot på högst 1,5 för resor till Linköping eller Norrköping år 2030.

Mål: Stadstrafikens medelhastighet i städernas centrala delar ska uppgå till minst 20 km/h år 2030.

Mål: Stadstrafikens medelhastighet i städernas yttre områden ska uppgå till minst 28 km/h år 2030.

GOD KOLLEKTIVTRAFIK	Nuläge	Målvärde 2030
Andel av de regionalt viktiga orterna med en restidskvot på högst 1,5 för resor till Linköping eller Norrköping, med minst 12 resmöjligheter i vardera riktningen per vardag.	59 %*	75 %
Stadstrafikens medelhastighet i städernas centrala delar**.	17.5 km/h	20 km/h
Stadstrafikens medelhastighet i städernas yttre områden**.	25-27 km/h	28 km/h

Not: *Nuläget kommer att uppdateras.

** Målvärden för medelhastigheten kan komma att ändras när ny teknisk utrustning införs i kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik som på allvar kan konkurrera med bilen kräver både hög turtäthet och en restid som är attraktiv i förhållande till bilens. Restidskvot anger förhållandet mellan restiden med kollektivtrafik och restiden med bil. För kollektivtrafikresor där restidskvoten inte överstiger 1,5 har kollektivtrafiken goda möjligheter till en hög marknadsandel. Även hur ofta kollektivtrafiken trafikerar påverkar möjligheten att arbets- och studiependla med kollektivtrafik. För pendlingstrafik är det främst turtätheten under morgonen och eftermiddag/tidig kväll som är intressant.

Regionala målpunkter definieras enligt arbetet inom Strukturbild Östergötland som en plats eller funktion som spelar roll i ett regionalt sammanhang. I Östergötland pekas 25 tätorter ut som regionala målpunkter (bild 9). Regionala målpunkter samt tätorter med en befolkning på minst 1 500 invånare är områden

där kollektivtrafiken har bäst möjlighet att bidra ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. I dessa strategiskt viktiga orter bor 78 procent av regionens befolkning. Om Region Östergötland gör nya bedömningar av vilka orter som klassas som regionala målpunkter kommer formuleringen av detta mål att förhålla sig till det.

Resmöjligheter för resor mellan de aktuella orterna och Linköping eller Norrköping kan därför sägas utgöra ett mått på hur attraktiv kollektivtrafiken är i regionen.

I de större städerna blir ofta kollektivtrafikens medelhastighet lidande på grund av hänsyn till många andra intressen på gatornas begränsade ytor. Med målsättningen att kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar regional utveckling anges därför stadstrafikens medelhastighet som indikator för "God kollektivtrafik".

Klimatpositivt resande

Mål: De klimatpåverkande utsläppen från kollektivtrafiken ska vara högst 175 g/km år 2030*.

Mål: Energiförbrukningen för bussar i stadstrafiken ska vara högst 1,5 kWh/km år 2030*.

Mål: Energiförbrukningen för bussar i regiontrafiken ska vara högst 4,0 kWh/km år 2030*.

MINSKAD KLIMATPÅVERKAN	Nuläge	Målvärde 2030
Klimatpåverkande utsläpp	194 g/km	175 g/km
Energiförbrukning för bussar i stadstrafiken	6,6 kWh/km	1,5 kWh/km
Energiförbrukning för bussar i regiontrafiken	3,3 kWh/km	4,0 kWh/km

**Not: Målvärdena för energiförbrukningen utgår ifrån dagens trafik, de kan komma att justeras utifrån ny kunskap om energiförbrukning i framtida fordon. Målvärdena för klimatpåverkande utsläpp kan komma att justeras inför beslutsversionen utifrån uppdaterade beräkningsunderlag.*

För att minska klimatpåverkan från transporterna behöver förändringar ske inom flera områden, till exempel genom övergång till fossilfria drivmedel, ett förändrat resande och utveckling av ny teknik. Kollektivtrafiken är ett av verktygen i omställningen mot ett hållbart transportsystem. Intentionen är att kombinera attraktiva och enkla resor med inbyggd hållbarhet.

Storleken på klimatpåverkan beror på vilket drivmedel som används. Påverkan på klimatet är också proportionell mot mängden drivmedel som nyttjas. I Östergötland är klimatpåverkan från den allmänna kollektivtrafiken relativt liten. Satsningen på fossilfria drivmedel och el från förnybara källor innebär att utsläppen från en resa med kollektivtrafik har minskat i stor omfattning.

För att ytterligare öka klimatnyttan krävs en fortsatt användning av fossilfria drivmedel med minsta möjliga klimatpåverkan. Östergötland ska fortsätta ligga i täten när det gäller fossilfria drivmedel och Region Östergötland kommer därför att följa utvecklingen av fordon och drivmedel. Tack vare att den allmänna kollektivtrafiken är fossilfri ges det goda förutsättningar och möjligheter att även den kommersiella trafiken kan drivas fossilfritt. Det är också nödvändigt att arbeta för att minska energiförbrukningen från fordonen.

I målvärdet förutsätts en lägre drivmedelsförbrukning samt energieffektivare fordon jämfört med idag. Som mått på klimatnyttan används utsläppen av klimatpåverkande gaser från kollektivtrafiken.

Övergången till en helt fossilfri kollektivtrafik har minskat kollektivtrafikens klimatpåverkan i hög grad. Men efterfrågan på fossilfria drivmedel har ökat stort och förväntas öka än mer både inom EU och på global nivå. Brist på fossilfria drivmedel med hög klimatnytta är en utmaning som transportbranschen riskerar att mötas av i en nära framtid. Krav på energieffektivitet är ett sätt att hushålla med resurser samt att frigöra fossilfria drivmedel för andra användningsområden.

Övergång till eldrivna bussar innebär betydligt högre energieffektivitet i kollektivtrafiken. Elektriska fordon är generellt betydligt mer energieffektiva än fordon med förbränningsmotorer. Utvecklingen av bussar, både globalt och inom Europa, är till stor del inriktad på elektrifiering. Elektrifiering av bussar har hittills varit inriktad på främst bussar för stadstrafik.

Eldrivna fordon är speciellt lämpliga för kollektivtrafik. Bussar i kollektivtrafik kör under en stor del av dygnet och med förutsägbar körsträcka. Det skapar förutsättningar för en hög nyttjandegrad av

MÅL

batterikapaciteten. Användning av eldrivna fordon i kollektivtrafiken skapar förutsättningar för ett optimalt utnyttjande av batteritekniken.

I Östergötland har stora investeringar och framgångar gjorts inom biogasdrift, och regionen ligger i framkant när det gäller transporter som körs på biogas. Biogas kommer även fortsättningsvis spela en betydande roll som drivmedel speciellt gäller det i den regionala trafiken där tillgång på flytande biogas skapar förutsättningar för biogas i ny typ av trafik.

I målvärdet förutsätts att hälften av trafiken utförs med eldrivna fordon och resten med biogas eller flytande

fossilfritt drivmedel. Som mått på energieffektivitet används energiförbrukningen per kilometer för busstrafik.

Kollektivtrafiken i Östergötland har redan idag mycket bra klimatstatus tack vare satsning på fossilfria drivmedel. Genom att jämföra klimatpåverkan från resor med kollektivtrafik med klimatpåverkan från motsvarande resor om ingen kollektivtrafik finns, får man fram kollektivtrafikens positiva påverkan på klimatet. Kollektivtrafiken bidrar till att utsläppen av klimatpåverkande gaser blir lägre än vad den varit utan kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är därför positiv ur ett klimatperspektiv – klimatpositiv.

Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Mål: Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser i stomtrafiken eller som har 20 påstigande eller fler per dag ska uppgå till 100 procent år 2030.

Mål: Andelen tillgänglighetsanpassade fordon ska uppgå till 100 procent år 2030.

Mål: Andel intresseorganisationer som upplever att digitala tjänster inom kollektivtrafiken håller en hög kvalitet vad gäller tillgänglighet ska uppgå till 100 procent år 2030.

TILLGÄNGLIGHETSANPASSNING FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING	Nuläge	Målvärde 2030
Anpassningsgrad av hållplatser i stomtrafiken och hållplatser med fler än 20 påstigande eller fler per dygn	58 %	100 %
Anpassningsgrad, fordon	100 %	100 %
Andel intresseorganisationer som upplever att digitala tjänster inom kollektivtrafiken håller en hög kvalitet vad gäller tillgänglighet*	-	100 %

*Not: Beslutsversionen kommer att uppdateras med ett värde för nuläge.

En viktig målsättning är att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla kundgrupper. Fordon och hållplatser, liksom vägen till hållplatser och stationer behöver anpassas till behovet hos personer med funktionsnedsättningar. Ur ett hela-resan-perspektiv behöver även icke fysiska delar inom kollektivtrafiken utformas utifrån funktionsnedsatta personers behov. Det handlar till exempel om trafikinformation och system för köp av biljetter. Likaså är personalens bemötande av stor vikt och samtliga aktörer måste ta sitt ansvar för att all kollektivtrafik, i så hög grad som möjligt, ska kunna bli tillgänglig för så många som möjligt. När det gäller tillgänglighetsanpassning och utformning av kollektivtrafikens infrastrukturanläggningar som hållplatser, terminaler och stationer har staten (Trafikverket), Jernhusen och kommunerna ett stort ansvar.

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser som trafikeras av stomlinjetrafik eller som har 20 eller fler resenärer per dygn ska prioriteras. I bilaga 1 listas hållplatser som uppfyller målet respektive inte uppfyller det utifrån Region Östergötlands definition av tillgänglig hållplats.

Av de hållplatser som trafikeras av stomlinjetrafiken eller som har 20 eller fler resenärer per dygn var 58 procent tillgänglighetsanpassade 2019.

Anpassningsgraden i fordon är 100-procentig avseende låggolv, ramp och rullstolsplats.

Den ökade digitaliseringen innebär att god tillgänglighet för de olika digitala kanalerna blir allt viktigare. Lagkrav gällande tillgänglighetsanpassning av digitala kanaler har införts. Kraven gäller tillgänglighet för webbplatser från hösten 2020 och tillgängliga appar från sommaren 2021.

Grundläggande tillgänglighetskrav avseende biljettsystemet är att alla resenärer ska komma åt, kunna se, klara av och kunna förstå de olika typerna av försäljningskanaler.

För att information ska vara tillgänglig ska den vara lätt att läsa, höra och förstå. Målet syftar till att så många personer som möjligt ska kunna tillgodogöra sig innehållet, inklusive personer med funktionsnedsättning och personer med svenska som andraspråk. Det kräver ibland att nya sätt att kommunicera och förmedla information behöver utvecklas.

Strategier för utveckling av kollektivtrafiken

För respektive målområde anges strategier, vilka ger en inriktning och stöd i arbetet med att nå målen. Vissa av strategierna påverkar flera av målen och stödjer därmed flera målområden samtidigt. Strategierna beskrivs under det målområde som bedöms ha den mest direkta och starkaste påverkan av den aktuella strategin. Strategierna visar inriktningen genom att ge exempel på insatser och åtgärder i syfte att nå målvärdena för år 2030. Utöver de här upptagna strategierna kan det finnas ytterligare verkningfulla arbetsområden att lägga kraft på för att så småningom nå målvärdena.

Öka kollektivtrafikens marknadsandel

Öka integreringen mellan kollektivtrafik och samhällsplanering

Målet med en högre marknadsandel för kollektivtrafiken kräver insatser, både på längre strategisk nivå och i det kortare perspektivet. Genom att tidigt lyfta in kollektivtrafiken i samhällsplaneringen kan goda förutsättningar för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik skapas. Om kollektivtrafiken finns på plats från början vid byggnation av nya områden, kan ett hållbart resande direkt lanseras till dem som flyttar in. En ökad integrering mellan kollektivtrafik och övrig samhällsplanering handlar också om att samplanera de olika transportsätten för att möjliggöra för en kombination av färdstätt. Exempel på det är att anlägga parkering för cykel och bil vid strategiska hållplatser. Hållplatser behöver nås via trafiksäkra och tillgänglighetsanpassade gång- och cykelförbindelser. Ett väl fungerande samarbete med kommunerna och Trafikverket är grundläggande för att stärka kollektivtrafikens roll i samhället, vilket motiverar en utveckling av samarbetsformerna.

Kollektivtrafikens stomlinjer ska fungera som strukturbärare i samhällsutvecklingen och är en tydlig referenspunkt för kommunernas planer och program.

För att kollektivtrafikens fulla potential ska kunna utnyttjas krävs samverkan på olika nivåer, på såväl politisk som på tjänstemannanivå. På en strategisk och regionalt övergripande nivå ska kollektivtrafikens utveckling ske i linje med de önskade rumsliga inriktningarna. Det är i dessa stråk som de långsiktiga bästa förutsättningarna finns för en samhällsutveckling där kollektivtrafikens roll är central. Det är därför helt centralt att fokus finns på målstyrd trafikutveckling i samverkan med berörda aktörer för att kunna nå ökade marknadsandelar. Trafiken behöver utvecklas i takt med samhällsutvecklingen, och påverka densamma.

Fokusera på målstyrd trafikutveckling i samverkan

För att utveckla kollektivtrafiken till ett mer attraktivt resalternativ behöver prioriteringar göras så att kollektivtrafiken byggs ut där det finns stort resandeunderlag och goda förutsättningar för att ersätta bilresor. Samtidigt behöver ett rimligt utbud av resmöjligheter för andra målgrupper säkerställas.

Det är ett högt utbud, korta restider och ett starkt hopbyggt system som lockar kunder till kollektivtrafiken. Genom att planera trafiken för att köras rakt, snabbt och ofta ökar chansen till höjd marknadsandel. En ökad tydlighet och enkelhet i kollektivtrafiksystemet, med starka stomlinjer, är en välkänd framgångsrik strategi. Att våga genomföra förändringar i denna riktning är en nyckel till goda resultat. Som en del av detta behöver även den trafik som idag inte leder mot måluppfyllelse omprövas.

Med ett hela-resan-perspektiv där administrativa gränser inte styr utformningen, och en samverkan mellan offentlig och kommersiell trafik, kan östgötarnas möjlighet till hållbara resor ökas.

Påverka för ändrade resebeteenden och positiva attityder

För att nå ett hållbart samhälle räcker det inte enbart med teknikutveckling, utan det krävs även ett förändrat resande jämfört med idag. Det handlar om att påverka

resan redan innan den har börjat, vilket görs genom ändrade attityder och beteendemönster. Beteendepåverkande åtgärder, även kallat Mobility Management, behövs för att öka kollektivtrafikresandet.

Arbetet inom Mobility Management har fram tills nu främst skett genom mjuka åtgärder inom kommunikation och information, primärt genom samarbeten med Region Östergötland och aktuell kommun. Ibland även genom direkt samarbete mellan bolaget och arbetsgivare och fastighetsägare.

För att lyckas med påverkansarbetet är det viktigt att följa utvecklingen inom exempelvis Mobility Management och anpassa organisation och arbetssätt utifrån det. Det är viktigt att se Mobility Management som ett naturligt verktyg i det dagliga arbetet och inte som en enskild aktivitet. Påverkansarbetet ska genomsyra hela verksamheten och omfatta åtgärder både på kort och på lång sikt och vara ett självklart verktyg för att locka fler och nya kundgrupper. Det måste vara enkelt och självklart att välja kollektivtrafiken. För att kunna påverka hur vi reser är det viktigt att förstå hur beteende och attitydförändring sker, både på individ och samhällsnivå. Det är även viktigt att ta vara på den forskning och utveckling som skett, främst inom områden som beteendekonomi och digitalisering.

Förbättra östgötarnas kunskap om kollektivtrafiken

En del i att locka fler bilister att välja kollektivtrafiken framför den egna bilen handlar om att öka kunskapen om kollektivtrafiken. Man behöver förstå hur kollektivtrafiken fungerar, vilket utbudet är och vilka fördelar det ger att välja kollektivtrafik framför den egna bilen, både på det individuella planet och för samhället som helhet. För att uppnå en bättre kunskap om kollektivtrafiken hos östgötarna behövs marknadsföring och informationsinsatser, både mer allmänna men framförallt riktade till vissa målgrupper. Det handlar om att informera befintliga kunder om förbättringar som görs inom kollektivtrafiken, men också om att informera potentiella kunder om kollektivtrafikens möjligheter. **Digitala kanaler för att nå östgötarna och Östgötatrafikens kunder ökar i relevans och kommer att spela en större roll i framtiden.**

Informationsinsatserna behöver kompletteras med ett mer kommunikativt förhållningssätt. Dialoger, samråd och förankring bidrar både på kort och lång sikt. På kort sikt genom att ren information och fakta sprids. På lång sikt bidrar ökad kunskap hos östgötarna till att marknadsandelen kan öka. Detta genom att kännedom ökar om vilket bra kollektivtrafiksystem som faktiskt finns på plats redan idag. Men också att kollektivtrafikens förutsättningar och roll, och därmed förväntningar på densamma, kan diskuteras. I slutändan kan det leda till nya, bättre trafiklösningar som ger fler och nöjdare kunder.



Fler nöjda kunder

Erbjuda prisvärda produkter

För att säkerställa att kollektivtrafiken har en stark position i framtidens Östergötland måste kunderna uppleva de fördelar som kollektivtrafikresandet innebär. Ett trafikutbud som erbjuder valmöjligheter, restider som ligger i närheten med bilens, fordon med hög komfort och säkerhet är några viktiga faktorer som kan bidra till valet av kollektivtrafik. Andra väsentliga påverkansfaktorer är tillgången till god information, enkla biljettköp och att resan upplevs prisvärd. Sammantaget utgör dessa faktorer grundläggande delar i kundens "hela resa" sett ur ett perspektiv där alla moment och förflyttningar under en resa beaktas.

Resbehovet och efterfrågan hos regionens invånare behöver kontinuerligt fångas upp för att utveckla

trafiken i rätt riktning. Genom årliga marknadsundersökningar samt dialog med olika kundgrupper tydliggörs en bild av kundernas resbehov som kan ligga till grund i kollektivtrafikens utvecklingsarbete. Utvecklingsarbetet ska också leda till att ge ett ökat mervärde för kunderna, med utgångspunkt i kollektivtrafikens fördelar. Omvärldsbevakning, för att fånga upp idéer och trender utifrån, bidrar med en framåtanda i utvecklingsarbetet. **Ökad kundkännedom och nya produkter kommer vara viktiga faktorer för att attrahera nya kunder. Företagsförsäljning, brutto- eller nettolöneavdrag eller kundportaler är exempel på insatser som kan bidra till fler och nöjdare kunder.**

Kollektivtrafikens kvalitet avgör betalningsviljan. Därför har de priser och produkter som erbjuds en stark koppling till själva trafiken. Utvecklingen av de båda måste gå hand i hand.

Tydlig och relevant information

Kollektivtrafiken ska vara pålitlig för att attrahera kunder, därför måste informationsinsatser vid störningar i trafiken vara både snabb, tydlig och relevant. Behovet är också stort av att möjligaste mån planera trafiken och behovet av information inför avbrott eller störningar, så kunderna hinner agera på informationen.

Om man känner sig osäker på var och hur man betalar för sin resa och vilken biljett man ska köpa kan man uppleva kollektivtrafiken som otillgänglig och krånglig. För att kollektivtrafiken ska bli ett mer naturligt val vid resor, behövs en enkelhet och tydlighet när det gäller zonindelning samt linje- och biljettutbud. Om detta upplevs som lättbegripligt och tillgängligt blir den inledande delen i en kollektivtrafikresa positiv vilket ger bättre förutsättningar för en positiv helhetsupplevelse.

Teknikutveckling inom, till exempel AI eller Machine-learning, innebär utökade möjligheter att analysera stora datamängder som skapas utifrån kollektivtrafiken, vilket kan bidra till en positiv utveckling inom information i olika former för kollektivtrafiken. Öppna data kommer spela en allt större roll i det nationella samarbetet att kunna till exempel söka kollektivtrafikresor över hela riket. Denna kommer också möjliggöra att fler tredjepartsleverantörer och forskarvärlden kan driva utvecklingen av fler nya digitala lösningar för trafikinformation.

Minska den upplevda restiden

Varje resa består av ett antal delmoment, vilka värderas olika av olika kunder. Kundernas värdering av olika resmoment påverkar vilka insatser som kommer ha störst effekt för att nå fler och nöjdare kunder. Ibland kommer det vara insatser i trafiken, ibland i priser och produkter, ibland i infrastrukturen. Summan är att hela resans upplevda restid måste minska för att öka kollektivtrafikens attraktivitet.

En fördel med att resa kollektivt istället för med egen bil är att det går att utnyttja restiden till något annat än att köra. Till exempel är möjligheten att arbeta, planera sin vardag och för avkoppling under resan värdefull för många pendlare. För att underlätta för arbete och studier under längre kollektivtrafikresor behövs till exempel tekniska hjälpmedel som eluttag och trådlöst nätverk ombord. Även utrymmet behöver vara stort nog för att möjliggöra arbete och studier under resan. Med en ökad generell komfort i fordonen ökar möjligheten att nyttja restiden på ett meningsfullt sätt. Även turtätheten påverkar den upplevda restiden. En hög turtäthet innebär kortare väntetid vid hållplats, vilket minskar den upplevda restiden.

Ur ett kundperspektiv ingår även kollektivtrafikens kvalitet i den upplevda restiden. För att kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ för dagliga resor måste kunderna uppleva trygghet i att trafiken fungerar varje dag. En hög kvalitetsnivå på trafiken genom att både arbeta proaktivt och vid oplanerade störningar säkerställer att trafiken utförs som planerat eller att kunden får kännedom om störningen i god tid. Så att kunderna upplever en trygghet att trafiken "alltid rullar på" och att man kommer fram i tid.

God geografisk tillgänglighet

Öka möjligheten till kombinerade färdssätt

Östgötarnas resbehov är stora, varierande och många till sitt syfte. Kollektivtrafikens roll är inte att lösa samtliga resandebehov ur ett individperspektiv. Den har dock stora och goda förutsättningar att vara ett starkt, tydligt och säkert komplement.

På totalen innebär det att kollektivtrafiken bör utformas som ett starkt komplement i östgötarnas resande. Med ökad tydlighet i vad, var och hur kollektivtrafiksystemet fungerar kan det fungera som ett löfte från samhället

att bidra till att lösa vissa resor. Kommunikationsinsatser måste ske parallellt med kollektivtrafikens utveckling. Rätt förväntningar på kollektivtrafiken ger förutsättning att använda den när man har möjlighet, så att en större del av sina motoriserade resor sker med kollektivtrafiken.

En resa består oftast av flera delresor. Möjligheterna att kombinera olika färdmedel måste därför bli bättre, sett ur kundens hela resas perspektiv. För att tillgodose resenärers olika behov är det av stor vikt att möjliggöra olika typer av kombinationsresor, där kollektivtrafiken är en naturlig del. Systemet av mobilitetstjänster är sannolikt en av framtidslösningarna för en hållbar transportsektor där kollektivtrafiken med sin höga kapacitet kopplas ihop med andra resätt som exempelvis bilpool, hyrbil, taxi, låncykel för att täcka resenärernas samlade efterfrågan på resor. Samlad information om alla trafikslag och enkel betalning är viktiga förutsättningar

Konceptet kombinerad mobilitet (mobility as a service, MaaS) omfattar en förändring i hur vi producerar och konsumerar persontransporter. Genom att köpa tjänster istället för produkter kan enskilda resenärer fylla sina transportbehov genom att välja mer miljövänliga och hälsosamma transportsätt som att åka kollektivt, cykla och promenera. För att lyckas inom området MaaS är det viktigt att öka kunskapen och att delta aktivt i olika projekt inom området för att förstå mer om de trender som driver utvecklingen, men även hur ekosystemet och dess delar fungerar.

För att öka möjligheten till kombinerade färdstätt finns en stor potential i samverkan med kommersiella aktörer när det gäller både planering av trafiken, öppna data och samarbeten kring betalstandarder. ResPlus-samarbetet är ett exempel på ett samarbete som finns på plats idag som kan tänkas utvecklas i både fler och nya former. Att samordna trafiken vid vissa platser, hållplatser, omstigningspunkter eller "mobilitetshubbar" förenklar samarbetet.

Under 2020 lanseras projektet "Linköping MaaS. Ett antal olika mobilitetsaktörer, där Östgötatrafiken är en viktig part, ska tillsammans bygga en användarvänlig digital plattform för ökat hållbart resande. Den här typen av projekt är viktig, både ur ett lärande men även, för kollektivtrafiken, ur ett varumärkesperspektiv. Projektet är ett brett samverkansprojekt där Linköpings kommun, VTI, Linköpings universitet, privata bolag inom

branschen, samt kommunala parkerings- och bostadsbolag medverkar.



Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

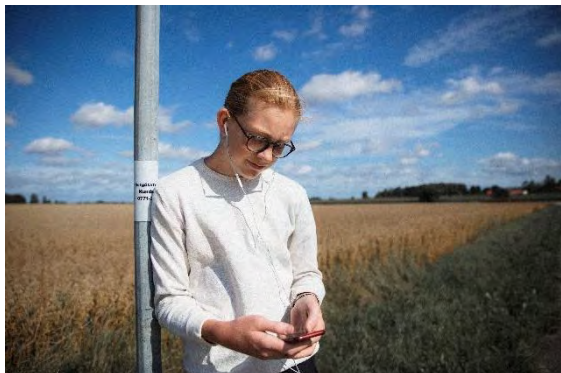
Minska den faktiska restiden

Restiden är en viktig faktor vid val av färdmedel. För att bli ett reellt alternativ för fler människor, måste kollektivtrafikens restid kortas. Kollektivtrafiken behöver konkurrera med bilen på flera plan, där den faktiska restiden är ett.

För att kunna nå hög kvalitet i kollektivtrafiken för både kundnytta och samhällsnytta, är ökad framkomlighet en nyckel. I de starka pendlingsstråken där biltrafikflödet är högt kan kollektivtrafiken ges en hög konkurrensfördel genom att köra i egna körfält och på så sätt komma förbi bilarna vid köbildning. En sådan synlig fördel för de som reser kollektivt kan locka fler att ställa bilen och åka kollektivt istället. Kollektivtrafikens stomtrafik behöver ges utrymme i gatumiljön och prioriteras högre än biltrafik samt ha en gen linjedragning för att minska den faktiska restiden.

Varje minuts försening eller relativt långsammare restid kostar inte bara enorma summor i trafiken, utan minskar kraftigt attraktiviteten för att resa kollektivt. Här måste utvecklingen vändas, ju snabbare kollektivtrafik, desto effektivare resursutnyttjande vilket möjliggör för ett större utbud av trafik. Idag går dock trafiken oftast allt långsammare vilket minskar kollektivtrafikens attraktivitet. Här spelar kommunerna och staten nyckelroller för att skapa förutsättningar för fler att resa kollektivt.

Att minska den faktiska restiden innebär i praktiken att öka kollektivtrafikens hastighet. Utöver förbättrad framkomlighet kan det också uppnås genom strategiskt placerade hållplatser. Färre antal hållplatser med högre kvalitet är en väg mot att minska restiden och därmed öka hastigheten. Kunder är också generellt sett benägna att ta sig längre till en hållplats, om trafiken vid denna håller högre kvalitet.



Utveckla kollektivtrafikens infrastruktur

Varje resa med kollektivtrafiken inkluderar besök på någon av de ungefär 2 000 hållplatserna i regionen. Trafikering och infrastruktur är hänger tätt samman och utveckling av den ena kräver förbättringar av den andra. Ur så väl attraktivitetsperspektiv, som ur ett trygghets- och säkerhetsperspektiv behöver kollektivtrafiksystemets hållplatser fortsätta att utvecklas. Prioriteringen bör ligga på hållplatser i stomtrafiken och för hållplatser med stort resande.

Samtidigt är det viktigt att ha en lägsta standard för de hållplatser som trafikeras. Det kan handla om att förbättra trafiksäkerheten i anslutning till hållplatsen. Att i samverkan med berörda aktörer få hållplatserna integrerade i sin närmiljö, genom goda gång- och cykelkopplingar är därför helt nödvändigt. Färre men bättre hållplatser, som visserligen kan innebära längre gångavstånd till hållplatser men med bättre trafik är en framgångsrik strategi.

Pendelparkeringar och omstigningspunkter är exempel på utvecklad kollektivtrafikinfrastruktur. De stora städernas resecentrum behöver också en tydlig utveckling för att klara ett ökat resande liksom ett ökat antal fordon.

Utjämna resandet över dygnet

Att resandet med kollektivtrafik är ojämnt fördelat över dygnet är en stor utmaning som innebär flera negativa effekter för kollektivtrafikens attraktivitet. En stor del av

resandet sker under ett fåtal timmar på vardagarna under den så kallade peaktiden. Särskilt på morgontimmarna är resandet koncentrerat till en kort tidsperiod. Det finns två sätt att hantera utmaningen med peaktid, dels handlar det om att få till ett mer jämt resande över dygnet dels handlar det om att genomföra åtgärder som reducerar de negativa effekterna av ett högt resande under peaktiden.

Resor för arbete och studier ligger i fokus för kollektivtrafiken, vilket naturligt medför ett samlat resbehov under morgon och eftermiddag. Skolelever är en grupp som i stor utsträckning bidrar till ett högt peak-resande under morgonen. Genom att i samverkan med kommuner och andra aktörer med ansvar för skolor, arbeta för att förskjuta skolstarten så att den inte sammanfaller med arbetsresor finns stora möjligheter att få till ett mer jämt resande över dygnet. Även att arbeta för en större spridning av starttider för arbetsplatser kan ha positiva effekter. Särskilt intressanta är de offentliga arbetsplatserna och Region Östergötland som är en stor arbetsgivare som har en viktig roll att spela.

Att utnyttja fordon för olika trafikuppdrag under dygnet är ett sätt att mildra effekterna av peakproblematiken. Utformningen av närtrafiken i Östergötland bygger på det konceptet. Trängsel ombord på fordonen är en effekt som sänker attraktiviteten hos kollektivtrafiken, nyttjande av ny teknik som till exempel realtidsinformation som visar fyllnadsgraden i fordonen kan bidra till att kunden känner en större valmöjlighet och därmed en positivare upplevelse.

Klimatpositivt resande

God kunskap och omvärldsbevakning

För att minska klimatpåverkan från transporter behöver förändringar ske inom flera områden, till exempel genom **fortsatt användning av fossilfria drivmedel**, ett förändrat resande och utveckling av ny teknik. Kollektivtrafiken är ett av verktygen i omställningen mot ett hållbart transportsystem. Intentionen är att kombinera attraktiva och enkla resor med inbyggd hållbarhet.

För att nå målen inom miljöområdet är den offentliga sektorn en viktig part i omställningen och behöver ta ett

stort ansvar för att visa på möjligheterna, men också för att skapa förutsättningar för hållbara transporter. Den offentliga sektorn kan driva på utvecklingen genom att såväl ställa krav på hållbara resor inom den egna verksamheten, som vid upphandling av transporter. Kravställande i samband med upphandling av kollektivtrafik är ett viktigt verktyg för att åstadkomma kollektivtrafik med minsta möjliga klimatpåverkan.

För kollektivtrafik med bästa möjliga klimatnytta krävs god kunskap om teknik- och drivmedelsutvecklingen. Fortlöpande bevakning och omvärldsanalys samt kunskapsutbyte med kollegor i kollektivtrafikbranschen skapar en god kännedom om förutsättningar för fortsatt stor klimatnytta. Ett aktivt deltagande i forskning och innovationsarbete är inte bara viktigt för att öka kollektivtrafikens klimatnytta. Men drivkraften i detta gör att ett engagemang i dessa frågor är relevant inom samtliga verksamhetsområden.

Förbättra energieffektiviteten i kollektivtrafiken

Resandet i länet och i stora delar av omvärlden fortsätter att öka med en allt större efterfrågan på fossilfria drivmedel som följd. Om inte energieffektivisering sker kommer denna ökning leda till ett fortsatt alltid ökat behov av fossilfria drivmedel. På en samhällsnivå kan detta motverkas genom ökat resande med gång, cykel och i kollektivtrafiken. Även inom kollektivtrafiken behöver energieffektiviteten öka för att verkligen minska det totala behovet av energi. Genom att utveckla en energieffektiv kollektivtrafik så kan fossilfria drivmedel frigöras för användning inom andra sektorer.

Framförallt den eldrivna kollektivtrafiken, inte minst den spårbundna så som regionaltågstrafik har särskilt goda förutsättningar att vara ett mycket energieffektivt sätt att resa då energisnål teknik kombineras med hög resandekapacitet. Elektrifiering av bussfordonsflottan är ett exempel på energieffektiviseringar på så väl samhällsnivå som inom kollektivtrafiksektorn. För fortsatt elektrifieringen av bussar krävs tidig och fördjupad samverkan med flera aktörer, inte minst kring infrastrukturutbyggnad.

Energieffektiviteten hos kollektivtrafiken påverkas förutom av fordonsteknik av andra faktorer. Utbildning

av förare i sparsam körning och kontinuerlig uppföljning av drivmedelsförbrukningen är ett kostnadseffektivt sätt att minska energiåtgången. Planering av kollektivtrafiken för att minimera körsträckor utöver tidtabellen genom exempelvis väl placerade depåer är ytterligare en strategi för att öka energieffektiviteten. Det är också av betydelse för kollektivtrafikens energieffektivisering att det ställs krav på energieffektiva fordon i samband med upphandling av kollektivtrafiken.

Ur ett trafik- och kundperspektiv är det också viktigt med attraktiv kollektivtrafik kopplat till denna fråga. Kollektivtrafikens styrka i miljöområdet ligger i att många reser tillsammans, för att sänka energiåtgången per resa.

Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Samverkan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Arbetet för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning inom kollektivtrafiken har pågått under många år. Sedan några år har ett ökat fokus på tillgänglighetsfrågorna skett. Digitaliseringen i samhället har inneburit både ökade möjligheter, större behov och ökade utmaningar inom området. Region Östergötlands strategi för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken bygger på ett närmare samarbete med funktionshinderrörelsen. Samarbetet omfattar såväl övergripande som mer konkret utformning av kollektivtrafiken och kringtjänster mot mer målstyrd utformning.

Öppna data innebär ökade möjligheter att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. Inom forskningsprojekt kommer öppna data att användas för digitaliseringslösningar för funktionsnedsatta. Fördelen med öppna data är att de gör det möjligt att skapa digitala tjänster så de kan användas på nationell nivå och utformade tjänster blir lika över hela landet.

Kollektivtrafikens ekonomi

Trafikekonomi

Den avtalade kollektivtrafiken finansieras med en blandning av skattemedel och intäkter som kommer från kundernas köp av biljetter för sina resor. Kollektivtrafiken ska planeras så samhällsekonomiskt effektivt som möjligt. Det innebär att varje skattekrona som satsas på kollektivtrafiken ska satsas där den ger störst effekt, skapa en kollektivtrafik som är attraktiv och relevant samt kan konkurrera med bilen som färdmedel.

Förutsättningarna för samhällets finansiering ges genom Region Östergötlands beslut om budget. För den del av finansieringen som sker genom kundernas köp av resor ger kollektivtrafikens prissystem och utbudet av olika typer av färdbevis grundläggande förutsättningar.

I Östergötland har, liksom nationellt, kostnaderna för den avtalade kollektivtrafiken **under en längre tid** ökat i en takt som inte motsvaras av ett ökat resande och intäkter i samma omfattning. Den uppkomna förskjutningen av balansen mellan å ena sidan samhällets och å andra sidan kundernas bidrag till finansieringen av kollektivtrafiken behöver återställas. Krav måste kunna ställas på att kunderna betalar hälften av kostnaderna för den höga samhällsservice ett kollektivtrafiksystem enligt trafikförsörjningsprogrammets mål och intentioner innebär.

En sänkning av subventionsgraden kommer dock inte att uppnås enbart genom åtgärder som ökar intäkterna. Det är i växelverkan mellan förändrat utbud, fler kunder och justerade priser som målet kan nås.

För att lyckas öka kundernas andel av finansieringen kommer det att krävas en fortsatt ökad satsning på den del av trafikutbudet som är konkurrenskraftigt jämfört med bilen. En utbyggd kollektivtrafik som på ett tydligt sätt byggs upp utifrån bilisternas behov och krav innebär att flera av de resor som idag sker med bil istället kan ske med kollektivtrafik. Samtidigt ökar en utbyggd kollektivtrafik av hög kvalitet även prisvärdheten relativt bilen. Detta kan motivera framtida prisjusteringar. Kollektivtrafikens prissystem och

färdbevisassortiment ska därför utformas på ett sätt som optimerar intäkterna.

Ambitionen att sänka subventionsgraden kommer även att kräva kontinuerliga effektiviseringar av trafiksystemet. Region Östergötlands generella krav på kostnadseffektiv verksamhet kräver kontinuerliga uppföljningar av såväl själva trafiken som organisationen för trafikens planering och utförande.

För trafik som vid sådan uppföljning bedöms som lågeffektiv trafik det vill säga trafik med låg kostnadstäckningsgrad, lågt resande eller beräknad negativ samhällsnytta ska trafikens förutsättningar utredas. Sådan utredning, som ska ske i samråd med berörd kommun, ska genomföras enligt av kollektivtrafikmyndigheten särskilt framtagna "Riktlinjer för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken".

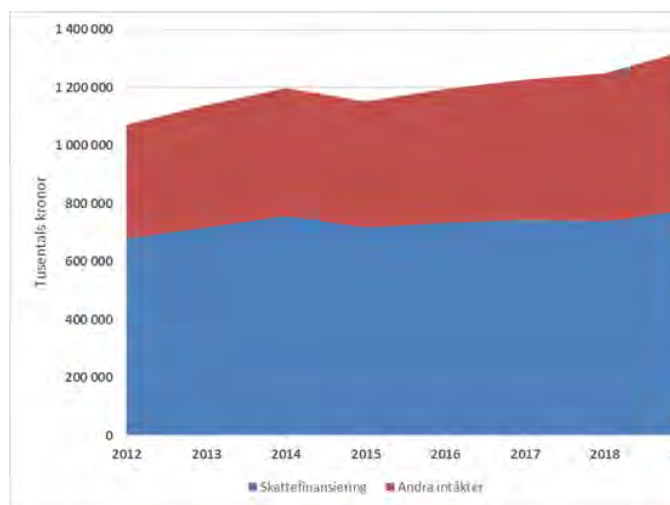


Bild 18: Utveckling av kollektivtrafikens skattefinansiering och intäkter år 2012-2019. (Östgötatrafiken).

För den avtalade kollektivtrafiken har finansieringen genom skattemedel minskat de senaste åren. Från att 2014 ha varit över 60 procent är den 2019 nere i cirka 56 procent. Detta tack vare effektiviseringar av lågeffektiv trafik och satsningar i starka stråk. Arbetet med att effektivisera kollektivtrafiksystemet behöver fortsätta. Förutom att säkerställa att de skattemedel som sätts in i kollektivtrafiken används på ett effektivt sätt syftar arbetet även till att minska den andel av den

avtalade kollektivtrafikens kostnader som finansieras genom skattemedel.

För viss trafik kan Region Östergötland fatta beslut om att trafiken ska bedrivas utifrån skäl som inte kan motiveras utifrån regional utveckling eller stora efterfrågemässiga behov. Vid beräkning av subventionsgraden i den avtalade kollektivtrafiken medtas därför inte kostnader och intäkter för trafik som bedrivs utifrån denna typ av politiska beslut. Även Närtrafiken som till sin roll är tänkt att erbjudas i områden där det inte är motiverat med linjelagd kollektivtrafik, ska undantas vid beräkningar av subventionsgraden.

En övergripande utgångspunkt för kollektivtrafiken i Östergötland är att alla delar av trafiken ska vara samhällsnyttig. Även om nästan all avtalad kollektivtrafik visar på positiva siffror när det gäller samhällsnytta finns det vissa delar av kollektivtrafiken där samhällsnyttan visar negativa siffror. För Östergötland är det främst bland linjerna i den så kallade lågeffektiva trafiken som sådana effekter fås.

Samhällsnyttan

Kollektivtrafiken tillför nyttor i relation till om motsvarande resor hade gjorts med bil. Kollektivtrafiken tillför även nytta för samhällets utveckling genom att den bidrar till en ökad tillgänglighet till en större arbetsmarknad och därmed ett större arbetskraftsutbud och möjlighet till sysselsättning. Insatser, i form av skattemedel, till finansiering av regionens kollektivtrafik är den politiska vägen att skapa dessa nyttor för samhället.

Med nuvarande modell visar samhällsnyttoberäkningarna att kollektivtrafiken i Östergötland varje år bidrar med cirka 340 miljoner kronor i samhällsnytta. Förutom beräkningsbara nyttor bidrar kollektivtrafiken med långt fler nyttor som är svårare att värdera monetärt. Den största samhällsnyttan kommer sannolikt från kollektivtrafikens bidrag till den regionala utvecklingen genom att binda samman regionen och de dynamiska effekter det innebär.

Vikten av att de skattemedel som sätts in i kollektivtrafiken ska vara till nytta för samhället innebär att beräkningar av samhällsnyttan ska ingå som en del i underlaget för trafikpliktsbeslut och även användas som ett underlag vid utformning av kollektivtrafiksystemet.

Samhällsnyttan med särskild kollektivtrafik fastställs på andra grunder, där särskild hänsyn ska tas till alternativkostnaden. Sådana analyser ska göras i dialog med de kommuner som överlämnat ansvaret för den särskilda kollektivtrafiken till Region Östergötland

Begreppsförklaring

Allmän trafikplikt: Den trafik som samhället tänker ta ansvar för, upphandla och teckna avtal om, kräver beslut om allmän trafikplikt.

Audiell: Ett ljud, exempelvis ett utrop, som uppfattas med hörseln.

Avtalad kollektivtrafik: Kollektivtrafik som allmänheten erbjuds genom den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Trafiken omfattas av allmän trafikplikt och finansieras till större eller mindre del av skattemedel.

Funktionsnedsättning: Definieras av Socialstyrelsen som en nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga.

HVO: (Hydrerad Vegetabilisk Olja) dieselliknande drivmedel som tillverkas av växtfetter och olika avfallsprodukter som till exempel slaktavfall. HVO kan användas i dieseldrivna fordon.

Kollektivtrafik: Definieras i EU:s kollektivtrafik-förordning som: *Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.*

Kommersiell kollektivtrafik: Kollektivtrafik som ett trafikföretag bedriver utifrån rent kommersiella villkor utan något avtal eller ekonomiskt stöd från regional kollektivtrafikmyndighet.

Kostnadstäckningsgrad: Ett begrepp som används för att beskriva hur stor del av de direkta kostnaderna för trafiken som täcks av biljettintäkter. I de direkta kostnaderna ingår inte så kallade verksamhets- eller overheadkostnader.

Marknadsandel: andel av de motorburna resorna som görs med kollektivtrafik.

MaaS: Mobility as a Service

Peaktid: den tid på dygnet då flest resor görs.

Regional kollektivtrafik: Kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbud i huvudsak är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov. I föreliggande program avses "regional kollektivtrafik" när det skrivs "kollektivtrafik", om inget annat anges.

Resa: en förflyttning mellan två punkter som sker av en viss anledning. En resa kan innefatta byten mellan linjer och/eller trafikslag.

Resbehov: behov av att resa, avser både det resandet som verkligen sker och det potentiella resbehovet, det vill säga det resande som skulle kunna ske.

Restidskvot: kvoten mellan restiden med kollektivtrafik och restid med bil. Kan även vara kvoten mellan restider för andra färdstätt.

Resvaneundersökning: undersökning för att kartlägga det nuvarande resandet, genomförs vanligtvis i form av intervju- eller enkätundersökning.

RME: (RapsMetylEster) drivmedel tillverkat av rapsolja. Kan användas i vissa dieseldrivna fordon. Kräver att fordonet anpassas för RME.

Samhällsnytta: en beräkning av den nytta som samhället har av kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken bidrar till många olika nyttor för samhället. Modellen begränsas till ett fåtal nyttor. Exempel på beräkningsbara nyttor är ökad trafiksäkerhet samt minskade utsläpp och buller.

Stomtrafik: utgör basen i linjenätet, är kapacitetsstark, trafikerar de starka stråken mellan områden med högt resandeunderlag.

Stråk: sträcka som flera linjer trafikerar.

Subventionsgrad: Den andel av den regionala kollektivtrafikens totala kostnader som finansieras genom skattemedel.

Särskild kollektivtrafik: trafik som erbjuds en särskild grupp människor, till exempel färdtjänst och riksferdtjänst.

Trafikföretag: Ett företag som bedriver regional eller interregional kollektivtrafik. Trafiken kan utföras på kommersiella villkor eller som avtalad kollektivtrafik på uppdrag av regional kollektivtrafikmyndighet.

Turtäthet: tidsavståndet mellan två efter varandra följande turer på en linje. Mäts vanligen i minuter.

Turutbud: antal turer på en linje, hållplats eller i ett område.

Tätort: tätbebyggt område med fler än 200 invånare med mindre än 200 meter mellan bostadshusen (enligt SCB:s definition).

Visuell: Markering som uppfattas med synen.

Referenser

- [ANBARO årsrapport 2019](#)
- Bekvämt och effektivt – om de unga får välja, Trafikanalys, 2012.
- [Bostadsmarknadsenkäten 2019, Boverket](#)
- Branschgemensamt miljöprogram. Partnersamverkan 2018.
- [Bus Nordic, ver 1.1 2019](#) branschgemensamma funktionskrav på bussar
- [Elbilsstatistik.se](#)
- [Östgötatrafikens företagspresentation 2019](#)
- [Fakta om Östergötland, Regional utveckling 2019, Region Östergötland](#)
- [Fordon 2019, Trafikanalys](#)
- Hållbart resande i praktiken: Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus, SKL och Trafikverket, 2010.
- Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket, 2012.
- [Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2019, Svensk Kollektivtrafik](#)
- Kollektivtrafikens utveckling – en analys av den nationella statistiken, rapport 2015:15, Trafikanalys, 2015.
- Kundundersökning, Östgötatrafiken, maj 2016.
- Kunskapssammanställning-EURO VI stadsbussar, Rapport nr 157079 Ecotrafic, 2015.
- Länsplan för regional transportinfrastruktur (LTP) 2018-2029, Region Östergötland, 2018.
- Medborgardialog med gymnasieungdomar, hösten 2014, Rapport från trafik- och samhällsplaneringsnämnden, Dnr TN 2014-73.
- Medborgardialog med landsbygdsboende, våren 2015, Rapport från trafik- och samhällsplaneringsnämnden, Dnr TSN 2015-212.
- Mål för framtidens resor och transporter, Regeringens proposition 2008/09:93
- [Trender i transportsystemet, Trafikverkets omvärldsanalys 2018](#)
- Personbilsparkens fossilberoende – utveckling och styrmedel, Rapport 2016:11, Trafikanalys.
- Prognos för persontrafiken 2040, Rapport 2016:059, Trafikverket.
- Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling av kollektivtrafiken, En vägledning och ett verktyg, Sveriges Kommuner och Landsting med flera, 2015.
- [Regional bostadsmarknadsanalys för Östergötland 2019, Länsstyrelsen i Östergötland](#)
- Regionalt utvecklingsprogram >2013 för Östergötland, Regionförbundet Östsam, 2012.
- Resvaneundersökning 2014, Region Östergötland, december 2014.
- Riktlinjer för en tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland, Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, 2014.
- [RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2014–2015, Statistik 2016:15, Trafikanalys.](#)
- Statistikdatabasen, Statistiska Centralbyrån, www.scb.se.
- [Statistik om bussbranschen, Sveriges bussföretag, augusti 2019](#)

- Strategisk inriktning för Östergötlands engagemang i tågtrafik, beslutsunderlag, Region Östergötland, 2015-09-10. Dnr TSN 2015-226.
- Trafikering med nya höghastighetsbanor Stockholm-Göteborg/Malmö, Trafikverket, 2015.
- Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST) Utgåva 2, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket, 2007.
- Trafik- och mobilitetsplan, Malmö stad, 2016.
- Trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen, Region Stockholm, 2019.
- Vision för Sverige 2025, Boverket, november 2012.
- Vägledning för webbutveckling, Post- och telestyrelsen (PTS), www.webbriktlinjer.se
- Välfärd, SCB:s tidskrift, 1/2016 och 4/2015.

Bilaga 1, Tillgänglighetsanpassade hållplatser

Prioritetsordning för tillgänglighetsanpassning

Enligt målsättningen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafikens infrastruktur i första hand ske av hållplatser i tätorter och bytespunkter. Men även vid andra strategiskt viktiga punkter såsom sjukhus, vårdinrättningar, äldreboenden och skolor. Hållplatser utmed linjer i stomlinjenätet för den östgötska kollektivtrafiken samt hållplatser med 20 påstigande **eller fler** per dag prioriteras.

Stomlinjer

Nedan listas de utpekade regionala stomlinjerna i Östgötatrafikens system för sommaren 2020. För stadslinjerna i Linköping och Norrköping har linjerna redovisats för sin kommande linjenumrering som börjar att gälla i juni 2020. Redovisning av stomlinjer samt ajourhållning av vilka dessa är sker årligen via Östgötatrafikens uppdrag och ordinarie processer.

Lokala stomlinjer

Linköping

Linje 1	Skäggetorp-Vidingsjö
Linje 2	Lambohov-US-Resecentrum
Linje 3	Ryd-Resecentrum
Linje 4	Lambohov-US-Resecentrum
Linje 5	Skäggetorp-Ekholmen
Linje 6	Malmslätt-Resecentrum

Norrköping

Linje 2	Fridvalla-Kvarnberget
Linje 3	Vidablick-Klockaretorget
Linje 11	Åby-Norrköping-Lindö
Linje 12/13	Ingelsta-Centrum-Vrinnevi

Motala

Linje 301	Väster-Västra Lund
Linje 303	Bråstorp-Charlottenborg
Linje 305	Bråstorp-Ekenäs

Regionala stomlinjer

Linje 81	Östgötapendeln
Linje 30	Åtvidaberg-Linköping
Linje 39	Kisa-Linköping
Linje 40	Finspång-Norrköping
Linje 45	Söderköping-Norrköping
Linje 46	Valdemarsvik-Norrköping
Linje 433	Kolmården-Krokek-Norrköping

Nuläget avseende hållplatser anpassade för personer med funktionsnedsättning

Tabellen visar hållplatser på stomlinjenätet samt hållplatser med 20 påstigande eller fler per dag där samtliga hållplatslägen är anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Samtliga hållplatslägen är tillgänglighetsanpassade

Abborreberg	Kardusen	Rågängen
Abisko	Karlsro	Räknestickan
Alléskolan	Kimstad station	Rättaregatan
Alsättersgatan	Kiselgatan	Saab Norra porten
Anders Ljungstedts gy.	Klampenborg	Sandbyhov
Aspnäset	Klockaretorget	Siemens kontor
Aspnäsvägen	Klostergatan	Sjövik
Banérgatan	Koppargatan 30	Skarphagens centrum
Bankekind affären	Kristinagatan	Skeda udde riksväg 34
Barnhemsgatan	Kråkrivsvägen	Skolgatan
Berg Hagvägen	Kullborg	Skolgårda skola
Berga Söderleden	Kungsgatan	Skäggetorp centrum
Bergdalsgatan	Kungshögaskolan	Skänninge station
Bergska skolan	Kungsladugatan	Skänningevägen Vadstena
Björnkärsskolan	Kvarnberget	Slestadsskolan
Blomgatan	Kärna skola	Solhaga
Blommelundsgatan	Kärnabrunnsgatan	Sparvstigen
Blå kiosken	Köpmansgränd	Sporthallen
Borggården	Landbogatan	Spångerum
Boställsgatan	Lasarettsvägen	Staby bro
Braskens bro	Ledungsplan	Stationsgatan
Breda vägen	Lernia Motala	Stensättersvägen
Brigadgatan	Lidaleden	Stora Torget
Broocmans plan	Lilla Ullevi	Stortorget Norrköping
Bruksgatan	Linghems station	Strågatan
Bråstorp centrum	Linköping Arena	Strömsfors vägkors
Bygdegatan	Linköpings resecentrum	Södra allén
Bygärdesgatan	Ljunghagsvägen	Södra Ullstämman
Bävervägen	Ljungsbro busstation	Tallboda centrum
Charlottenborg Strandv.	Ljura centrum	Tannefors center
Djurgården centrum	Ljura spårvägsbro	Tegelbruket
Drabantgatan	Ljuraskolan	Tegelbruksgatan
Drottningplan	Lokegatan	Teknikringen
Edberga	Lundby industriområde	Tenngatan
Ekhaga	Lyckornas centrum	Tinnerbäcksbadet
Ekholmen Brokindsleden	Majelden	Tinnerbäcksgård
Ektorps centrum	Mandelblomsvägen	Tokarps skola
Ekängen Bryggvägen	Mantorps station	Tornet
Eköns centrum	Margaretagatan	Tornhagen

Eneby centrum	Mellangrind	Torpavägens vändplats
Fagottgatan	Mellangården	Torsten Fogelqvists g.
Falkgatan	Middagsgatan	Trädgårdstorget
Finspång station	Missionskyrkan	Tullhusgatan
Forskningsbyn	Mjärdevi	Ullevi
Fröstorpsgratan	Mjärdevi Center	Universitetet Golfbanan
Fågelsångsvägen	Mjölby resecentrum	Urbergsgatan
Fårhagsvägen	Morgongatan	US Norra entrén
Fårsaxvägen	Motala Central	US Södra entrén
Fårullsvägen	Myntgatan	Vadstena brandstation
Fönvindsvägen västra	Myntgatan	Valdemarsviks busstation
Fönvindsvägen östra	Mårdtorpsgratan	Valhallavägen
Gamla lasarettet	Mårsängsvägen	Vallaplan
Gamla Linköping	Mässhallen	Vallastadens skola
Grebovallen	Mäster Mattias väg	Vattenverkssvägen
Grindgatan	Nedre Johannelund	Verkstadsstorget
Grosvadsskolan	Nobelstorget	Vetegatan
Gröna vägen	Norrbergavägen	Vidablick
Gusums centrum	Norsholms centrum	Vigfastgatan
Gärdesgatan Linköping	Nya torget	Vinkännaren
Hackefors	Nygård Linköping	Vistinge
Hagaskolan	Nytorp	Vretagymnasiet
Hageby centrum	Nämndemansgården	Vårdcentralen Kisa
Hageby vårdcentral	Odalgatan	Vårdsbergsvägen
Hallonvägen	Odalgatan Linköping	Vårgård
Harvestad	Oxhagsgatan	Väster 71:an
Hemmansgatan	Parkgatan	Åbylund
Hjulsbro skola	Resedan	Ålerydsvägen västra
Hovstullen	Ridhusgatan	Ånestadsgatan
Hultet	Rimforsa riksväg 34	Änggårdsskolan
Hässlegatan	Ringarums centrum	Ättetorpsvägen
Höghultsvägen	Rotegatan	Ödegårdsgatan 11
Idrottsgatan	Roxtorpsgratan	Ödegårdsgatan 24
Ingelsta Handelscentrum	Rusthållaregården	Östernäs
Isberget	Ryd centrum	Östra Husby centrum
Jakobsdal	Rydsvägen 236	Östra Rydsvägen
Järdalavägen 50	Rydsvägens ändhållplats	
Kaptensgatan	Råberga bro	

Följande tabell visar hållplatser på stomlinjenätet samt hållplatser med 20 påstigande eller fler per dag där ett eller flera hållplatslägen inte är anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Ett eller flera hållplatslägen är INTE tillgänglighetsanpassade

Agneshögs gård	Hårstorpssvägen	Skarphagsgatan
Aktergatan	Härnegatans vändplats	Skarsätter
Albrektsvägen	Hörsalsparken	Skattegården
Aspeliden	IKEA	Skogstorp Ljungsbro
Atriumhusen	Johannelunds centrum	Skrivaregatan
Bastuban	Karlshovsskolan	Skvallertorget
Berga centrum	Kisa station	Skälvs gård
Bergsbadvägen	Knäppingsborgsgatan	Skärblacka centrum
Bestorp	Kohagsvägen	Slåttergatan
Biltema	Kollbergsgatan	SMHI
Björkbacken	Kolmårdens station	Solberga
Björsäters kyrka	Kvinnebyvägen 95	Spiran
Blockstensgatan	Kärna kors	Sprängstensgatan
Blåsväddret	Kättsättersgatan	Stiglötsgatan
Borensbergs bussterminal	Lasarettet entrén	Stora Torget Linköping
Borensbergs centrum	Lillsjövägen	Stormarknaden
Boxholms station	Lingvallen	Strömbacken
Brokinds gård	Loftegatan	Sturefors centrum
Bråstorp Västra	Luxorgatan södra	Styrmansgatan
Cedersborgsvägen	Länsmuseet	Ståthögavägen
Centralbadet	Länsstyrelsen	Sågarebacken
Charlottenborg Övre	Marielund	Såpkullen
Charlottenborgs C	Marielundsskolan	Säckgatan
Dalviksgatan	Masugnen	Söder Tull
De Geersgatan	Matteusskolan	Söderledskyrkan
Djäkneparksskolan	Minkgatan Borensberg	Södra skolan
Ekdalsvägen	Mjölby centrum	Sörgårdsgatan
Ekholmens centrum	Morängatan	Tegskiftesgatan
Ekholmsskolan	Mässvägen	Tenndosan
Ektorpsgatan	Nelinsgatan	Topasen
Ekvägen	Norr Tull	Trumpetaregatan
Erikslundsplan	Norra Tornby	Vammarskolan
Eskadern	Norrköpings resecentrum	Vikingstads station
Fanjunkaregatan	Norrledens vändplats	Vist skola
Fogdegatan	Pinnmogatan	Vreta klosters kyrka
Folkets Park	Pionjärgatan	Vrinnevisjukhuset
Fredriksdalsgatan	Poleraregatan	Vägträffen
Fridvalla	Rambodal	Vänsterkroken
Generalsgatan	Rambogatan	Väster Briggen
Grebo affär	Regementsgatan	Väster centrum

Gråbergsgatan	Rimforsa station	Väster Klyvaregatan
Gymnastikgatan	Ringdansens centrum	Väster Tull
Harstenagatan	Risbrinksgatan	Åby centrum
Hasselvägen	Rådhuset	Åbygård
Heimdalsvägen	Rökglasat	Åtvidabergs resecentrum
Heleneborgsgatan	Saab Civila	Ättetorp
Herstabergsvägen	Sandbyhovsviadukten	Ättetorps kyrka
Herstadberg	Sandgårdsgatan	Ödeshög Torget
Hospitalsgatan	Sandviken	Östantorp
Humlegatan	Sandåsvägen	Österbymo busstation
Hyddmarken	Seglaregatan	Östra Eneby kyrka
Hyvlaregatan	Sidvindsvägen	Övre Johannelund

Bilaga 2, Samrådsprocessens omfattning

Samrådsprocessen

Under hösten 2019 fram till våren 2020 har samråd och dialoger hållits med kommuner, trafikföretag, näringsliv, allmänhet med flera. En politisk referensgrupp, vald av kommunerna, tillsattes för att säkra att kommunernas inspel kom med i arbetet med uppdateringen av regionalt trafikförsörjningsprogram.

Inbjudan till dialoger och samråd har sänts till kommunerna i Östergötland, närliggande län, näringsliv, allmänhet med flera. Varje möte inleddes med en presentation av innehållet i regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland och processen kring revideringen. Vid de flesta mötena har ett antal frågeställningar diskuterats.

Regionledningskontoret
Eva Skagerström

2020-04-03

TSN 2019-81

Enligt sändlista

Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland ->2030

Regionalt trafikförsörjningsprogram är ett strategiskt dokument som både beskriver behovet av kollektivtrafik i regionen och sätter upp de långsiktiga målen för regionens kollektivtrafikförsörjning. Som ett verktyg i utvecklingen av en framtida hållbar region berör kollektivtrafiken det vardagliga livet för regionens invånare. Samtidigt är kollektivtrafiken en förutsättning för näringslivets och olika samhällsaktörers verksamhet i regionen.

Regionalt trafikförsörjningsprogram ->2030 beslutades av regionfullmäktige 2016. Under 2019 beslutades att en uppdatering skulle ske och att denna ska sändas på remiss.

Under hösten 2019 och våren 2020 har samråd och dialoger hållits med kommuner, trafikföretag, näringsliv, allmänhet med flera. Utifrån genomförda samråd och dialoger har en remissversion av uppdaterat Regionalt trafikförsörjningsprogram ->2030 tagits fram och fastställts av Trafik- och samhällsplaneringsnämnden. Förslaget finns att hämta på Region Östergötlands webbplats: <https://www.regionostergotland.se/Om-regionen/Uppdrag-och-ansvar/Kollektivtrafik/Regionalt-trafikforsorjningsprogram/>

Synpunkter sänds senast den 18 juni 2020 till:
registrator@regionostergotland.se eller till adress Region Östergötland,
Regionala kollektivtrafikmyndigheten, 581 91 Linköping.
Märk synpunkterna med "RTP>2030".

Med vänlig hälsning



Sofia Malander
VD AB Östgötatrafiken

Regionledningskontoret
Eva Skagerström

2020-04-03

TSN 2019-81

Sändlista:

Arriva AB
Bergkvarabuss AB
BIVAB
Blivabuss AB
Blåklintsbuss AB
Boxholms kommun
Boxholms taxi AB
Branschföreningen
tågoperatörerna
Bussbolaget Östergötland
Citysamverkan i
Norrköping
Connect Bus AB
E-Buss i Sverige AB
Finspångs kommun
Flixbus
Flygbussarna
Funktionsrätt
Östergötland
Företagarna Östergötland
Häleståbuss
Högstad produktion
Keolis Sverige AB
Kinda Busstrafik AB
Kinda kommun
Kättilö båttransporter
Lingmerths buss
Linköping Taxi och
service
Linköpings kommun
LRF Lantbrukarnas
riksförbund
Länsstyrelsen i
Östergötland
Mjölby kommun
Mjölby taxi AB
Motala kommun
Mälardalstrafik AB
Nilsbuss AB
Nobina Sverige AB
Norrköpings kommun
Nykilns Trafik AB
Ombergsbuss AB
Politisk referensgrupp
RTP
Ramkvillabuss

Region Östergötlands
Pensionärsråd
Resenärsforum
Ringarums Busstrafik AB
RKTm Region
Jönköpings län
RKTm Region Kalmar
län
RKTm Region Sörmland
RKTm Region Örebro län
SamBus
Silverlinjen
SJ AB
Snälltåget
Stångåbuss trafik AB
Svensk kollektivtrafik
Svenska bussbranschens
riksförbund
Svenska bussbranschens
riksförbund
Svenska taxiförbundet
Svenskt näringsliv
Sveriges regioner och
landsting
Söderköpings kommun
Taxi Motala/Vadstena AB
Taxibil i Östergötland AB
Taxiboo
Thomas Kimmehed AB
TK Buss Kisa AB
Trafikverket Region Öst
Transdev i Sverige AB
Transportstyrelsen
Tranås Taxi
Ulf Nilsson
Vadstena kommun
Vadstenabuss AB
Valdemarsviks kommun
Vy Express AB
Väderstad Trafik AB
Ydre kommun
Åkerbergs Trafik
Åtvidabergs kommun
Ödeshögs kommun
Örnebo Buss AB
Östra Ryds Bil- och
busstrafik AB

Östsvenska
handelskammaren
Överenskommelsen
(Civilsamhället RÖ)

Trafikförsörjningsprogram 2020-2024



REMISSVERSION
APRIL 2020

Innehåll

1. Bakgrund och ramverk	4
1.2 Organisation och samverkan	7
1.3 Samrådsprocessen	8
2. Planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken i Halland	10
2.1 Övergripande förutsättningar för kollektivtrafiken	10
2.2 Resandet i Halland	14
2.3 Kollektivtrafikens utmaningar	15
3. Mål och vision-Halland bästa livsplatsen	18
3.1 Långsiktiga och regionala mål för kollektivtrafiken	18
3.2 Nationella mål	18
3.3 Agenda 2030	19
3.4 En hållbar tillväxt i Halland	20
3.5 Uppföljning och indikatorer	21
4. Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken	23
4.1 Trafikeringsstrategi	23
4.2 Metod för trafikutveckling	25
4.3 Principer för biljettsortiment och prissättning	26
4.4 Kollektivtrafikens infrastruktur	27
5. Kollektivtrafikstråk i Halland	30
5.1 Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland	31
5.2 Kollektivtrafikutbud i Halland	33
5.3 Sammanställning stråk	33
6. Trafikeringsbehov tåg 2030-2050	41
6.1 Tågsystem i Halland	41
6.2 Västkustbanan	42
6.3 Viskadalsbanan	48
6.4 Markarydsbanan	48
6.5 Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ)	48

7. Samplanering och ansvarsfördelning.....	51
7.1 Attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling.....	51
7.2 Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet.....	51
7.3 Ansvarsfördelning och samverkan.....	52
7.4 Hållplatser och stationer.....	53
7.5 Investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur.....	53
7.6 Samhällsutveckling.....	53
7.7 Attraktiv busstrafik – trafikering och fordon.....	55
7.8 Samplaneringsmodellen.....	56
8. Särskild kollektivtrafik.....	57
8.1 Färdtjänst.....	57
8.2 Sjukresor.....	57
8.3 Skolskjutstrafik.....	58
8.4 Strategier och målsättningar.....	59
8.5 Uppföljning och indikatorer särskild kollektivtrafik.....	59
9. Ekonomiska förutsättningar och finansiering.....	60
9.1 Samhällsnytta.....	60
9.2 Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken.....	60
9.3 Finansiering av den särskilda kollektivtrafiken.....	61
9.4 Riktlinjer för ekonomin.....	61
9.5 Allmänna principer för tillköp.....	61
10. Kommersiell trafik.....	63
10.1 Allmän trafikplikt.....	63
10.2 Tillgång till infrastruktur.....	63
10.3 Tillgång till biljett- och betalsystem.....	63
10.4 Tillgång till informationssystem.....	64

1. Bakgrund och ramverk

Som kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland upprätta ett Trafikförsörjningsprogram där kollektivtrafikens omfattning och utveckling beskrivs strategiskt på kort- och lång sikt.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafik kan indelas i lokal och regional, interregional samt internationell kollektivtrafik. I kollektivtrafiklagen som inrättades 2012, regleras den lokala och regionala kollektivtrafiken. Regional kollektivtrafik definieras i lagen som "sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov". Beslut om allmän trafikplikt gäller regional kollektivtrafik.

Regional kollektivtrafikmyndighet

Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som har ansvar för den regionala kollektivtrafiken och för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Som kollektivtrafikmyndighet har Region Halland det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i Halland. Fem av länets sex kommuner har även överlämnat ansvar för färdtjänsten och riksferdtjänsten till Region Halland.

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är det övergripande styrdokumentet för Halland. Här återfinns Hallands vision: Halland – bästa livsplatsen 2020.

Regional Tillväxtstrategi

Tillväxtstrategin som togs fram 2014, utgår ifrån RUS och riktar in sig på de tillväxtskapande faktorerna. Målen i Tillväxtstrategin är utgångspunkten för det regionala Trafikförsörjningsprogrammet.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Kollektivtrafiklagen beskriver att trafikförsörjningsprogrammet bland annat ska innehålla riktlinjer för utveckling av kollektivtrafiken. Det ska rymma både en långsiktig och strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt. Programmet innehåller även

en redovisning av färdtjänst och sjukresor, information om arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser, mål kopplade till ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet samt Region Hallands inställning till kommersiell trafik. Programmet aktualiseras vart fjärde år i samband med ny mandatperiod.

Kollektivtrafikplan

Varje år utformar Hallandstrafiken en Kollektivtrafikplan utifrån riktlinjerna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Framtagandet av planen sker i nära dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess. I planen beskrivs det operativa genomförandet, exempelvis linjeförändringar och turutbud för det kommande året med utblick ytterligare två år framåt.

Allmän trafikplikt

Med allmän trafikplikt avses den kollektivtrafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten fastställer ska vara ett ansvar för samhället. Denna trafik ska beskrivas och formellt beslutas av myndigheten. Trafiken ska därefter upphandlas och regleras enligt politiskt beslutade riktlinjer. Beslut om allmän trafikplikt är information till invånare och näringsliv samt till trafikföretag som avser utföra kommersiell trafik.

Kommersiell kollektivtrafik

I trafikförsörjningsprogrammet görs en avvägning mellan vilken trafik som samhället tar ansvar för och vilken trafik som bedrivs kommersiellt. Det förenklar för företag att komma in på kollektivtrafikmarknaden, vilket kan bidra till ett större utbud för invånarna. Kollektivtrafiklagen gör det fritt för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik.

Samarbete för utveckling av kollektivtrafiken

Kort- och långsiktig utveckling av kollektivtrafiken enligt programmet görs i samarbete mellan bland andra de halländska kommunerna, Region Halland, Hallandstrafiken och Trafikverket.



KOLLEKTIVTRAFIKLAGEN I SAMMANDRAG

1§ Regionen och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken. [...] Regionen och kommunerna får dock komma överens om att antingen regionen eller kommunerna ska bära ansvaret.

1b§ Om en region ensam ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med regionen om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen annars skulle tillhandahålla.

2§ I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)

8§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram (TFP) fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

9§ Trafikförsörjningsprogrammet ska tas fram i samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten i angränsande län, berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, näringsliv och resenärer. I de fall en region ensam är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

ÖVRIGA UPPGIFTER FÖR DEN REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN

12§ Efter överenskommelse med regionen eller en kommun i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller regionen ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster. *Lag (2019:950).*

13§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.

14§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

NÄRMARE OM INNEHÅLLET I REGIONALA TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

10 § Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska 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 trafikpakt,
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.

1.2 Organisation och samverkan

Region Halland

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling och tillväxt. Region Halland är länsplaneupprättare vilket innebär ansvar för den långsiktiga planeringen av infrastrukturen i länet och den regionala infrastrukturplanen. Det ökar samordningsmöjligheterna mellan kollektivtrafikens utveckling och investeringar i infrastruktur på regionala vägar och till viss del även på järnvägar. Kollektivtrafik och infrastruktursatsningar är nära knutna till varandra.

Hallandstrafiken

Hallandstrafiken AB är ett helägt bolag av Region Halland och har som huvuduppgift att sköta den operativa planeringen av kollektivtrafiken i länet. Hallandstrafiken AB upphandlar och samordnar den regionala kollektivtrafiken i Halland på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten. Bolaget bereder även ärenden åt kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikverket

Trafikverket är ansvarigt för investeringar, drift och underhåll av statliga (nationella och regionala) vägar och järnvägar. Dialogen, samarbetet och samplanering med Trafikverket är en viktig del i utvecklingen av kollektivtrafiken och därmed också i utvecklingen av Halland. Trafikverket ansvarar för att ta fram den nationella transportplanen och denna plan är grunden för utveckling av det statliga transportsystemet. I nationell plan för transportsystemet beslutas om nyinvesteringar bland annat på järnvägssidan och där finns även medel till drift och underhåll.

Kommunerna i Halland

Kommunerna i Halland är viktiga aktörer i utvecklingen av Halland och av kollektivtrafiken. Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna ansvaret för hur bebyggelse- och samhällsplaneringen utformas lokalt. Utformning av staden och nya bostadsområden sätter ramarna för vad som kan åstadkommas med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken bör integreras i samtliga delar av samhällsplaneringsprocessen och beaktas i tidiga skeden i kommunens planering. Det krävs samplanering för att lösningarna ska bli bra för invånarna vilket förutsätter nära samarbete mellan Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna.

Samarbetet med kommunerna på politisk nivå sker genom fortlöpande dialog med kommun- och regionledningsforum. Hallandstrafiken träffar kommunerna regelbundet på en mer operativ basis och har dialoger vid framtagandet av den årliga Kollektivtrafikplanen. Region Halland tillsammans med Hallandstrafiken anordnar regelbundet möten för kommunrepresentanter som arbetar med frågor som berör kollektivtrafik och infrastruktur.

Angränsande regioner

Halland har starka funktionella band med angränsande regioner, främst längs kuststräcket mot Göteborg respektive Helsingborg- Malmö. Utveckling av den länsöverskridande kollektivtrafiken kräver samarbete med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Öresundstågssystemet är ett sådant exempel på samarbete, vilket är ett mellanregionalt och internationellt tågssystem i Öresundsregionen. Arbetspendlingen mellan Kungsbacka kommun och Västra Götalandsregionen är mycket omfattande. Kollektivtrafikmyndigheterna i Halland och Västra Götaland har i en avsiktsförklaring angivit att intentionen är att det pågående samarbetet ska fortsätta för att minimera effekterna av länsgränsen samt underlätta planerings- och beslutsprocesser.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige (RSS) är ett samarbetsorgan för Sveriges sex sydligaste regioner: Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg samt Region Skåne. Regionsamverkan Sydsverige arbetar för en långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling i de sydligaste regionerna. Infrastruktur och kollektivtrafik är två av flera områden där samarbete pågår.

Inom RSS är det framtaget ett positionspapper. (<https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2019/10/Positionspapper-kollektivtrafik-2019-10-07.pdf>)¹ Syftet med ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. I positionspapperet har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram kring utvecklingen av den gränsöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige.

Greater Copenhagen

Greater Copenhagen-samarbetet är ett näringslivspolitiskt partnerskap mellan Region Skåne och Region Halland i Sverige, Region Själland och Region Hovedstaden i Danmark och de tillhörande 85 kommunerna. Tillsammans arbetar

¹ (<https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2019/10/Positionspapper-kollektivtrafik-2019-10-07.pdf>) Positionspapperets punkter finns inarbetade i Trafikförsörjningsprogrammet.

de olika parterna för att skapa ökad tillväxt, växande arbetsmarknad och god livskvalitet för regionens totalt 4,3 miljoner invånare. Ett av målen är att bygga en region av internationell betydelse. Greater Copenhagen arbetar bland annat med att stärka en gränslös kollektivtrafik som ska göra det lättare att resa inom Greater Copenhagen.

STRING

STRING (Southwestern Baltic sea Transnational area Implementing New Geography) är ett gränsöverskridande samarbete mellan regioner och städer i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland, som Halland är med i. Syftet med STRING är att stärka den regionala utvecklingen i tillväxtbältet Oslo–Göteborg–Halland–Malmö–Köpenhamn–Hamburg.

1.3 Samrådsprocessen

Dialog med berörda aktörer

Dialog och samarbete är centralt för att kollektivtrafiken ska bidra till samhällsutveckling och möta hallänningarnas

vardagsbehov. Trafikförsörjningsprogrammet utformas efter dialog med kommuner, Trafikverket, grannregioner, branschföretag men också medborgare och resenärer. Analysen av dialogerna tas omhand av Region Halland i samarbete med Hallandstrafiken och kommer användas som ett underlag till det strategiska arbetet med kollektivtrafik i länet.

I dialog med kommuner, Trafikverket och grannregioner var fokus på kollektivtrafiken som ett verktyg för utveckling av regionen och för att möjliggöra att fler väljer kollektivtrafiken som sitt första val. Kommunerna presenterade sina utvecklingsplaner och beskrev den inriktning som de ansåg var viktig för kollektivtrafiken på kort- och lång sikt. I dialog med grannregionerna var den gränsöverskridande trafiken i fokus samt gemensamma utmaningar kopplade till kollektivtrafiken. Dialogen med Trafikverket har fokuserat på det behov av infrastruktur som krävs för att utveckla kollektivtrafiken och som ligger till grund för att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik.



Dialog med medborgare

Som en del i dialogfasen användes en digital enkät. Syftet med dialogen var att lyssna in invånarnas och resenärernas behov och få input till trafikförsörjningsprogrammet.

I den digitala enkäten fick invånare svara på frågor som handlar om resbehov, utmaningar och möjligheter kopplade till kollektivtrafiken. Enkäten fanns under några månader tillgänglig på Region Hallands webbsida, i ett sammanhang där det gick att fördjupa sig mer om Trafikförsörjningsprogrammet. Den marknadsfördes i sociala medier och togs

också fram som ett fysiskt större vykort, för invånare att fylla i. Några strategiskt viktiga platser valdes ut och besöktes i Halland. Syftet var att få en mångfald i svarsunderlaget, att ge så många som möjligt att delta och påverka processen.

Remiss till intressenter i samhället

Remissversionen av det nya trafikförsörjningsprogrammet kommer att skickas till kommuner, grannregioner, Trafikverket, Länsstyrelsen, intresseorganisationer, civilsamhället och tillgänglighetsforum.

Tyck till!

Du kan vara med och påverka framtida kollektivtrafik i Halland. En bra kollektivtrafik gör det enklare att bo, men också att arbeta och driva företag, i länet. Nu vill vi göra kollektivtrafiken ännu bättre. TACK för att du svarar på vår enkät!

Kön

- ☐ Kvinna
- ☐ Man
- ☐ Håller sig själv
- ☐ Vill ej svara

Ålder

- ☐ 12-20 år
- ☐ 21-25 år
- ☐ 26-30 år
- ☐ 31-45 år
- ☐ 46-60 år
- ☐ 61-80 år
- ☐ 81+ år

Är du regelbundet med kollektivtrafik?

Med regelbundet menar du mer än någon gång per vecka.

- ☐ Ja, regelbundet
- ☐ Nej, inte regelbundet
- ☐ Jag åker regelbundet

För vilka resor använder du kollektivtrafik?

Välj minst ett alternativ.

- ☐ Arbetspendling
- ☐ Studier
- ☐ Fritid
- ☐ Sjukvård
- ☐ Annat

Vilket vilka trafikslag använder du?

Välj minst ett alternativ.

- ☐ Tåg
- ☐ Stadsbuss
- ☐ Regionbuss
- ☐ Serviceresor
- ☐ Annat

Vad skulle kunna få dig att åka mer kollektivt?

Välj minst ett alternativ.

- ☐ Högstbusspunkt i närområdet
- ☐ Saker cyklar och vagnvagn
- ☐ Därför att det är en bra miljö att bo i
- ☐ Därför att det är en bra miljö att bo i
- ☐ Därför att det är en bra miljö att bo i

Vad är viktigast när du åker kollektivt?

Rangordna de tre viktigaste faktorerna.

- ☐ Att jag kommer fram i tid
- ☐ Att jag reser bekvämt
- ☐ Att jag kan arbeta enbart
- ☐ Att det är en bra miljö att bo i
- ☐ Att jag reser med trygghet

Sysselsättning

- ☐ Studier
- ☐ Arbetspendling
- ☐ Fritid
- ☐ Annat

Var bor du?

- ☐ Falkenberg
- ☐ Halmstad
- ☐ Hylte
- ☐ Kungälv
- ☐ Lerum
- ☐ Västervik
- ☐ Örebro

Region Halland

Om du vill ha mer information om det nya trafikförsörjningsprogrammet för Halland, kontakta oss på telefon 0300-2000. E-postadress: trafik@regionhalland.se. Du hittar mer information på www.regionhalland.se.

2. Planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken i Halland

I detta kapitel sätts kollektivtrafiken i Halland i ett större sammanhang och fokuserar på de övergripande förutsättningar, som påverkar och har påverkat den halländska utvecklingen.

2.1 Övergripande förutsättningar för kollektivtrafiken

Ett växande Halland med en flerkärnig ortstruktur

Halland växer i ett växande sydvästsverige. Befolkningen i Halland har ökat konstant sedan 1950-talet och befolkningen ökar i snabb takt. Befolkningstillväxten sker framför allt utmed kusten men även i många orter i det halländska inlandet. Detta då inflyttningen till dessa delar är störst och bostadsbyggandet är mest omfattande. Den halländska befolkningstillväxten är en kombination av inflyttningar, födelseöverskott, en växande, föränderlig och bred arbetsmarknad samt ökad tillgänglighet genom infrastrukturinvesteringar.

Medelinkomsten i Halland är hög och den växer liksom den halländska befolkningens utbildningsnivå. Längs kustområdena är både utbildningsnivå, förvärvsfrekvensen och medelinkomst som högst. Medelinkomster, förvärvsfrekvenserna och utbildningsnivån är över riksnittet även i det halländska inlandet. Ett område, likt Halland, som haft en stor inflyttning under lång tid får högre medelinkomst, ökat skatteunderlag, högre utbildningsnivå, växande lokala arbetsmarknader och ökad rörlighet. Det ger bra förutsättningar till utveckling men genererar också ett behov av att transportera sig.

Halland har en god utveckling med flera jämnstarka kommuner och det finns inget givet regionalt centrum för hela länet. Det finns heller ingen gemensam arbetsmarknad för hela Halland. Dock växer redan befintliga arbetsmarknader. En bidragande faktor till detta är tågtrafiken på Västkustbanan som möjliggör goda resmöjligheter mellan lokala och regionala arbetsmarknader. Eftersom Halland är en del av flera lokala och regionala arbetsmarknader innebär detta att det inte finns en ge-

nerell kollektivtrafiklösning som gäller för hela Halland som tillgodoser alla behov i arbets- och studiependlingen. I Halland är det olika transportbehov som behöver tillgodoses beroende på om det är i norr och söder, utmed kusten eller i inlandet.

Halland är en del av den flerkärniga ortstrukturen i sydvästra Sverige och detta har bidragit till Hallands positiva utveckling. Genom att det är lätt att resa inom regionen och till närliggande arbetsmarknader utanför Halland med både bil och kollektivtrafik ökar attraktiviteten. Den korta restiden mellan orterna längs kusten och inlandet har inneburit att arbetsmarknaderna växer. Det innebär också att regionen blir en sammanhängande helhet där det är lätt att förflytta sig utan att märka de administrativa gränserna vilket gynnar de halländska kommunerna.

Att Halland och hela västkusten är flerkärnigt öppnar för större utbyte mellan orterna då orterna ofta kompletterar varandra. Detta utbyte bör tillgodoses med kollektivtrafik där underlag av resenärer finns. Trots den omfattande och ökande pendlingen kan det konstateras att hallandskommunerna inte är helt beroende av pendling över en kommungräns för invånarnas förvärvsarbete. Fyra av kommunerna i Halland har starka egna arbetsmarknader där majoriteten av kommuninvånarna bor och arbetar i samma kommun. Dock är dessa kommuner beroende av mellankommunal pendling. Hallandskommunerna har alltså en hög självförsörjningsgrad. De två kommuner i Halland som har störst andel utpendlare är Kungsbacka, som ingår i Göteborgsregionens arbetsmarknad, och Laholm som har en stor utpendling till Halmstad. I sydvästra Sverige är kommuner med stor andel utpendlare geografiskt koncentrerade till storstädernas närområden.

Ett växande Halland genererar ett större resbehov

Rörligheten och utbytet mellan orterna, kommunerna och regionerna är omfattande och den här trenden förstärks ytterligare av inflyttare, främst från Göteborg. Halland drar nytta av storstadskoncentrationen, bland annat genom att stora delar av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad.

Arbetspendlingen över Hallands norra länsgräns är den näst största regionöverskridande pendlingsrelationen i Sverige. Göteborgs arbetsmarknad har med tiden växt in i stora delar av Halland och den kommer bli än tydligare när Västlänken kan tas i bruk, vilket sker tidigast år 2026. När Västlänken är på plats kommer det att vara möjligt att införa tågsystem som går direkt till stationer norr och öster om Göteborg utan byte. Att hela Halland är väl integrerat i stora arbetsmarknader är på lång sikt avgörande för Hallands förmåga att vara en attraktiv region. Men för att arbetsmarknaderna ska växa hållbart är det viktigt att det både är möjligt och effektivt att resa med kollektivtrafik. En stor del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad vilket i framtiden kommer att leda till kapacitetsbrister i kollektivtrafiksystemet. Med anledning av detta behöver kapaciteten byggas ut för att möjliggöra för hållbart resande även i framtiden.

Kommunhuvudorterna i och inom pendlingsavstånd utanför Halland utgör kärnor som förser invånare med både arbetstillfällen samt möjligheter till studier och service. Att möjliggöra för attraktiv möjlighet till studiependling är viktigt för regional utveckling och långsiktigt är det viktigt att kunna nå ett brett utbildningsutbud.

Det finns en potential att utöka utbytet mellan Halland och Skåne och då framförallt att knyta orterna längs kusten närmre varandra. Inom samarbetet i Greater Copenhagen råder enighet om att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas och påbörjas så snart som möjligt. Öresundsbron kommer inom en snar framtid att få kapacitetsproblem och därför är det viktigt att möjliggöra fler fasta förbindelser. En förutsättning för en växande arbetsmarknad bygger på befintliga och nya fasta förbindelser över Öresund och dessa har positiva effekter på hela Väst kuststråket. En ökad integration i Öresundsregionen främjar utveckling på både Själland och den svenska västkusten. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skapar goda förutsättningar för hallänningarna att ta sig till en större och integrerad arbetsmarknad.

Viskadalsbanan binder ihop Varberg och Borås som är två växande orter med delvis kompletterande arbetsmarknader. Genom en attraktiv trafik på Viskadalsbanan finns en potential för respektive arbetsmarknader att växa ytterli-

gare. Med en attraktiv trafik på Markarydsbanan finns det också förutsättningar för att pendlingen i stråket Halmstad-Hässleholm ska öka. Pendlingen inåt landet i övriga stråk är idag liten, mycket på grund av att det inte finns någon kompletterande arbetsmarknad på rimligt pendlingsavstånd i stråken mot Värnamo och Ljungby.

Transporter står för merparten av utsläppen

Klimatförändringar är en stor utmaning och transportsektorn måste ställa om för att begränsa utsläppen av klimatgaser. Samtidigt ökar den totala trafikmängden för varje år. Vi reser mer och längre sträckor och godstransporterna på väg ökar. Kollektivtrafikresandet ökar sakta men inte i takt med det totala resandet. Idag står vägtrafiken i Halland för den största delen av koldioxidutsläppen där trafiken på E6:an är starkt bidragande.

En mycket stor del av pendlingen sker idag med bil. Bil ses av många som det mest praktiska och ändamålsenliga färd sättet. De negativa miljökonsekvenserna av ett omfattande och ökande bilresande blir alltmer tydliga. De positiva effekterna av ökad rörlighet, som beskrivits ovan, riskerar att hamna i konflikt med beslutade miljömål. Förutom klimatpåverkan orsakar bilismen trängsel och buller som påverkar möjligheten att skapa en tät, funktionsblandad stad med god framkomlighet för kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är ett av flera medel för att minska klimatpåverkan ifrån transportsystemet och att kollektivtrafiken tar mer marknadsandelar ifrån bilen skapar förutsättningar för ett mer hållbart transportsystem.

Planera för att möta framtidens resbehov

Det finns inget som idag tyder på att Halland kan vänta sig minskande resandeflöden i närtid. 31 % av den arbetsföra befolkningen i Halland pendlar över en kommungräns, och om restiderna blir kortare tyder mycket på att denna andel kommer att vara större i framtiden. På längre sikt kan digitaliseringens möjligheter eller annan utveckling påverka behovet av att dagligen behöva resa till sin arbetsplats eller utbildning majoriteten av veckans dagar.

Antalet arbetsmarknadsregioner i Sverige har halverats de senaste trettio åren vilket tydligt visar att rörligheten ökat. Pendlingen ökar mellan regioner, kommuner och städerna i och kring Halland vilket innebär att man i högre utsträckning inte bor och arbetar i samma ort, kommun eller region. Kollektivtrafiken är en starkt bidragande orsak till att arbetsmarknaderna blir större. Utvecklingen visar att antalet pendlare över Hallands norra och södra gräns ökar vilket tyder på att arbetsmarknaderna vidgas. En utvecklad kollektivtrafik och utbyggd infrastruktur som motsvarar det

framtida resandebehovet är viktigt för att Halland ska kunna utvecklas hållbart. Vidare måste den framtida planeringen för kollektivtrafiken i Halland vara strategisk samt kommun- och länsgränsöverskridande.

För att kunna planera för framtiden är det viktigt att följa den halländska utvecklingen för ett jämlikt transportsystem. Män pendlar i stor utsträckning längre än kvinnor och högt utbildade pendlar oftast längre än lågutbildade. Kollektivtrafiken bidrar till större arbetsmarknadsregioner som leder till att befolkningen får tillgång till en större arbetsmarknad med fler valmöjligheter och att företagen får möjligheter att finna medarbetare med rätt kompetens. Handel, personliga tjänster och företagstjänster är branscher som förväntas växa. Dessa branscher växer i befolkningskoncentrationer, det vill säga där det redan bor många människor. Vilket innebär att den nya tidens jobb är nära knutet till storstadskoncentrationen.

Grunden för att fler ska resa kollektivt är att det finns utbud som motsvarar resbehovet i Halland. Det ska finnas tillräckligt många turer för att skapa flexibilitet i resandet, turerna ska gå på tider som passar resbehovet. Det räcker dock inte med relevant trafik för att flytta över fler resenärer till kollektivtrafiken utan det behövs även information om vilket utbud som faktiskt erbjuds. Det kan behövas andra insatser för att få fler att resa kollektivt. En bra produkt är naturligtvis grunden för kollektivtrafikens attraktivitet men det finns många faktorer som en trafikorganisatör eller en kollektivtrafikmyndighet inte råder över.

Kollektivtrafikmyndighetens primära ansvar är resor till studier och arbete och annat vardagsresande. Resor till arbete begränsar sig numera inte bara till morgon och eftermiddag/kväll under vardagar. Ett ökande antal personer har arbetstider som avviker från det traditionella. Allt fler arbetstagare har möjlighet att styra sin egen arbetstid, många företag tillämpar skift eller andra arbetstidsöverenskommelser som innebär att resan till arbetet kan börja andra tider på dygnet än de traditionella.

Utbudet för vardagsresande omfattar samtliga veckans dagar och en stor del av dygnet även om topparna i resandet fortfarande inträffar morgon och eftermiddag. Högtrafiktiderna har en tendens att tänjas ut till att omfatta flera timmar på morgonen och eftermiddagen vilket kan innebära att resandet efterhand kan komma att spridas ut.

Kollektivtrafiken

– en del av den regionala utvecklingen

För att generera samhällsnytta måste kollektivtrafiken samplaneras tillsammans med andra samhällsutvecklande områden. Kollektivtrafik är inte bara en transportfunktion utan också ett av många verktyg för samhällsutveckling. Genom att väga in kollektivtrafiken i bostadsplaneringen, eller andra delar i samhällsplaneringen kan kollektivtrafikens attraktions- och konkurrenskraft öka. Kollektivtrafikens framkomlighet är en framgångsfaktor som är beroende av insatser i gaturummet där kollektivtrafiken bör prioriteras. Samhälls- och bebyggelseplaneringen har stor betydelse för möjligheten att utveckla en väl fungerande kollektivtrafik. Kollektivtrafiken bidrar i stor utsträckning till att öka bostadsområdets och städers attraktivitet. Men det är inte stationen i sig som skapar attraktionskraft i en ort, det handlar också om närhet till arbetsmarknad, offentlig service och attraktivt boende.

Nybyggnation av bostäder i närheten av stråk skapar ett ökat underlag för kollektivtrafiken vilket också kan motivera ytterligare satsningar på kollektivtrafiken. Vetskapen om vart i Halland det kommer att gå kollektivtrafik utgör ett viktigt planeringsunderlag i den kommunala översiktsplaneringen. Kollektivtrafikstråken i detta program kan också ge en hänvisning till vad som behövs i form av nybyggnation och ökat befolkningsunderlag, för att nya områden eller stråk ska klassas som kollektivtrafikstråk. Det kan på sikt leda till ett ökat utbud av kollektivtrafik.

Att få fler att använda kollektivtrafiken istället för bilen avlastar de centrala delarna av städerna där det idag tidvis finns problem med trängsel. Om fler väljer att utföra sina resor med kollektivtrafik, cykel eller gång istället för med bilar minskar utsläppen, buller och trängsel från persontransporter. Dessa transportsätt ger vardagsmotion vilket i sin tur kan leda till ett friskare liv. Färre bilar ger mer plats åt en grönnare och tätare stad. Ytor som idag används som parkeringsplatser och för andra transportändamål kan användas till annat för att stärka de urbana kvalitetserna och bidra till utvecklingen av den hållbara, trivsamma staden. Arbetet med attraktiva städer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovation och kultur finns med som en prioritering i Tillväxtstrategin. Kollektivtrafiken kan, som ett verktyg, bidra till den utvecklingen som är förenat med attraktiva städer och stadsliv. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt.



Kvinnor och män reser olika

Resmönster skiljer sig åt mellan män och kvinnor och det är i val av färdmedel och reslängd som det skiljer mest.² Män väljer gärna bil och flyg. Kvinnor tenderar att i högre utsträckning använda kollektivtrafiken för kortare resor och då gärna för så kallade kedjeresor, vilket innebär att de uträttar fler ärenden per resa. Inom området hållbarhet och transportfrågor tenderar kvinnor att värdera ett miljövänligare beteende och vara mer positivt inställda till insatser inom transportområdet som är riktade mot att bromsa klimatförändringar.

Genom att analysera resmönster utifrån ett jämställdhetsperspektiv, kan planering av kollektivtrafiken samt insatser riktas för att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken samt säkerhetsställa en jämlik kollektivtrafik. Enligt en rapport från Vinnova (2020) skulle energianvändning och utsläpp från persontransporter i Sverige minska med nästan 20 procent om män reste som kvinnor. Dessutom skulle vi redan ha nått den nivå av minskat bilresande som bedöms krävas för att uppfylla klimatmålen till 2050.

² https://www.vinnova.se/contentassets/70704ea8651b4b899c9192eb474fcdd/vr20-05rapport_jamstalldhet_och_transportsystemet1.pdf

2.2 Resandet i Halland

Antalet hallänningar som pendlar mellan kommunerna i och utanför Halland har ökat över tid. I norra Halland är det redan idag ett stort resande, till stor del på grund av att en stor del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad. Söderut är flödena inte lika stora, men det finns en växande trend. I södra Halland och nordvästra Skåne finns det en potential att skapa en gemensam arbetsmarknad och därmed öka utbytet mellan orterna, i första hand mellan Halmstad och Helsingborg.

Resandet över länsgränserna mot Smålandslänen och de sydöstra delarna av Västra Götaland (Boråsregionen) är betydligt mindre i omfattning än resandet både söderut och framför allt norrut. Detta kan förklaras av att det är långt mellan de större kustorterna i Halland och större orter i Småland. Däremot har invånarna i Hylte kommun en arbetsmarknad som till stora delar är gemensam med västra delarna av Jönköpings län (Värnamo och Gislaveds kommuner) och Kronoberg (Ljungby kommun).

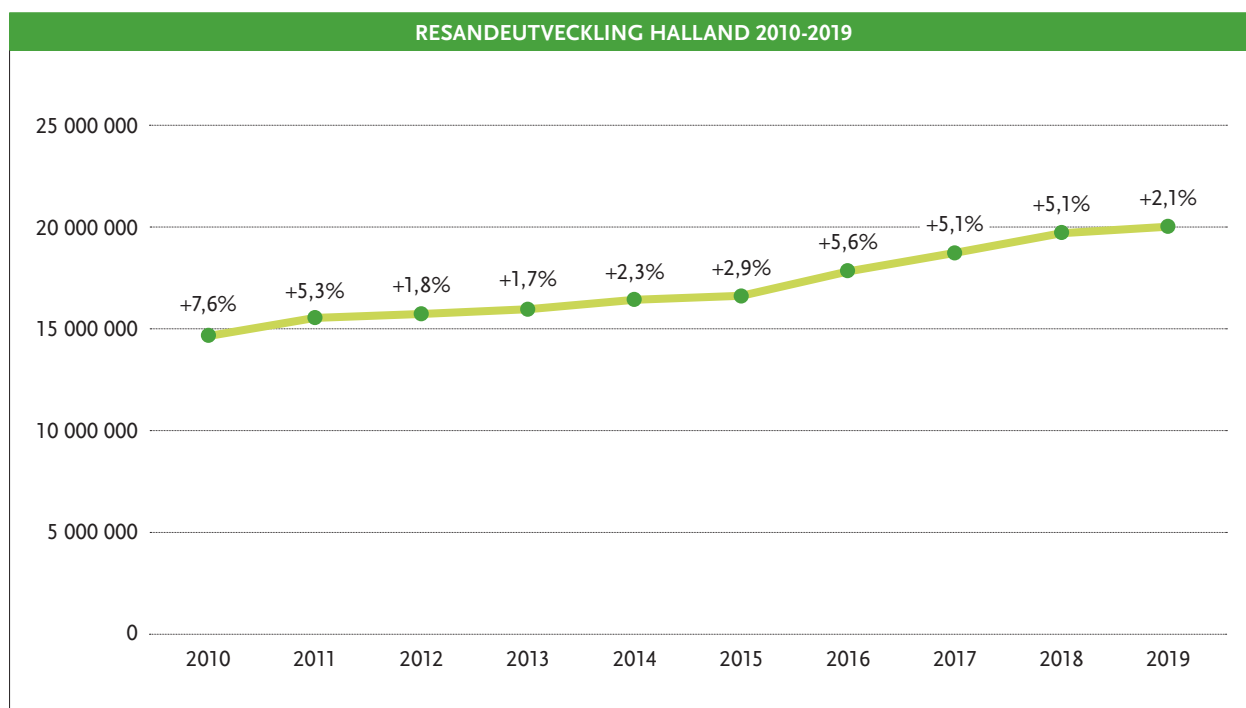
Resandet med kollektivtrafiken

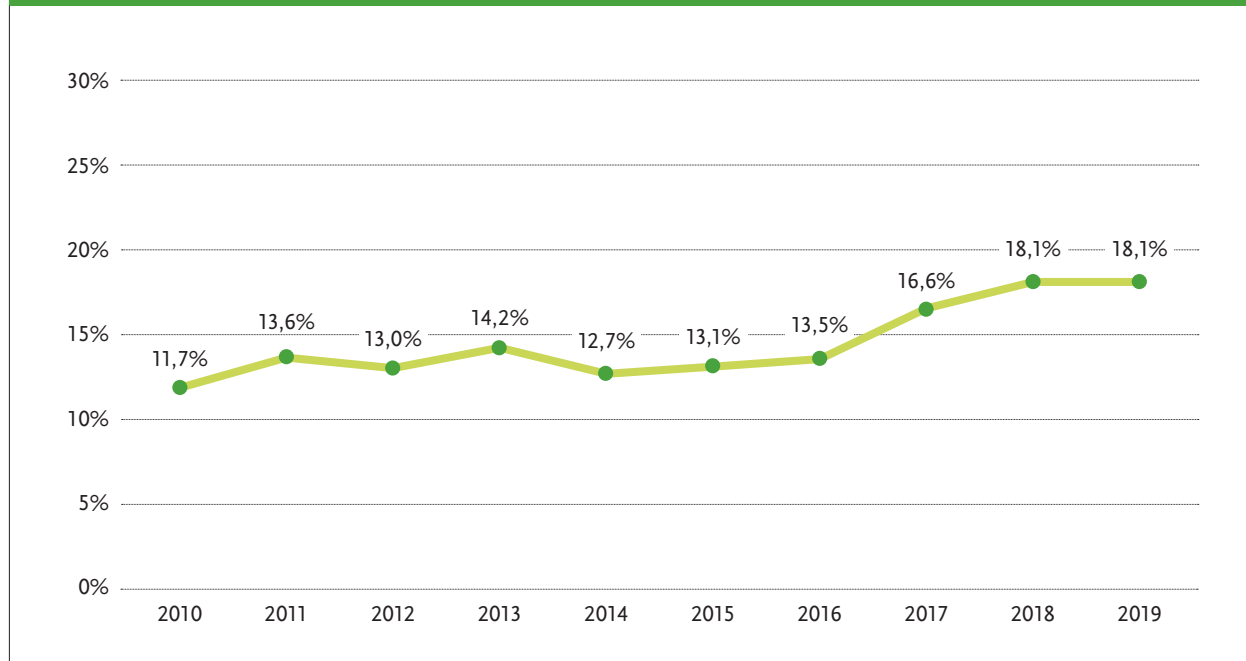
Resandet med kollektivtrafiken i Halland har pekat uppåt under en längre tid. Jämfört 2019 med 2010 har resandet ökat med nästan 37 procent. Under 2019 genomfördes 20 miljoner resor med tåg och buss i Halland, vilket innebär en

resandeökning på drygt 2 procent jämfört 2018. Sett i det längre perspektivet är det framförallt tågtrafiken på Väst-kustbanan samt stadsbusstrafiken som bidragit till den positiva resandeutvecklingen.

Marknadsandelen beskriver andelen resor som sker med kollektivtrafik ställt mot genomförda resor med motorfordon. Under 2019 uppgick marknadsandelen till ca 18 procent och trenden har varit positiv under de senaste åren. Det finns en potential att öka marknadsandelen då fortfarande färre än var femte resa sker med kollektivtrafik.

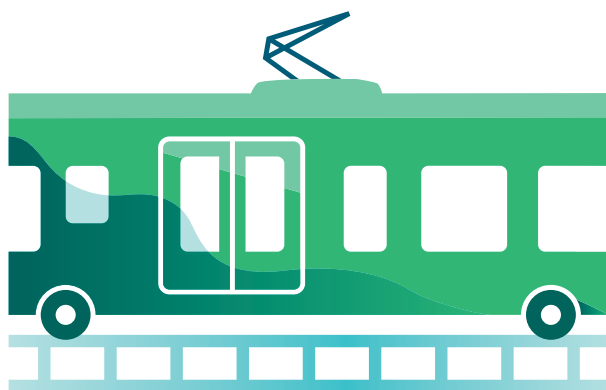
Nöjdheten bland kunder och allmänhet mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam undersökning för kollektivtrafiken i Sverige. Med kunder avses de som åker med Hallandstrafiken minst någon gång eller några gånger i månaden. Under 2019 var cirka 60 procent av kunderna nöjda med Hallandstrafiken och cirka 52 procent av allmänheten. Kollektivtrafikbarometern mäter också nöjdheten med senaste resan i kollektivtrafiken, av denna framgår att omkring 80 procent av hallänningarna är nöjda med sin senaste resa. Resultatet visar att det fortfarande är ett stort glapp mellan hur resenären upplever sin senaste resa och hur man ser på Hallandstrafiken som bolag, det vill säga att man är mer positiv när man åker än den generella nöjdheten.





2.3 Kollektivtrafikens utmaningar

De senaste åren har utvecklingen av antalet resenärer i den halländska kollektivtrafiken och kollektivtrafikens marknadsandel varit positiv. Det är bland annat en konsekvens av det kontinuerliga arbetet med att utveckla kollektivtrafiksystemet i Halland som har pågått under en lång tid. För att fortsätta i denna positiva utveckling finns några utmaningar att arbeta vidare med. Trafikförsörjningsprogrammets uppgift är att peka ut dessa utmaningar och visa riktningen för hur dessa utmaningar ska tas om hand.



Korta restider

En av de viktigaste delarna i att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken i Halland är att korta restiderna, oavsett vilken kollektivtrafik det gäller. Att korta restiderna för

både buss och tågtrafik gör kollektivtrafiken mer attraktiv då snabba kollektivtrafikresor kan konkurrera med bilen. Att korta restiderna kan innebära investeringar och åtgärder i infrastrukturen men kan också innebära översyn av uppehållsbilder eller körsträckor.



Enkelhet och attraktivitet

Vi behöver skapa förutsättningar för att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken genom att arbeta för enkelhet och attraktivitet. Det innebär tydliga och enkla resevillkor, ännu bättre komfort i våra bussar och tåg och ett gemensamt biljettsystem med våra grannlän. Detta är en förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik.



Infrastrukturinvesteringar som ett viktigt medel

Investeringar i infrastrukturen kommer att krävas, på framförallt järnvägen framöver men även på våra vägar. Infrastrukturinvesteringar är en mycket viktig del i arbetet med en väl utvecklad kollektivtrafik. Resbehovet är det som främst styr hur kollektivtrafiksystemet utvecklas. Eftersom Halland växer och resbehovet ökar är det viktigt att peka ut och genomföra nödvändiga infrastrukturinvesteringar, inte minst på Väst-kustbanan. Att det finns tillräckligt med kapacitet på Väst-kustbanan är viktigt för hela Hallands utveckling.



Hela resan-perspektivet

För att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken behöver den ses utifrån ett Hela resan-perspektiv. Hela resan-perspektivet innebär att planera för resenärens resa från dörr till dörr istället för att enbart titta på den enskilda resan med

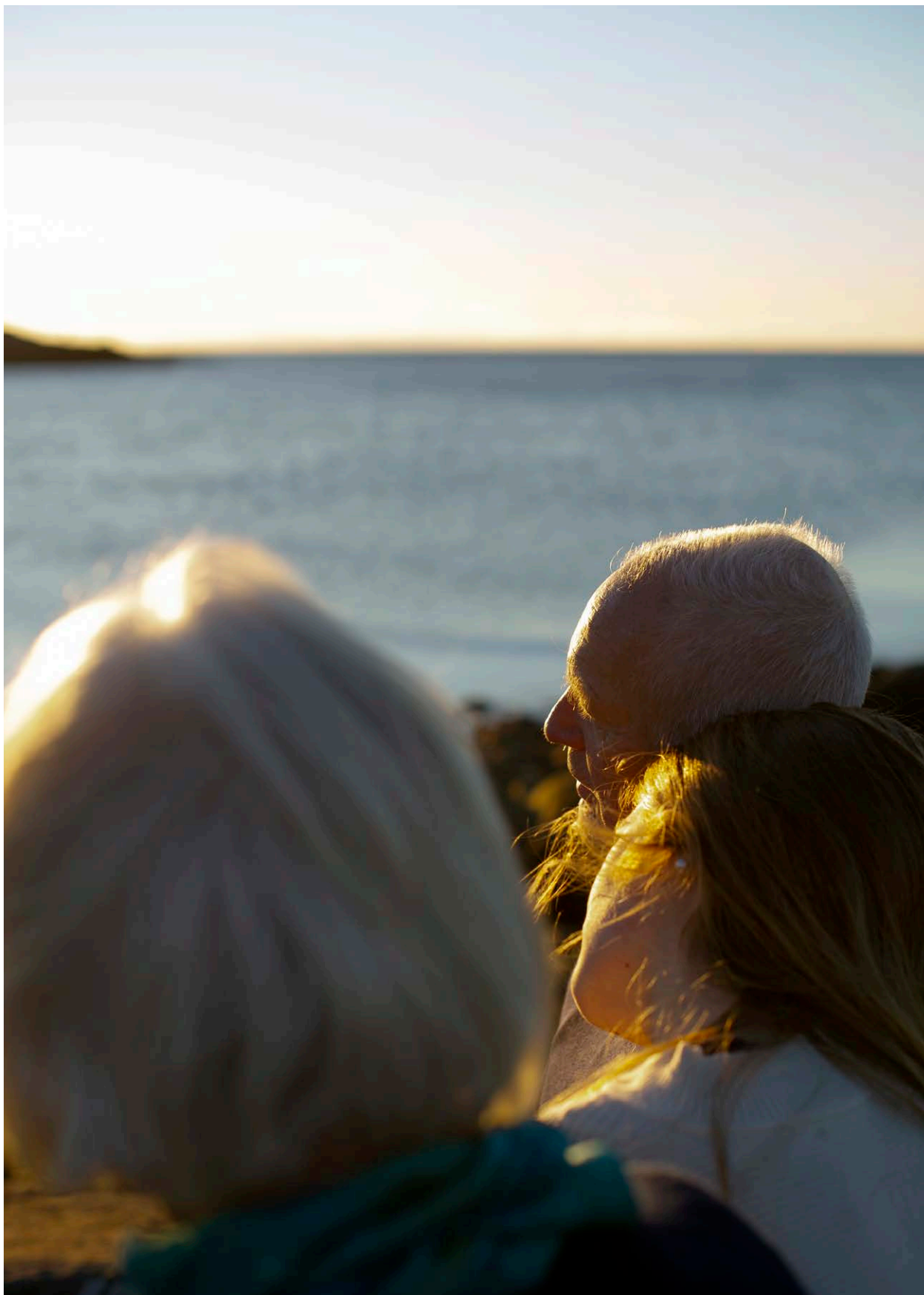
buss, tåg eller annat kollektivt färdmedel. För att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken behöver arbetet med att utveckla kollektivtrafiken ske i samverkande former. Detta är viktigt för att bygga vidare på en attraktiv kollektivtrafik där många aktörer är involverade. En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, det handlar om att samplanera kring infrastruktur och hållplatser.



Framkomlighetsåtgärder i tätorter

Halland växer, och inte minst i de större tätorterna. Detta gör att mängden trafik ökar vilket gör att det blir trängre på vägarna. Att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken är viktigt för att den fortsatt ska vara ett attraktivt val. Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken gör att restiderna på den kollektivtrafik som rullar på vägen prioriteras i trafiken. Att arbeta med framkomlighetsåtgärder i de halländska tätorterna är ett arbete som behöver samplaneras mellan Trafikverket, Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna.





3. Mål och vision

– Halland bästa livsplatsen

Detta kapitel speglar den regionala målbilden, Halland bästa livsplatsen, utifrån ett kollektivtrafikperspektiv. Det önskade framtida resandet och utvecklingen i länet formuleras i trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga- och kortsiktiga mål.

3.1 Långsiktiga och regionala mål för kollektivtrafiken

Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande sydväst-sverige, ställer krav på att kollektivtrafiken och infrastrukturen hanterar det ökade transportbehovet med en växande befolkning. Med en väl fungerande infrastruktur och kollektivtrafik skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. Västkustbanan har bidragit till Hallands positiva utveckling och även i framtiden kommer banan ha stor betydelse för utveckling och hållbar tillväxt i länet. Framtidens utmaningar centrerar också kring att, på olika sätt, minska påverkan på miljön. Trafikförsörjningsprogrammet ska utgå ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet är kollektivtrafiken ett medel för att minska resornas miljöpåverkan.

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den regionala utvecklingsstrategin (RUS) 2005-2020 med visionen Halland- bästa livsplatsen. Tillväxtstrategi för Halland bygger på RUS och har målet att:

- Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014

I tillväxtstrategin finns strategiska val och prioriteringar. De prioriteringar som har en tydlig koppling till kollektivtrafiken är knutna till målet Hög Attraktivitet. De prioriteringar som finns i Tillväxtstrategin och som utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland ska baseras på är:

- Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm

- Utvecklade former för samverkan och samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering
- Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur
- En koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter

Trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga mål

Det långsiktiga målet tydliggör hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutveckling i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett verktyg.

- Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling.

Trafikförsörjningsprogrammets kortsiktiga mål

Det kortsiktiga målet är tydligt knutet till Hallandstrafiken AB och den operativa planeringen av kollektivtrafik i Halland. Trafikförsörjningsprogrammets kortsiktiga mål med tillhörande indikatorer som ökat resande, ekonomi i balans, restidskvoter, marknadsandel, nöjda kunder och invånare redovisas årligen i Hallandstrafikens Kollektivtrafikplan.

- Resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt

3.2 Nationella mål

Kollektivtrafiklagen bygger på nationella transportpolitiska mål. Det transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånare och näringslivet i hela landet. Ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa ska bidra till att uppfylla det övergripande målet.

Funktionsmålet för tillgänglighet slår fast att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gående och cyklande ska förbättras.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det de nationella miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Miljöpolitikens inriktningsmål, det så kallade generationsmålet, är att lämna över ett samhälle till nästa generation, där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet beskriver inriktningen på den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att vi ska nå miljökvalitetsmålen. Till skillnad från miljökvalitetsmålen, som beskriver de miljötillstånd som krävs för en hållbar utveckling.

Utöver generationsmålet finns de 16 nationella miljökvalitetsmålen med preciseringar samt etappmål.

3.3 Agenda 2030

Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett hållbart samhälle där kollektivtrafiken har en viktig roll. De 17 globala målen berör alla de tre hållbarhetsdimensionerna: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. De mål eller delmål som Trafikförsörjningsprogrammet, som ett styrdokument för den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken, bidrar till att uppfylla är:

3 HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE



Mål 3: *Hälsa och välbefinnande med tillhörande delmål 3.4: Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa.*

Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer än bilresenärer vilket leder till mer fysisk aktivitet för kollektivtrafikresenärer än bilresenärer vilket kan ge positiva folkhälsoeffekter. Flera studier visar på en ökning av gång och cykel i samband med kollektivtrafikresandet jämfört med bilresandet. Kollektivtrafik innebär också färre bilar på vägarna vilket minskar risken för trafikolyckor.

³ Av motoriserade fordon ej gång och cykel.

10 MINSKAD OJÄMLIKHET



Mål 10: *Minskad ojämlikhet.*

Ett jämlikt samhälle bygger på principen om att alla lika rättigheter och möjligheter oberoende av till exempel kön, etnicitet, religion, funktionsvariation, ålder och annan ställning. Den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken minskar ojämlikheter gällande transportmöjligheter och möjliggör människors förflyttning oavsett bakgrund eller förutsättningar.

11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN



Mål 11: *Hållbara städer och samhällen med tillhörande delmål 11.2: Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla, 11.6: Minska städernas miljöpåverkan samt 11.a: Stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen.*

Växande städer kan skapa nya möjligheter för ekonomisk tillväxt, men också bidra till sociala klyftor och påfrestningar på ekosystem. Städer och samhällen behöver planeras på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Kollektivtrafiken tillgängliggör ett tryggt och hållbart transportsystem för alla och knyter samman olika områden och minskar miljöpåverkan genom färre fordon på vägarna.

13 BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA



Mål 13: *Bekämpa klimatförändringarna.*

Klimatförändringarna är ett verkligt hot och utsläppen av våra växthusgaser fortsätter att stiga. För att temperaturökningen ska vara möjlig att begränsa långt under två grader, och helst under 1,5 grader, behöver de globala växthusgasutsläppen snabbt minska för att senast under seklets andra hälft vara kring noll. Om fler väljer att resa med kollektivtrafiken, minskas utsläppen av växthusgaser i Halland. Trafikförsörjningsprogrammets mål om att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken³ till minst 30 % år 2030 har en direkt koppling till mål 13.

3.4 En hållbar tillväxt i Halland

Region Hallands uppdrag att leda och samordna en hållbar tillväxt i Halland innebär att ta hänsyn till de tre hållbarhetsdimensionerna: ekonomisk-, social- och ekologisk hållbarhet. Dessa är ömsesidigt beroende av varandra. Hållbar utveckling och tillväxt bygger på dessa tre dimensioner:

- Den miljömässiga, ekologiska, dimensionen utgör ramen för en hållbar utveckling. Miljön ska skyddas, vilket bland annat innebär att utsläpp inte ska skada människor och att det naturliga kretsloppet ska respekteras.
- Den ekonomiska hållbarheten bygger på en balanserad ekonomisk tillväxt, utan negativa effekter för människor och med ett hållbart bruk av naturresurser. Ekonomisk hållbarhet handlar även om att tillgodose välfärd och främja en hållbar arbetsmarknad.
- Den sociala hållbarheten handlar om att skapa ett samhälle där alla individer får sina rättigheter respekterade. Oavsett behov och förutsättningar ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas. Jämställdhet, jämlikhet, hälsa och integration är några viktiga faktorer i begreppet social hållbarhet.

Med utgångspunkt i hållbar tillväxt har Tillväxtstrategins prioriteringar formulerats i mer specificerade inriktningar och mål för kollektivtrafiken.

Inriktning för en ekonomisk hållbarhet

Mål som ska bidra till ekonomisk hållbarhet är:

- Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring och arbetsmarknadsintegration
- Trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod.
- Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god.

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär för kollektivtrafiken att möta efterfrågan med ett lämpligt utbud samtidigt som kollektivtrafiken ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring som i sin tur bidrar till ekonomisk tillväxt. Den allmänna upphandlade kollektivtrafiken ska kännetecknas av att den bedrivs med hög effektivitet och med företags-ekonomiska hänsyn. Genom att prioritera kundorientering, ökat resande och effektiv resursanvändning blir det möjligt att långsiktigt bygga ut kollektivtrafiken. Ökat resande i kollektivtrafikstråken genererar ökade intäkter och därmed kan det finnas utrymme att bedriva kollektivtrafik även i de de-

lar av Halland som har ett mindre befolkningsunderlag. Att arbeta på detta sätt lägger en långsiktigt stabilare grund för kollektivtrafikens utveckling i hela Halland. Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat. Hallands kollektivtrafik ska ses som ett system där resbehoven är styrande. Målet att uppnå sextio procents kostnadstäckningsgrad handlar om hur mycket skattemedel Region Halland är beredd att satsa i kollektivtrafiksystemet. Målet kan nås genom att öka kollektivtrafikens attraktivitet i de starka stråken för att därigenom skapa ekonomiskt utrymme för satsningar på linjer med svagt resande

Inriktning för en hållbar miljö

Mål som bidrar till en hållbar miljö:

- Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen för att uppnå koldioxidneutralitet
- Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god för ett bättre resurs- och energitnyttjande.
- I kollektivtrafikstråken ska framkomlighet prioriteras för ett bättre resurs- och energitnyttjande

Den miljömässiga dimensionen på hållbarhet innebär att kollektivtrafiken kan bidra till att minska användningen av fossila bränslen och ökad energieffektivitet om bilister övergår till att åka kollektivt, förutsatt att bilarna drivs med fossila bränslen. För bussar i allmänhet är den mest betydande miljöpåverkan förbrukningen av fossila bränslen, partikelutsläpp samt utsläpp av kväveoxider. För att kollektivtrafiken ska bidra till utsläppsminskningar krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning av den linjelagda kollektivtrafiken är det inte miljömässigt motiverat att bedriva trafiken. För en mer resurs- och energieffektiv busstrafik bör framkomlighetsåtgärder prioriteras i form av bussgator/filer, signalprioritering med mera.

Inriktning för en social hållbarhet

Mål som bidrar till social hållbarhet:

- Kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker

Den sociala hållbarheten handlar om att skapa ett samhälle där alla individer får sina rättigheter respekterade. Oavsett behov och förutsättningar ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas, tillgodogöra sig kunskap och ha förutsättningar för en god hälsa. Det är idag stora dokumenterade skillnader mellan hur kvinnor och män använder transportsystemet och det finns könskodade normer för just transporter. En väl planerad kollektivtrafik behöver ta hänsyn till alla människors behov och rörelsemönster.

Det innebär konkret att det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet,

funktionsvariation eller socio-ekonomisk bakgrund. Det gäller tex. äldre resande med rullator, personer med funktionsvariationer, barn och unga samt resande med barnvagn. Olika befolkningsgrupper med sina olika förutsättningar ska kunna ta sig enkelt, tryggt, bekvämt och säkert till önskade platser och aktiviteter. Det är därför viktigt att inom varje område av kollektivtrafikens utformning ställa frågor om dessa skillnader och hur det kan påverka vilka lösningar som föreslås och vilka beslut som fattas. Det handlar om att inkludera flera perspektiv kopplat till planering, beslut samt i utformningen av transportsystemet, fordon och dess tjänster.

Utbudet av kollektivtrafik skiljer sig åt i länet men grundläggande resmöjligheter ska erbjudas alla invånarna i Halland. Att erbjuda grundläggande resmöjligheter är en form av samhällsservice som stödjer en socialt hållbar utveckling i Halland.

Folkhälsa

Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål. Det innebär att kollektivtrafiksystemet i den utsträckning det kan ske, ska bidra till ökad folkhälsa. För att kunna göra det krävs förståelse för vilka satsningar som är mest lämpade för att gynna fysisk aktivitet. Utredningar och projekt som innefattar kopplingen mellan kollektivtrafik och folkhälsa skulle kunna vara ett sätt arbeta. Det kan handla om att inventera nuläget, bytespunkternas utformning och läge, vägen till och från bytespunkterna samt att fortsätta att möjliggöra för god tillgång till kollektivtrafiksystemet.

Inriktning för en generell hållbarhet

Mål som bidrar till alla hållbarhetsdimensionerna:

- Kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet ska vara minst 30 % år 2030 ⁴

För att skapa en hållbar utveckling behöver vi minska klimatutsläppen, öka bostadsbyggandet och skapa ett inkluderande och sammanhållande samhälle samtidigt som vi ska skapa tillväxt och sysselsättning.⁵ Kollektivtrafikens kan bidra till att minska samtliga dessa samhällsutmaningar. Men det kräver samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvarsfördelning. Målet om att öka kollektivtrafikens marknadsandel till minst 30% år 2030 kan därför ses som ett gemensamt ansvarstagande inom respektive aktörs ansvarsområde, där kollektivtrafiken är ett verktyg för en hållbar utveckling.

Enligt rapporten *Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna* (2018) ökar kollektivtrafiken kommunernas och regionernas skatteintäkter med 2,93 miljard

der kronor per år.⁶ Tas kollektivtrafiken bort i Sverige skulle 106 000 arbetstillfällen försvinna och bruttolönerna i Sverige minska med över 9 miljarder kronor. Genom att öka tillgängligheten och tidsförtäta i relationer där det finns potential för arbetsmarknadsförstoring förbättras tillväxten i regionen. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället. Kollektivtrafiken bidrar också till social hållbarhet genom att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och bryta ned fysiska och sociala barriärer och på så sätt stärker integrationen. Om satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas. Om fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen. Målet om en ökad marknadsandel har därför direkta kopplingar till ekonomisk, ekologisk och sociala hållbarhetsdimensionerna.

- Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Trafikförsörjningsprogrammet sätter följande mål för arbetet med tillgänglighetsanpassning:

- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk senast år 2025
- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter med mer än 20 påstigande/dygn senast år 2025
- Hela resan ska uppfattas som trygg och säker
- Samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgängliga
- Utöver detta ska kollektivtrafikmyndigheten verka för att, så långt det är möjligt, den kommersiella trafiken tillgänglighetsanpassas.

Kollektivtrafiken ska tillgänglighetsanpassas så att även personer med funktionsnedsättning har möjlighet att välja att resa med denna. Effekter av detta är att fler personer kan använda kollektivtrafiken vilket kan bidra till att minska antalet resor med färdtjänst och sjukresor. Viktigt är att eftersträva ett ”hela resan”-perspektiv, där gång- och cykelvägar till och från bytespunkt också ska beaktas i planeringen

3.5 Uppföljning och indikatorer

Enligt lag om kollektivtrafik ska Trafikförsörjningsprogrammet följas upp årligen. Denna uppföljning görs i Tillväxtstrategins uppföljning samt i Kollektivtrafikplanen. Tabellen till höger redovisar målen, de indikatorer som ska mäta målpuppfyllnad samt i vilket dokument som det följs upp i.

⁴ Av motoriserade fordon ej gång och cykel.

⁵ Svensk kollektivtrafik: <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/rapport-analys-av-hur-kollektivtrafiken-kan-oka-sysselsattningen-produktiviteten-och-tillvaxten-2019>

⁶ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikens-nytta-for-kommunerna-landstingen-och-regionerna-slutlig.pdf>

HALLAND SKA VARA EN MER ATTRAKTIV, INKLUDERANDE OCH KONKURRENSKRAFTIG REGION ÅR 2020 ÅN ÅR 2014

Mål	Indikatorer	Följs upp i
Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm	Restid/turtäthet till Stockholm, Göteborg, Malmö och Helsingborg – mät punkt Halmstad och Varberg	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Utvecklade former för samverkan och samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering		Uppföljning till Tillväxtstrategin
Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur	Deltagande och publik vid ett urval strategiskt utvalda arrangemang och mötesplatser. Huspriser i Halland	Uppföljning till Tillväxtstrategin
En koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter	Andel förnyelsebar energi, Koldioxidutsläpp	Uppföljning till Tillväxtstrategin

KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND SKA BIDRA TILL HÖG ATTRAKTIVITET OCH EN HÅLLBAR SAMHÄLLSUTVECKLING

Mål	Indikatorer	Följs upp i
Kollektivtrafikens marknadsandel av totalt resande ska vara minst 30% år 2030.	Resandestatistik	Kollektivtrafikplanen
Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring	Skattekraft, Flyttningsöverskott från övriga Sverige till Hallands län	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod	Biljetttäkter och trafikkostnader	Hallandstrafiken ekonomiska redovisning
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen	Utsläppsnivåer ur fordonsdatabasen FRIDA	Kollektivtrafikplan
Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel av hållplatser i stadsbusstråken per stad som tillgänglighetsanpassas	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Hållplatser/bytespunkter med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel tillgänglighetsanpassade hållplatser med mer än 20 påstigande	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker	Uti från frågor i Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

RESANDET MED KOLLEKTIVTRAFIK SKA ÖKA OCH VARA ATTRAKTIVT

Mål	Indikatorer	Följs upp i
Högst 1,5 som restidskvot för busstrafik i kollektivtrafikstråk	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Högst 0,8 som restidskvot för tåg	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Resandeökning delmål	Resandestatistik per linje och totalt	Kollektivtrafikplan
Nöjd kund	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan
Nöjd invånare	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

4. Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken

Detta kapitel beskriver strategi och principer för den allmänna kollektivtrafikens utveckling i riktning mot de mål och den vision som lagts fast i programmet.

4.1 Trafikeringsstrategi

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Strategin har en tydlig koppling till det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland, genom att bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet.

Västkustbanan har högst prioritet i kollektivtrafiksystemet i Halland. Banans betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling är identifierad i Tillväxtstrategin och utvecklingen av Västkustbanan är ett prioriterat område. Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet och all annan trafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Västkustbanan. Utgångspunkten är att tåg och buss kompletterar varandra.

Principer för trafikutveckling

Principerna för trafikutveckling beskriver hur den allmänna kollektivtrafiken ska utvecklas med grund i den övergripande strategin. Principerna är de samma för tåg, regionbuss och stadsbuss.

-Resbehov är styrande

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. Principen innebär att stråk och tider med stort resande prioriteras. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en na-

turlig del av trafikplaneringsprocessen vilket kopplar an till riktlinjerna för lågfrekvent resande. I kollektivtrafikstråken bör en god turtäthet eftersträvas som möjliggör resa under större delen av dygnet. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

-Lågfrekvent resande

Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per tur, ska vara föremål för översyn. Denna översyn ska beakta strukturen på dagens kollektivtrafik som ska ses som ett sammanhängande system. Indragningar eller omförflyttning av turer från linjer i de utpekade kollektivtrafikstråken ska undvikas. Frigjorda resurser kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas bli större för fler resenärer. Vid införande av ny trafik tar det ofta något år innan resenärerna upptäcker de nya resmöjligheterna och detta ska tas i beaktande när analyser för lågfrekvent resande görs.

-Grundläggande resmöjlighet

Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i glesbygd kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjuttrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor.

-Snabba restider

För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare. En viktig trafikutvecklingsprincip är därför att prioritera snabba restider i de utpekade kollektivtrafikstråken i syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Resan med kollektivtrafik som utförs med buss bör inte ta mer än 50 procent längre tid än med bil, dvs. en restidskvot under 1,5 ska eftersträvas. För vissa relationer och trafikkoncept bör målsättningen vara högre än så. I tågtrafiken bör restiden vara 20 procent snabbare än motsvarande resa med bil, det vill säga en restidskvot på 0,8 eller lägre. En förutsättning för att kunna sänka restiden är investeringar i infrastruktur, översyn av linjestäckningar och körvägar samt översyn av antalet uppehåll. Ett acceptabelt avstånd till hållplatser i stadsbusstrafiken är cirka 400 meter och för regionbusstrafiken cirka 2 kilometer. I kollektivtrafikstråken bör en god turtäthet eftersträvas som möjliggör resa under större delen av dygnet. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

-Marknads-och informationsinsatser

En viktig aspekt är också att synliggöra kollektivtrafiken som ett attraktivt resalternativ genom att aktivt arbeta med marknads- och informationsinsatser som bidrar till ett tillskott av nya resenärer och en ökad marknadsandel.

PRINCIPER FÖR TRAFIKUTVECKLINGEN

- Resbehoven styr utvecklingen av kollektivtrafiken
- Lågfrekvent resande
- Hela länets behov men inte samma lösningar
- Samordna trafikformer i glesbygd
- Prioritera snabba restider i de starka stråken
- Aktivt arbeta med marknads-och informationsinsatser
- Aktivt arbeta för förenklat resande över länsgränser



1. Förädla

Förvalta och förädla dagens utbud av kollektivtrafik.

2. Fördela

Omfördela och effektivisera. Resurser omfördelas för den största nyttan.

3. Förtäta

Utöka trafiken efter behov.

4. Förnya

Ny trafik, nya linjer, nya koncept där resbehov eller potential finns.

4.2 Metod för trafikutveckling

Metoden för trafikutveckling har tagits fram i syfte att systematisera arbetssättet kring utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken med koppling till övergripande strategi och principerna för trafikutveckling. Metoden bygger på att resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Metoden ska bidra till att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft.

Metoden består av fyra steg vilka beskrivs nedan.

Förädla innebär att förvalta det utbud som finns. Här handlar det om att bibehålla dagens utbud och att få människor att använda det i större utsträckning. Till exempel kan marknads- och informationsinsatser genomföras för att visa på fördelarna med att åka kollektivt. Att justera avgångs- och ankomsttider, linjedragningar, förbättra omstigningsmöjligheter till andra linjer samt att öka enkelheten är sätt att öka relevansen av befintligt utbud, vilket är viktigt i detta första steg.

Fördela innebär att resurser omfördelas och linjer effektiviseras. Om arbetet med att förädla och förvalta inte ger resultat behöver resurser förflyttas från linjer med lågt resande till linjer som har en potential för ett ökat resande. Resurser omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan och användningen bedöms vara större.

Förtäta innebär att utöka antalet turer. Här finns ett identifierat resbehov eller att linjen har en potential för ett ökat resande. Även här är marknads- och informationsinsatser en viktig del av trafikutvecklingen.

Förnya innebär att resbehov finns och att det finns utrymme för att utveckla och införa nya trafikeringskoncept för att ytterligare höja attraktiviteten. Det ska finnas en potential i att få fler att välja att åka kollektivt och fördelarna gentemot bilen ska vara stora. Detta steg är nära knutet till samhällsbyggande och infrastruktur och ska ses som ett ömsesidigt åtagande från väghållare och ägare av kollektivtrafiken. Vid större projekt bör avtal eller avsiktsförklaring tecknas mellan väghållare och ägare. Även i detta steg är behovet av marknads- och informationsinsatser stort.

4.3 Principer för biljettsortiment och prissättning

Prissättning

Priset på kollektivtrafikresan är en faktor som påverkar människors benägenhet att åka kollektivt. En generell tumregel för prisets påverkan på resandet är att om priset ökar med 10 procent så minskar resandet med 1-2 procent. Höjning av biljettpriset bör därför föregås av noggranna överväganden, och vid kraftiga höjningar finns risken att människor upplever kollektivtrafiken som mindre prisvärd och därmed väljer bort den. Att endast höja biljettpiserna för att finansiera kollektivtrafiken är alltså inte en gångbar lösning i det långa perspektivet.

Hur enkelt det är att förstå vilken geografi man betalar för, och hur priset på en längre resa räknas fram, har också betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet. Av den anledningen pågår en översyn av Hallandstrafikens zonstruktur där ambitionen är att minska antalet zoner för att göra det enklare för resenären att förstå prissättningen.

Biljett- och Betalsystem

Hur enkelt det är att köpa biljetter, och hur begripligt systemet är, har även det stor betydelse för viljan att åka kollektivt. Speciellt med tanke på att en allt större del av biljettförsäljningen framöver kommer att ske i försäljningskanaler med självservice, såsom exempelvis mobiltelefon, e-handel och försäljningsautomater.

Under 2020 lanserar Hallandstrafiken, tillsammans med Kronoberg, Kalmar och Jönköping ett nytt biljett- och betalsystem. Den viktigaste komponenten, både som försäljnings- och kommunikationskanal, i det nya systemet kommer att vara en mobilapplikation. Kunden ska snabbt och enkelt kunna få relevant och korrekt trafikinformation som berör resan. Via mobilapplikationen ska man kunna hantera hela sin resa – från att söka fram en resa, köpa en biljett, få information under resan och hantera eventuella ärenden efter resan. Om man som kund inte har tillgång till en mobiltelefon eller dator så kommer det att finnas andra sätt att köpa och genomföra sin resa.

Biljett- och betalsystemet utvecklas enligt Samtrafikens Biljett- och betalstandard (BOB-standard), vilket kommer att underlätta det gränsöverskridande resandet i Sydsverige. I samband med lansering kommer systemet att fungera gränslöst mellan Halland, Kronoberg, Kalmar och Jönköping. Kort därefter kopplas systemet ihop med Skåne och Blekinge och i ett senare skede är ambitionen att även integrera Västra Götalandsregionen.

Genom att följa den, av Svensk Kollektivtrafik, fastslagna standarden är tanken att göra biljett- och betalsystemen i Sverige kompatibla med varandra och på så sätt sudda ut länsgränserna för våra resenärer. Utmaningen ligger i att de olika länen har kommit olika långt i det här arbetet.

Resevillkor

Inom Regionsamverkan Sydsverige har de sex sydsvenska länen enats om nya resevillkor för den gränsöverskridande kollektivtrafiken, "Sydntaxan 2.0". Det nya avtalet innebär att det blir enklare och smidigare att resa över länsgräns i Sydsverige, såväl för pendlare som för fritidsresenärer. All gränsöverskridande trafik omfattas av Sydntaxan 2.0 och ett antal olika biljetter och resevillkor blir gemensamma i hela geografien. De nya resevillkoren kommer att tillämpas i Hallandstrafikens nya biljett- och betalsystem som lanseras under 2020. Region Halland och Hallandstrafiken kommer fortsatt att samverka med våra omkringliggande regioner och arbeta för att det ska bli ännu enklare och smidigare att resa över länsgräns framöver. Högsta prioritet är att föra dialog i frågan med Västra Götalandsregionen och Västtrafik, som initialt valt att stå utanför avtalet.

Principer för biljettsortiment och prissättning

Biljettsortimentet, och hur biljetterna prissätts, är ytterligare ett verktyg i arbetet med att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

Hallandstrafikens nya biljettsortiment, som lanseras 2020, är i huvudsak anpassat till försäljningskanaler med självservice såsom mobiltelefon, e-handel och försäljningsautomater. Det ställer höga krav på överblickbarhet och enkelhet när resenären själv gör valet i samband med köptillfället. Samtidigt måste biljettsortimentet vara tillräckligt dynamiskt för att attrahera resenärer med olika resbehov.

Hallandstrafikens styrelse har mandat att fatta beslut om biljettsortiment och prissättning, förutsatt att det sker i linje med nedanstående principer:

PRINCIPER FÖR BILJETTSORTIMENT OCH PRISSÄTTNING

- Biljettsortimentet ska vara enkelt att förstå.
- Prissättning och eventuella rabatter ska vara logiska.
- Resevillkoren ska vara lätta att förstå.
- Prisjusteringar ska göras med hänsyn tagen till priselasticitet och Region Hallands budgetprocess.



4.4 Kollektivtrafikens infrastruktur

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. Att hållplatser, bytespunkter och stationer har bra väntytor, väderskydd, belysning samt är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Välskötta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett positivt sätt och stärker varumärket för nya potentiella resenärer. Det är av stor vikt att ha med ”hela resan”-perspektivet i planeringen och att underlätta för resenärer att ta sig till hållplatserna oavsett om det sker med bil, cykel eller gång.

För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är det viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken är god. Om kollektivtrafiken genom till exempel eget körfält eller signalljusprioritet får bättre framkomlighet än biltrafiken, ökar konkurrenskraften och benägenheten att välja kollektivtrafiken ökar.

Busstrafik

Prioritering av investeringar i hållplatsobjekt sker i samråd mellan Hallandstrafiken, kommunerna och Trafikverket. I Hallandstrafikens hållplatshandbok beskrivs principerna för arbetet med busstrafikens hållplatser samt krav på utformning av hållplatserna i länet. Standarden på hållplatserna runt om i länet varierar men sammanfattningsvis kan det konstateras att den är låg och även om arbetet är prioriterat kvarstår mycket arbete för att en acceptabel och jämn standard ska uppnås.

Hållplatshandboken beskriver att åtgärder ska prioriteras utifrån följande kriterier:

- Antal påstigande
- Ingår i de huvudlinjer som trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk
- Trafiksäkerhet

I den regionala infrastrukturplanen avsätts medel för att bland annat förbättra kollektivtrafikens infrastruktur. Åtgärder på

regionalt vägnät finansieras till 100 procent med medel från den regionala infrastrukturplanen. Kommunerna har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering upp till 50 procent för åtgärder på kommunalt vägnät. Åtgärderna för om- och nybyggnation av bytespunkter genomförs med fördel stråkvis och åtgärderna ska prioriteras till kollektivtrafikstråken.

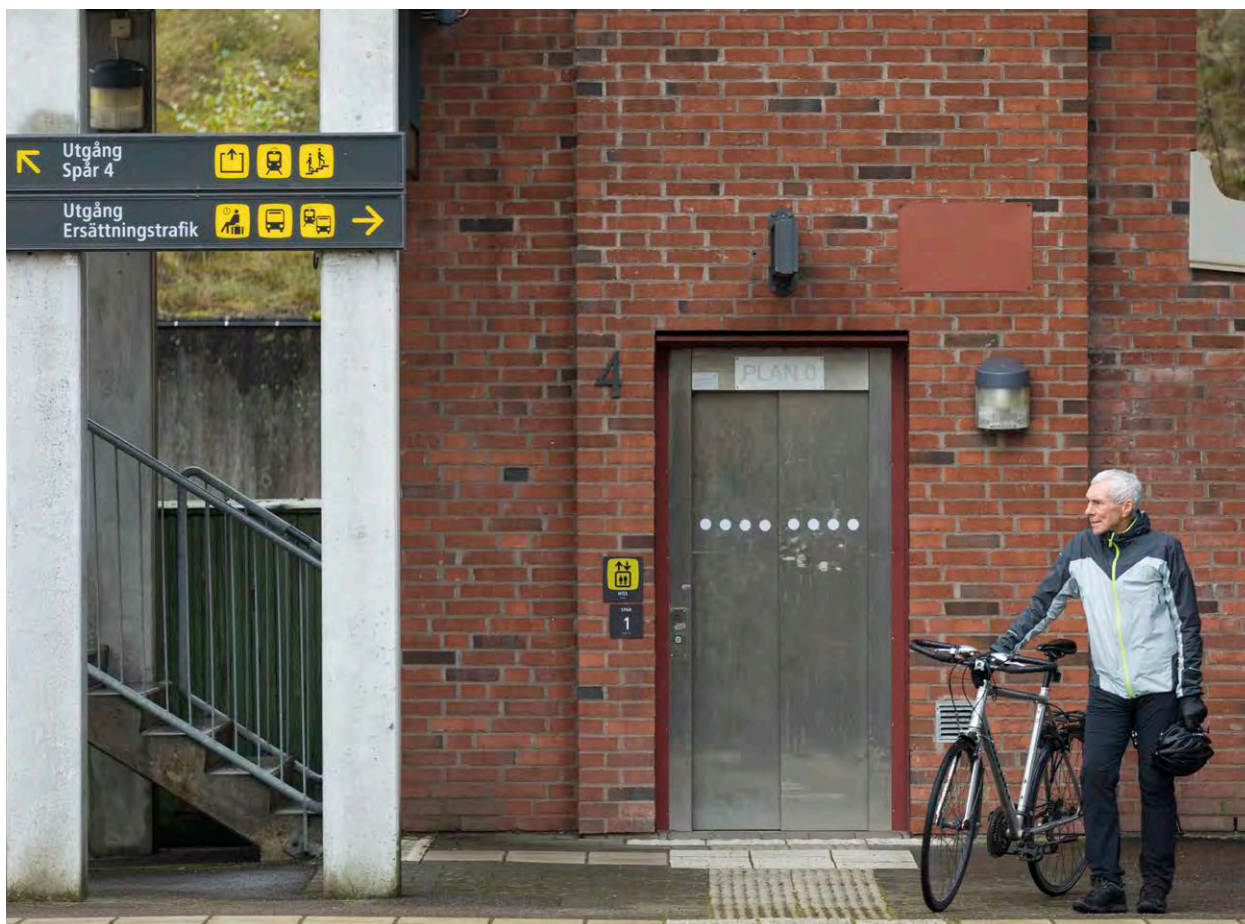
Trafikförsörjningsprogrammet sätter följande mål för utbyggnaden av hållplatser och bytespunkter:

- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk senast år 2025
- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter med mer än 20 påstigande/dygn senast år 2025 Synka med målkapitlet

En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Tillgängliga hållplatser, bytespunkter och stationer utgör en viktig del i möjligheten för personer med funktionsnedsättning att åka med kollektivtrafiken. Fordon som trafikerar i den allmänna kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade enligt de branschgemensamma rekommendationer som finns utarbetade. Utöver de branschgemensamma rekommendationerna kan ytterligare krav tillkomma och denna avvägning hanteras i kommande upphandling. Region Halland har som mål att samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade. Utifrån ovanstående kriterier och målbild för utbyggnaden samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter kommer följande linjer som trafikerar i regionbusstrafikens kollektivtrafikstråk (år 2020) att prioriteras först; 720, Blå Express, 733, 734, 731, 742, 732, 615, 777, 651, 652, 555, 330, 350, 351, 316, 340, 400, 401, 320, 324 och 225. I stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk (år 2020) att prioriteras först; Halmstad – 10, 20, 30, 40, 50, 60, 62, 70; Falkenberg – 1, 7, 10; Varberg – 1, 2; Kungsbacka 1, 2.

Bytespunkt med utökad resenärsservice

Att skapa bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken på landsbygden kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka orternas attraktivitet. Genom att koppla ihop utbyggnaden av bytespunkter med samhälls- och centrumutvecklingen i



orterna kan kollektivtrafiken bidra till att stärka centrumfunktioner som till exempel en torgyta. Utbyggnad av bytespunkter är avhängigt kommunens initiativ då bytespunkten endast utgör en del av en större helhet.



Framkomlighet

Då principerna för utveckling av kollektivtrafiken i länet prioriterar minskad restid är ibland trafikförändringar avhängigt om- eller nybyggnation av hållplatser. Att rätta ut och snabba upp linjer innebär att antalet hållplatser kan behöva minskas vilket också innebär att de kvarvarande hållplatserna blir viktigare då de får ett större upptagningsområde. Ökad framkomlighet och prioritet för busstrafiken är en identifierad framgångsfaktor för att stärka busstrafikens konkurrenskraft. Med framkomlighetsåtgärder kan punktligheten förbättras och restiden förkortas. Raka körvägar och kort restid innebär i många fall att kollektivtrafiken behöver ges prioritet framför bilen och på vissa gator även framför cykeln. Hastighetsdämpande åtgärder som hindrar busstrafiken, där flödena av kollektivtrafik är stora, ska undvikas. Generellt bör både buss och cykel ha en tydlig prioritering och dessa färdmedel bör inte hamna i konflikt med varandra utan ska ses som komplement till varandra. Det är inte enbart stadsbussarna som behöver prioriteras i stadsrummet utan även regionbussarnas körväg in till resecentrum eller annan större bytespunkt. Om fler boende i orterna utanför centralorten väljer att åka kollektivt in till staden kan antalet bilar minska, och därmed också trängseln.

Tågtrafik

En ort med tågstation har en bra utgångspunkt för utveckling genom att attrahera inflyttare och företagsetableringar. Det är dock inte stationen i sig som avgör attraktiviteten i en ort. Faktorer som påverkar utvecklingen i en stationsort är bland annat ortens service- och bostadsutbud, pendlingsavstånd till större arbetsmarknader, turutbudet i tågsystemet samt resti-

den i förhållande till bil. Potentialen för ett ökat tågresande finns framförallt på längre sträckor där tåget är ett snabbare alternativ än bilen. Tågets konkurrenskraft kan också påverkas av till exempel tillgången till parkeringsplatser och trängselproblem för biltrafik. Stationerna längs med Västkustbanan i framförallt kommunhuvudorterna är viktiga för Hallands utveckling och det finns brister utifrån kapacitets- och rese- närsperspektiv som skulle behöva åtgärdas redan idag.

Vilken typ av station som ska byggas vid nyetablering eller återöppnande bedöms från fall till fall. Trafikverket rekommenderar att inga nya stationer på Västkustbanan öppnas förrän Varbergstunneln och sträckan Ängelholm-Helsingborg är klara. Kapaciteten Kungsbacka-Göteborg och Malmö-Lund behöver också åtgärdas innan nya stationer tas i bruk. Region Halland stödjer Trafikverkets allmänna bedömning för stationer på Västkustbanan, vilket innebär att dessa bör byggas med möjligheter till förbigång för att främja framkomligheten för såväl regiontåg som fjärrtåg. Nya stationer utmed Västkustbanan kräver långsiktighet och nyetableringar ska inte byggas på ett sådant sätt att uppgradering av banan till 250 km/h hämmas. För mer information om Trafikförsörjningsprogrammets principer för etablering av nya stationer se nedan tabell samt mer utförligt i kap. 6, Trafikeringsbehov Tåg 2030-2050, Stationskriterier.

KRITERIER FÖR ETABLERING AV NYA STATIONER

- **Kriterie 1:** Restiden med tåg får inte öka mellan befintliga stationer i snabbtågs- och Öresundstågssystemet.
- **Kriterie 2:** Nettoresandet på aktuell bana ska öka, dvs man ska vinna fler resenärer än man förlorar. Även framtida utveckling ska beaktas.
- **Kriterie 3:** Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och kostnadstäckningsgraden ska vara minst 30%.
- **Kriterie 4:** Infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas, dvs investeringskostnaden i kapacitetsförstärkt järnväg och stationer ska vägas mot resandetillskottet.
- **Kriterie 5:** Region Halland och berörd kommun ska tillsammans ta fram en avsiktsförklaring där kommunen förbinder sig till att utveckla orten genom ökad attraktivitet och en aktiv kommunal planering för att säkerställa och bygga upp ytterligare resandeunderlag.

5. Kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån de identifierade resbehoven som ska tillgodoses i Halland har kollektivtrafikstråk identifierats.

Kollektivtrafik för regionala resor

Avgränsningen för denna typ av resor är tidsåtgången för resan. Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. Antalet resor i den kollektivtrafik som finns i stråket idag har också ingått i analyserna samt framtida potential för ett utökat arbets- och studiependling.

Kollektivtrafiksystemet i Halland är uppbyggt kring tågtrafiken på Västkustbanan. Denna tågtrafik tillgodoser behovet av arbets- och studieresor mellan kommunhuvudorterna i Halland. Undantaget är Hyltebruk som inte ligger utmed Västkustbanan. Att tågtrafiken på Västkustbanan tillgodoser resbehov mellan kommunhuvudorterna innebär att den parallella busstrafiken mellan kommunhuvudorterna har som huvuduppgift att tillgodose resbehov från de mindre tätorterna utanför städerna in till just kommunhuvudorten. Befolkningsunderlaget mellan kommunhuvudorterna är betydligt mindre och därmed är också underlaget för de busslinjer som trafikerar mellan kommunhuvudorterna mindre. I analyserna av de regionala kollektivtrafikstråken har även de korta resorna inom städerna uteslutits, vilket innebär att städernas befolkningsunderlag inte ingår som underlag i stråkanalyserna för regionbussarna. Regionbussarna har inte som syfte att tillgodose detta resbehov. Inte sällan har regionbussarna och stadsbussarna samma körväg in mot centrum och att snirkla runt med en regionbuss i staden för att tillgodose resbehov av korta resor inom staden är inte konkurrenskraftigt.

Nedan följer en förklaring av de kategorier som resbehoven delas in i.

Regionala resor: Huvudsyfte med regionala resor är att tillgodose resbehovet för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Detta är också kollektivtrafikmyndighetens primära uppdrag. En snabb och effektiv kollektivtrafik

bidrar till arbetsmarknadsförstoring. Det är av vikt att arbeta för minskade restider för de regionala resorna, om restiden uppgår till mer än 45-60 minuter så minskar andelen pendlare drastiskt. När stråken för de regionala resorna pekas ut är det funktionella regioner snarare än region- och/eller kommungränser som i huvudsak ligger till grund för utpekande av stråk.

Lokala resor: Med denna kategori avses kortare resor i staden, det vill säga resor som kan utföras med stadsbuss. Även här är fokus på arbets- och studieresor samt annat vardagsresande. Resorna med stadsbussarna är ofta en del av en längre reskedja. Det kan vara en anslutande tåg-, gång- eller cykelresa som ska göras i relation till resan med stadsbussen.

Interregionala resor: Interregionala resor ska tillgodose funktionen färresor, det vill säga längre resor. Här ingår till exempel tjänsteresor, längre fritidsresor och semesterresor. Den interregionala kollektivtrafiken är knuten till det regionala tillväxt- och utvecklingsperspektivet. Det handlar om vilka svenska eller internationella städer som Halland bör ha förbindelse med. Kollektivtrafiken och framförallt tågtrafiken har en viktig funktion genom att den skapar tillgänglighet vilket i sin tur kan bidra till tillväxt och utveckling. Primärt är det inte Region Hallands uppgift att tillgodose interregional kollektivtrafik utan detta ska utföras av kommersiella aktörer, men då denna aspekt är viktig inkluderas denna typ av resor även i detta Trafikförsörjningsprogram. För Halland är det viktigt med interregionala resmöjligheter, inte minst till Stockholm och Köpenhamn.

5.1 Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån ovanstående tre kategorier av resor: regionala, lokala och interregionala har kollektivtrafikstråk identifieras. Under följande avsnitt kommer kollektivtrafikstråken i Halland att redovisas utifrån dessa kategorier. Även utanför de identifierade kollektivtrafikstråken kommer det att finnas kollektivtrafik men med en annan karaktär och ett annat syfte.

För invånarna är det viktigt att veta vilken typ av kollektivtrafik som kan förväntas. Trafikeringen ska kännetecknas av stabilitet och långsiktighet. Långsiktiga bedömningar och mål bör alltid ligga till grund för prioriteringar, ställningstaganden och beslut om nya satsningar. Avvägningen mellan marknadsorientering och bra trafikförsörjning är en ständigt närvarande del i uppbyggnaden av kollektivtrafiken. De geografiska områden som klassas som kollektivtrafikstråk kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling.

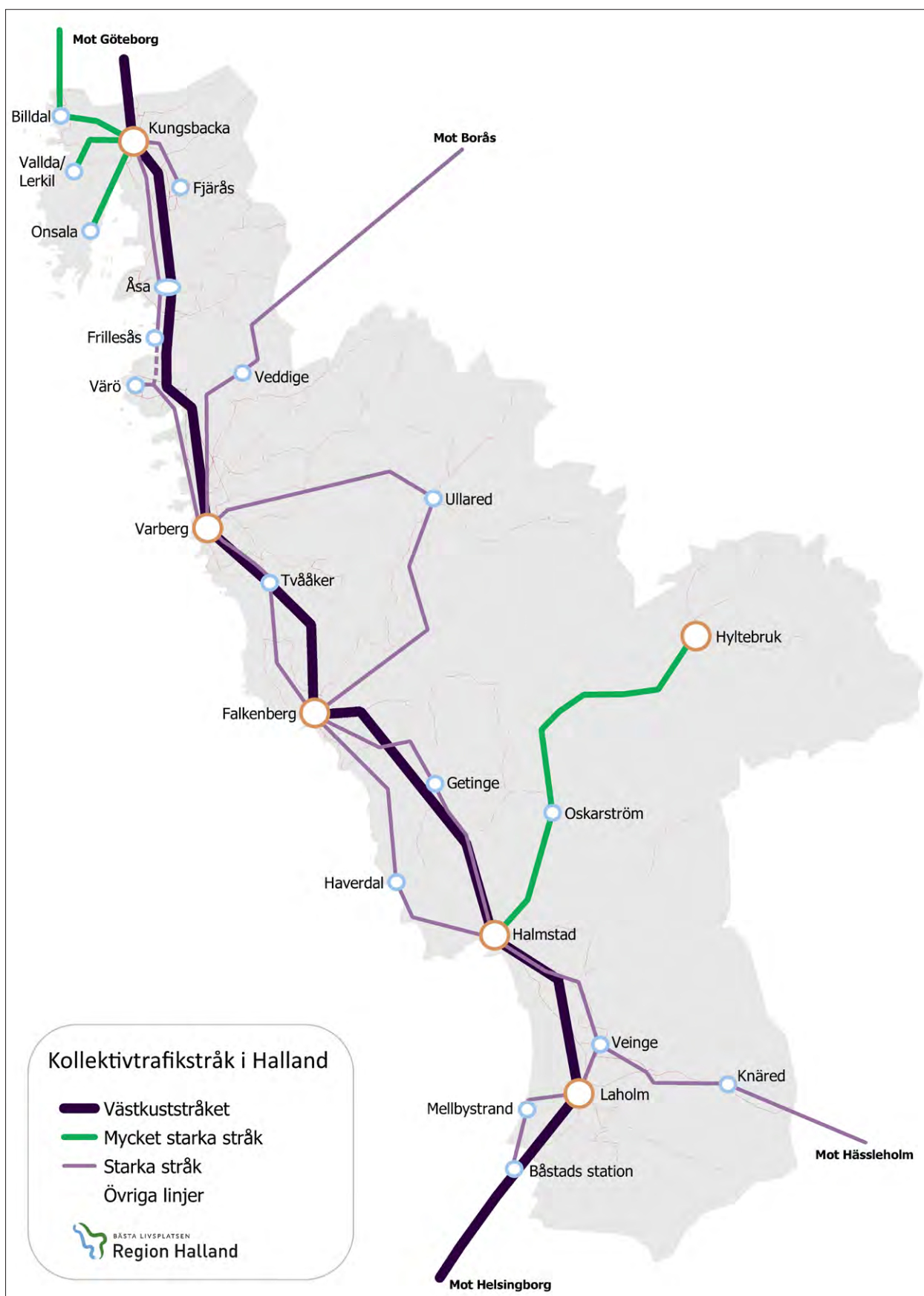
Kollektivtrafikstråken klassificeras för att påvisa skillnaderna i det förväntade utbudet. Genom att klassificera stråken

påvisas potentialen i att utveckla kollektivtrafiken. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande från Region Hallands sida.

Kollektivtrafik är nära knuten till samhälls- och infrastrukturplanering. För att kollektivtrafiken ska kunna utgöra ett riktigt bra alternativ för resenären så krävs det att detta samspel fungerar. Samplaneringen mellan kollektivtrafiken och kommunernas bostads- och bebyggelseplanering är viktigt för att gynna hållbar samhällsutveckling. Detta underlättas genom att peka ut de stråk där kollektivtrafik kommer gå inom överskådlig framtid. Det finns då möjlighet att förhålla sig till detta i den översiktliga planeringen och samplanera för ett växande Halland.

För de kommersiella aktörerna ger klassificeringen av kollektivtrafikstråken en indikation på vilka geografiska områden i Halland som skulle kunna vara intressanta att bedriva kommersiell kollektivtrafik i. Trafikförsörjningsprogrammet aktualiseras vart fjärde år och då kommer kollektivtrafikstråken att analyseras och bedömas på nytt.





5.2 Kollektivtrafikutbud i Halland

Utöver Väst kuststråket som är det starkaste stråket i Halland klassas regionala stråk i Halland som mycket starka och starka kollektivtrafikstråk. Om kollektivtrafikstråket bedöms som mycket starkt är utgångspunkten att det ska finnas ett lägsta utbud på 24 dubbelturer/var dag. I stråk som klassas som starkt är utgångspunkten att minsta utbud ska bestå av 18 dubbelturer/var dag. Samtliga stråk ska alla tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande, därför bör det finnas utbud under större delen av dagen.

De lokala kollektivtrafikstråken i städerna klassificeras som mycket starka eller starka. För stadsbusstrafiken krävs ett tätare intervall av turer. Avstånden är kortare och lägsta nivå bör bestå av fler dubbelturer än för regionbusstrafiken där avstånden är längre. För de mycket starka stråken i stadsbusstrafiken är utgångspunkten att som lägsta nivå erbjuda 54 dubbelturer/var dag och i de starka stråken är utgångspunkten att det minst ska finnas 28 dubbelturer/var dag.

Utbudet som finns i stråken idag ska upprätthållas så långt det är möjligt förutsatt att befintligt utbud motsvarar behovet. Kollektivtrafikutbudet i Halland ska ses som ett system och i kollektivtrafikstråken ska ett utbud över hela dagen eftersträvas. Lägsta nivån ska ses som garanti att det här under överskådlig framtid kommer att gå kollektivtrafik.

Hallandstrafiken ska kunna göra en egen bedömning av stråket och det går inte enbart att fokusera på statistik som exempelvis befolkningsunderlag och befintlig arbetspendling. Faktorer som framkomlighet spelar också in och detta är faktorer som Hallandstrafiken tar med i sin bedömning av resbehovet i stråket. Inte sällan finns det ett större resbehov som motsvarar fler turer än vad lägsta nivån anger och detta ska då tillgodoses med ett utbud som matchar behovet. Att just lägsta utbud redovisas beror på att det måste finnas utrymme för flexibilitet i utvecklingen av kollektivtrafiken för att kunna justera utbudet efter efterfrågan.

Kommunerna i Halland kan påverka utbudet genom sin byggelseplanering och öka underlaget för kollektivtrafiken. På så sätt kan fler få tillgång till en kollektivtrafik som kan vara ett alternativ till bilen och trafiken kan fortsätta att utvecklas.

Kollektivtrafikutbud utanför stråken

Även i områden utanför kollektivtrafikstråken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik. Lägsta utbudet av kollektivtrafik utanför kollektivtrafikstråken utgörs av Närtrafik som garanterar grundläggande resmöjlighet i hela Halland. Den linjelagda kollektivtrafik som finns ska vara styrd av efterfrågan och

nya mer resurseffektiva alternativ till traditionell kollektivtrafik kan behöva utvecklas. Enligt de principer som beskrivs i kap.4, är det viktigt att förvalta dagens utbud av kollektivtrafik. Men används inte de turer som erbjuds kan dessa turer omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där de gör mer nytta (detta beskrivs i modellen för utvecklingsprinciper). Det omvända gäller om befintligt resbehov ökar eller nytt uppstår, vilket kan leda till ökat antal turer.

Nätet utanför kollektivtrafikstråken styrs till stor del av gymnasielevs resor till och från studier. Kollektivtrafik som benämns övriga linjer ska vara mer flexibel än kollektivtrafiken i stråken. De övriga linjerna kan med fördel kompletteras med anropstyd trafik eller andra alternativ till traditionell kollektivtrafik som till exempel samordning med skolskjuttrafik eller samåkning.

5.3 Sammanställning stråk

I de beskrivningar av kollektivtrafikstråken som följer i detta kapitel pekas stråkens funktion ut samt hur resbehoven i första hand ska tillgodoses. Om inget annat anges så är det busstrafik som ska tillgodose de identifierade resbehoven. Tågtrafik går oftast snabbare än resan med bil då de går på egen separat bana, men samtidigt är tåg ett dyrare alternativ som kräver ett stort antal resande för att uppnå en godtagbar kostnadstäckningsgrad.

Indelningen av de regionala kollektivtrafikstråken är baserad på tre nivåer vilka är *Väst kuststråket*, *Mycket starka stråk* och *starka stråk*. Nedan följer en sammanställning av kollektivtrafikstråk som är avsedda för att tillgodose behovet av regionala resor för arbets- och studieresor:

Väst kuststråket

Väst kustbanan; Göteborg – Helsingborg via de halländska kommunhuvudorterna

Väst kuststråket är det starkaste och mest prioriterade stråket i Halland både för regionala och interregionala resor. Pendlingen mellan kommunhuvudorterna längs med Väst kustbanan i Halland samt till och från Göteborg är mycket stor. Resbehoven är mycket stora och stråket som inkluderar Väst kustbanan är viktigt ur ett tillväxtperspektiv. Tyngdpunkten i stråket ligger från Kungsbacka och in mot Göteborg, men är stor även i övriga delar längs Väst kustbanan. Fortsatt utveckling av Väst kustbanan och persontrafiken där är viktig för Hallands utveckling. Utbytet mellan Varberg och Göteborg ökar och troligt är att det även framöver kommer att göra så. Det finns potential i att knyta Falkenberg och framförallt Varberg närmre Göteborgs arbetsmarknad. Pendlingen mellan Halmstad och Laholm söderut mot Bå-

stad, Ängelholm och Helsingborg är inte omfattande men växer över tid. Att knyta dessa kommuner närmre varandra kan bidra till en arbetsmarknadsförstoring.

Mycket starka kollektivtrafikstråk

Kungsbacka – Särö mot Göteborg

Stråket tillhör ett av de mest bebodda i Halland och tätorterna i stråket växer. Dessa tätorter har redan idag en stor pendling in mot Göteborg. Det kommer inte att ske någon omfattande exploatering under de närmaste åren i stråket. Befolkningen i tätorterna har en stor andel unga av sin totala befolkning. Blå express ingår i detta stråk och är linjen med störst utbud i Halland.

Onsala – Kungsbacka mot Göteborg

Pendlingsströmmarna mot Göteborg är tydliga i detta stråk. Onsala är den tätort i Halland som har flest antal invånare bortsett från kommunhuvudorterna. Det planeras inte för någon omfattande bostadsbebyggelse i Onsala under de närmsta åren, men redan idag finns ett stort flöde av pendlare i stråket. För att kollektivtrafikens ska utgöra ett bra alternativ till bilen krävs framkomlighet och utvecklingen av väg 940 kan påverka detta.

Vallda/Lerkil – Kungsbacka

På den västra sidan av Onsalahalvön är befolkningen och pendlingsströmmarna inte lika stora som stråket Onsala – Kungsbacka, men det pendlingsströmmarna motiverar dock att stråket ska klassas mycket starkt. Befolkningsutvecklingen i stråket har varit positiv och framförallt Vallda är en tätort som vuxit de senaste åren.

Halmstad – Oskarström – Hyltebruk

Stråket utgör Hyltes koppling till Västkustbanan och Halmstad. Stråkets tyngdpunkt är delen i Halmstads kommun. Tätorterna Åled, Sennan och Oskarström har en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Det är framförallt Åled som växer i stråket, men även andra orter visar en positiv befolkningsutveckling. Åled och Oskarström har en relativt stor andel unga av den totala befolkningen. Den största tätorten i stråket bortsett från Halmstads tätort är Oskarström. Gymnasiependlingen är relativt stor i detta stråk. Den befintliga trafiken mot Halmstad har ett stort resande och tillhör de starkaste linjerna i Halland sett till antal resande.

Starka kollektivtrafikstråk

Kungsbacka – Fjärås

Fjärås kyrkby är en relativt stor tätort i Kungsbacka kommun. Pendlingen till Kungsbacka och vidare in mot Göteborg motiverar att relationen Kungsbacka-Fjärås ska utgöra ett stråk. Som en del av revideringsprocessen har denna

sträcka identifierats som ett stråk. Sedan tidigare har sträckan trafikerats av kollektivtrafik i ganska stor omfattning.

Kungsbacka – Åsa (Värö)

Stråket har samma struktur som stråket Kungsbacka Fjärås, där det är en stor del som både arbetar i Kungsbacka tätort men även flera som har Göteborg som målpunkt. Stråket har en tydlig tyngdpunkt från Frillesås in till Kungsbacka och vidare mot Göteborg. Åsa station är en del av detta stråk.

Varberg – Värö – (Åsa)

Pendlingsflödena i detta stråk visar på att tätorter i Varbergs kommun är kopplade till Varbergs kommunhuvudort snarare än till Göteborg. Ringhals och Väröbruk är stora arbetsplatser i stråket. Det kommer byggas mycket nya bostäder i den del av stråket som ingår i Varbergs kommun, inte minst i samband med en ny station i Väröbacka. Med ny station i Väröbacka kommer flödena i stråket troligen att förändras och fler kommer att pendla norrut än idag.

Halmstad – Laholm

Ny stationspendel mellan Laholms station och Laholms tätort skapar förutsättningar för en attraktiv pendling med tåg samt överflyttning från buss till tåg i stråket i resandet mellan kommunhuvudorterna. I stråket finns ett antal tätorter, till exempel Veinge, Genevad, Lilla Tjärby, med en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Tätorternas placering gör att tågtrafiken på Västkustbanan inte blir ett bra alternativ för resor till Halmstad, då resenären först skulle behöva åka söderut för att sedan åka norrut. Då avstånden är relativt korta är det inte troligt att resenärerna väljer detta resalternativ. När persontrafik på Markarydsbanan startas finns behov av att se över det totala utbudet av kollektivtrafik i detta stråk.

Falkenberg – Halmstad

Detta stråk består av två delstråk. Ett via Ugglarp/Steninge väster om E6 och Västkustbanan och ett via Slöinge/Getinge öster om nämnd väg/järnväg.

Stråket via Slöinge/Getinge har en tyngdpunkt sett till arbetspendling från tätorterna i Halmstads kommun in till kommunhuvudorten. Tätorterna i stråket ligger relativt tätt och i detta delstråk finns även en del större arbetsplatser.

Stråket via Ugglarp/Steninge har tätorterna i Halmstads kommun har en tydlig koppling till Halmstad kommunhuvudort. Tätorterna i detta stråk påvisar en befolkningsökning och det kommer även att byggas en del i dem under de närmsta åren. Den infrastruktur som finns att tillgå i den norra delen av detta stråk gör att det är svårt att skapa en effektiv kollektivtrafik som kan bli konkurrenskraftig gentemot bilen.

Varberg – Borås

Arbetspendlingen i stråket har sin tyngdpunkt i ändarna och den genomgående pendlingen mellan kommunhuvudorterna i Borås och Varberg är idag inte särskilt stor. Både Varbergs och Borås kommunhuvudorter växer och det finns en potential att knyta dessa båda städer närmre varandra med hjälp av kollektivtrafik. Kollektivtrafik för att tillgodose resbehovet i detta stråk och som ska minska avstånden mellan de båda kommunhuvudorterna ska utföras med tåg. Genom investeringar i infrastruktur för att få ned restiden kan utbytet mellan dessa två växande städer öka. Med hjälp av investeringar i Viskadalsbanan kan en kortare restid öka arbetskraftsutbytet mellan i första hand Varberg och Borås. En ökning av antalet turer och förändrad tidtabell i kombination med sänkt restid är verksamma åtgärder som kan bidra till att öka utbytet. Borås har en tillräckligt stor arbetsmarknad för att utgöra en intressant målpunkt.

Varberg – Ullared

Ullared är en tydlig målpunkt i och med Gekås och de arbetstillfällen som finns i handelsområdet. Stråket består enbart av två tätorter utöver Varbergs kommunhuvudort; Rolfstorp och Ullared. Befolkningsunderlaget är relativt litet och befolkningsutvecklingen är svagt negativ. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare. Kollektivtrafiken är utformad just för att passa personalens resor, vilket gör att Gekås öppettider är styrande. Även fortsättningsvis bör Gekås öppettider prioriteras före anslutning till tågtrafiken på Väst kustbanan.

Falkenberg – Varberg

Stråket består utöver kommunhuvudorterna av två tätorter; Tvååker och Morup. Väst kustbanan täcker upp för resandet mellan kommunhuvudorterna, vilket innebär att befolkningsunderlaget för en väl utbyggd kollektivtrafik är relativt litet. Arbetspendlingen i stråket är uppdelat och tyngdpunkten i flödet går från Tvååker in mot Varberg. Tvååker är en relativt stor tätort som påvisar en positiv befolkningsutveckling, kommunen planerar även för nya bostäder i tätorten under de närmsta åren.

Falkenberg – Ullared

Det finns tre tätorter längs med stråket och befolkningsutvecklingen i dessa varierar. Tätorternas storlek tillsammans med Ullared som tydlig målpunkt är tillsammans förutsättningar för att detta är ett utpekad stråk. Handelsområdet kring Gekås är dessutom Hallands största besöksmål. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare. Kollektivtrafiken är utformad för att passa personalens resor och därför är Gekås öppettider styrande. Även fortsättningsvis bör Gekås öppettider prioriteras före anslutning till tågtrafiken på Väst kustbanan.

Laholm – Mellbystrand – Båstad

Befolkningsunderlaget i stråket är idag inte stort. Kopplingen för tätorterna i stråket, framförallt Mellbystrand och Skummeslövstrand, är starkare norrut mot Halmstad än söderut mot Båstad. Stråket bedöms ha potential då det planeras för utbyggnad av ett större antal bostäder i Mellbystrand och Skummeslövstrand. Båstad station bidrar till ökad attraktivitet för området vilket kan bidra till inflyttning och utökat utbyte med Båstad och kommuner söderut på Väst kustbanan. Idag används busstrafiken främst av gymnasieelever, men det finns en potential att få fler att använda kollektivtrafiken.

Halmstad – Markaryd – Hässleholm

Den genomgående arbetspendlingen i stråket är idag liten men viss pendling finns mellan orterna. De tätorter i Laholms kommun som ligger närmst Halmstads tätort har tydliga pendlingsflödena in mot Halmstad. Tågtrafiken i detta stråk kan även tillgodose behovet av interregionala resor mellan södra Halland och nordöstra Skåne samt skapa en koppling till Södra stambanan. Dessa båda resbehov, det regionala och det interregionala skapar tillsammans ett resbehov som motiverar att starta persontågtrafik på banan. När persontrafik på Markarydsbanan startas finns behov av att se över det totala utbudet av kollektivtrafik i detta stråk samt stråket mellan Halmstad och Laholm.

Persontrafik på denna bana har ett kombinerat syfte, dels att tillgodose resbehovet för de regionala arbetsresorna och dels för att koppla samman Södra Halland med Nordöstra Skåne. Banan fyller även en funktion då Södra stambanan nås via byte i Hässleholm och därmed blir städer som Linköping och Norrköping lättare att nå för södra Halland. Det interregionala och de regionala resbehoven skapar tillsammans ett behov som motiverar persontrafik på banan.

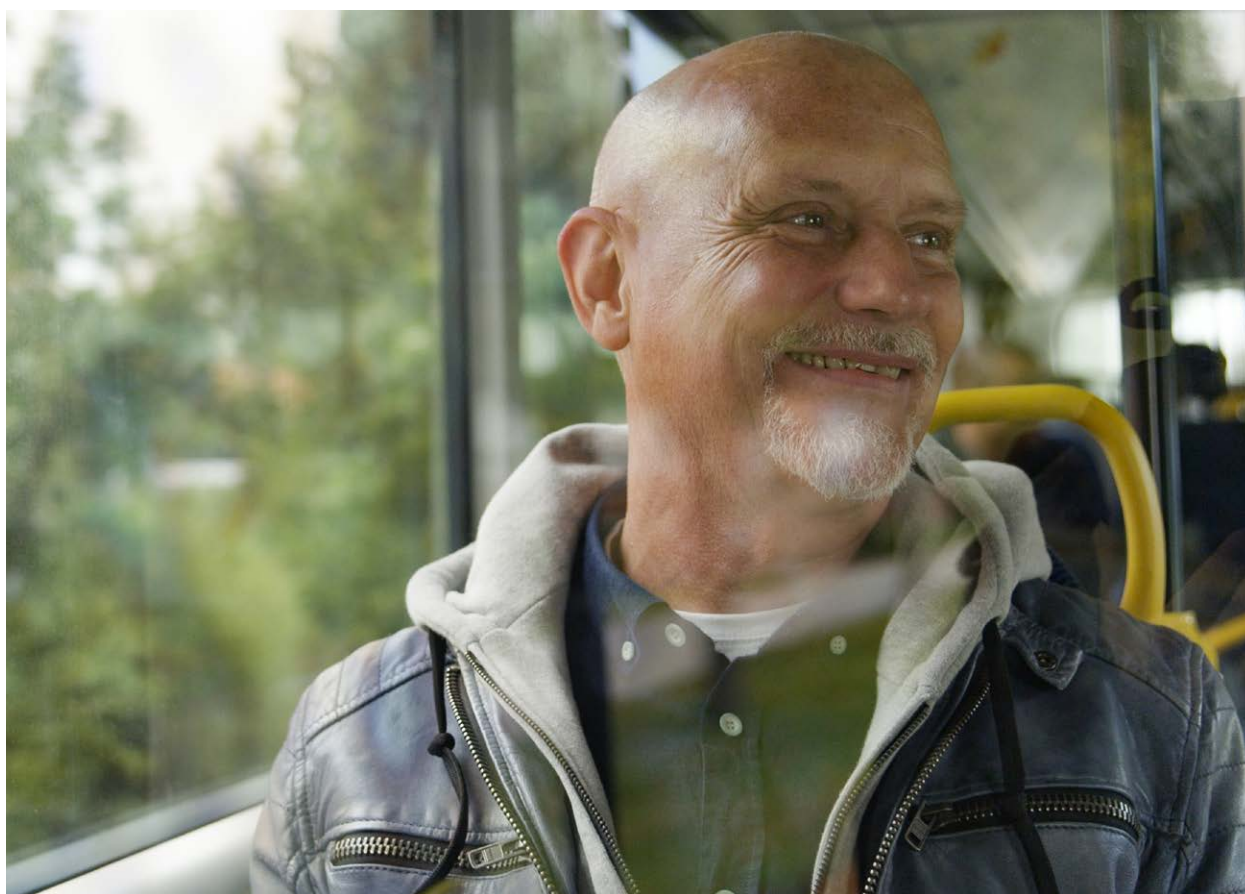
Kollektivtrafik för lokala resor

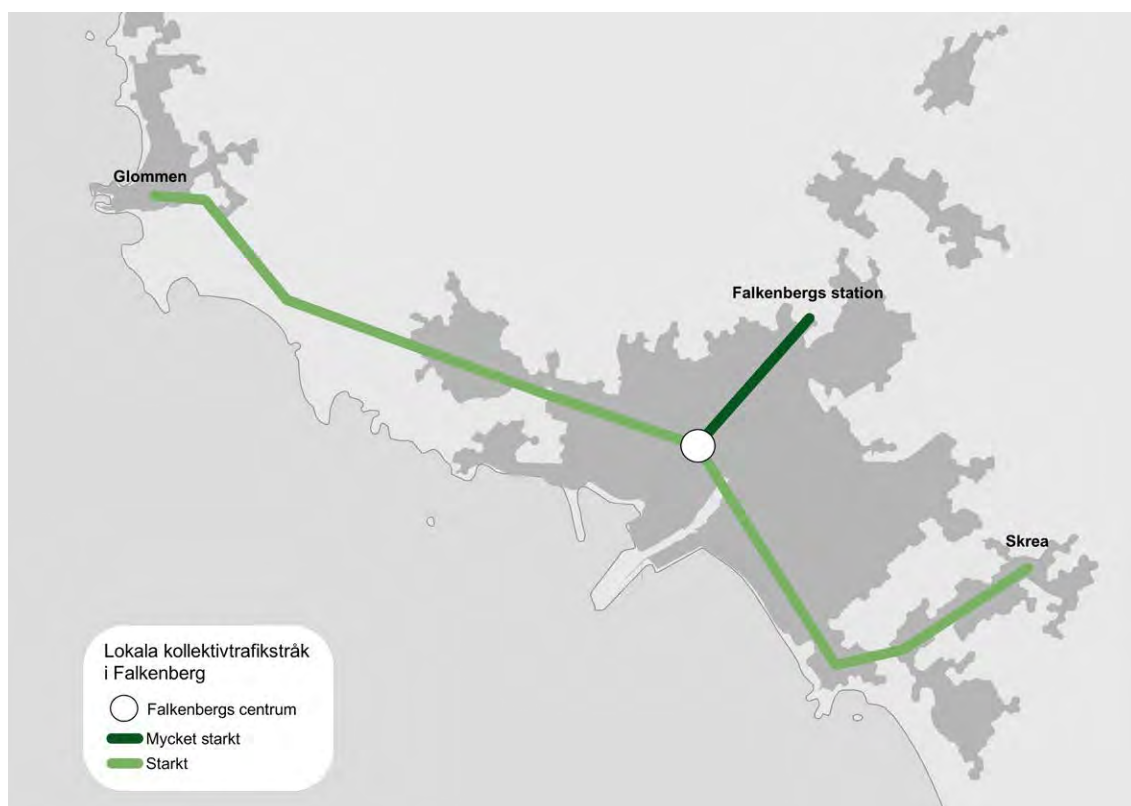
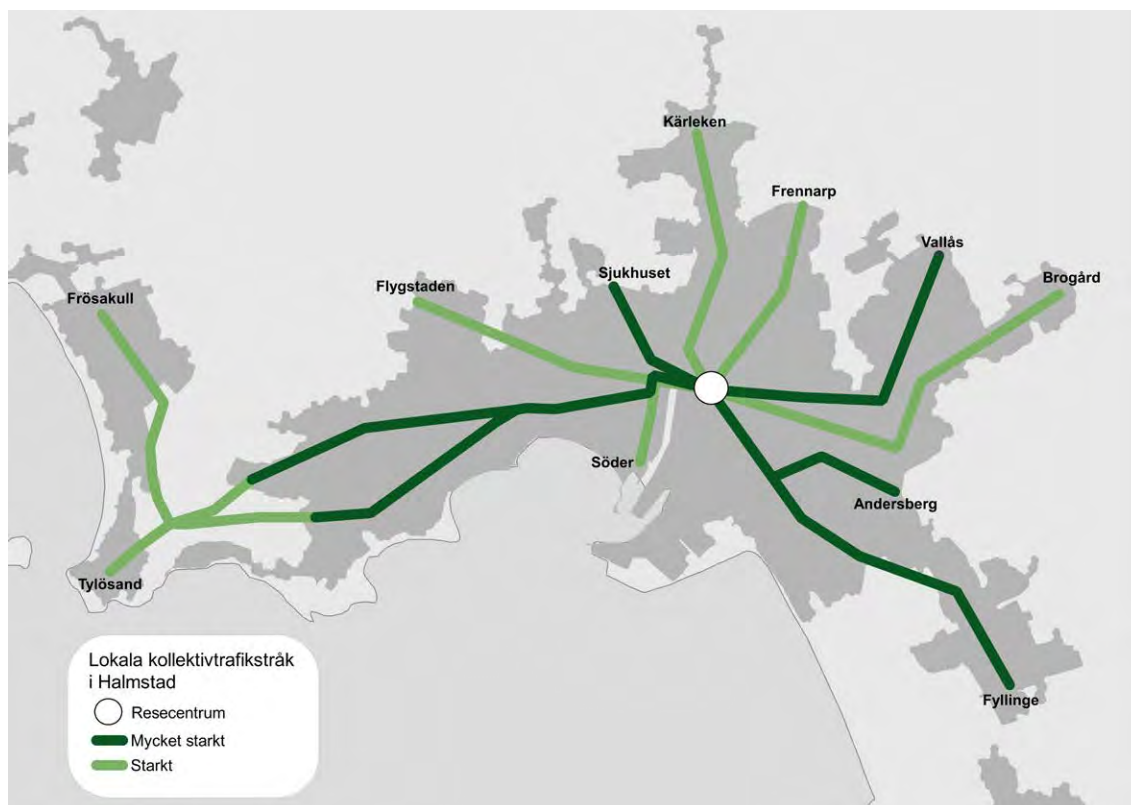
I städerna har även kollektivtrafikstråk identifierats och även här har stråken klassificerats. I klassificeringen av stadsbussarna används två nivåer, *mycket starka* och *starka* kollektivtrafikstråk.

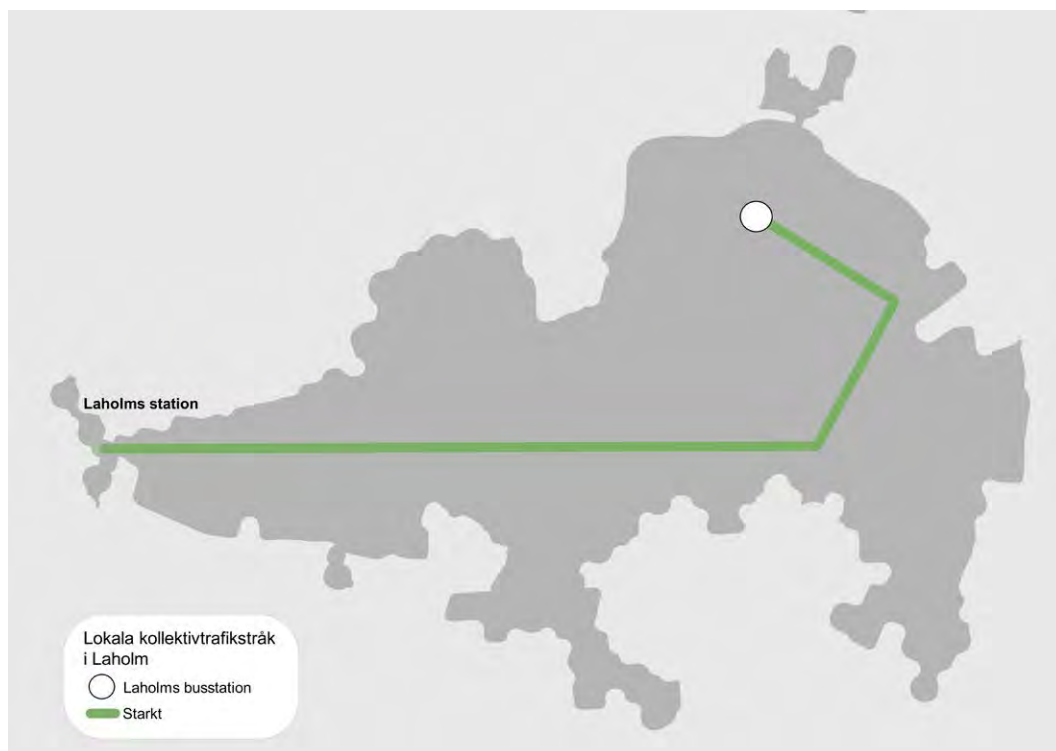
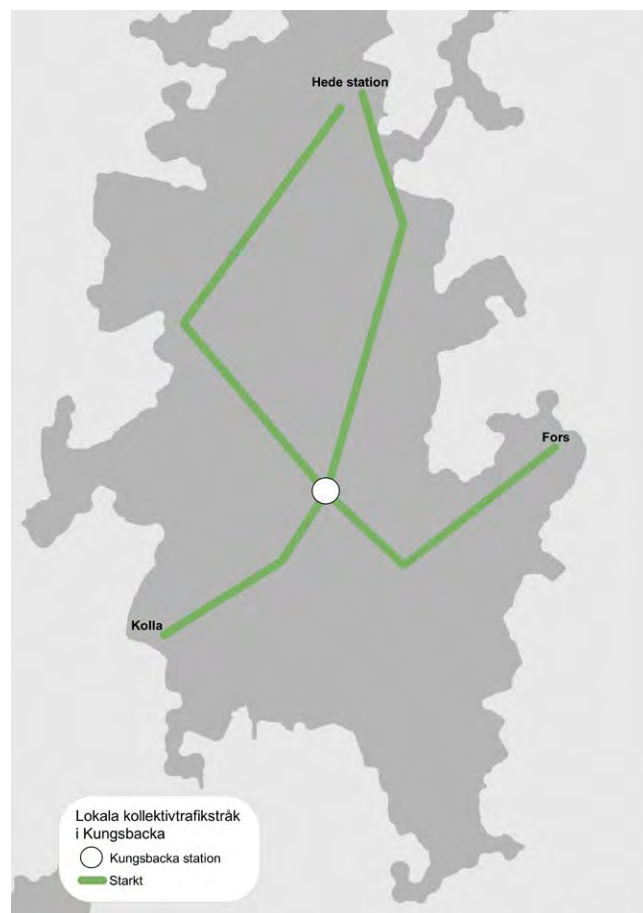
En resa med stadsbuss kan vara en del av en reskedja och kopplingar till övrig kollektivtrafik är viktiga, främst till Väst kustbanan. Stadsbusstrafiken är ett viktigt verktyg att skapa attraktiva städer då den kan bidra till att avlasta vägar i centrum från biltrafik utan att tillgängligheten minskas. De halländska städerna växer och till detta kommer ett ökat antal människor som ska förflytta sig inom eller in och ut ur staden. Framkomlighet är en central fråga när det kommer till dessa stråk inne i städerna. För att kollektivtrafiken ska kunna utgöra ett bra alternativ till bilen behöver kollek-

tivtrafiken prioriteras upp och biltrafiken prioriteras ned på gator där det idag råder konkurrens om framkomligheten. Huvudsyftet med stadsbusstrafiken är att tillgodose resor från stadens ytterområden in mot stadskärnan. Det är här som potential finns i att utveckla kollektivtrafiken. För flertalet av de personer som bor i områden som ligger i direkt anslutning till stadskärnan är gång och cykel oftast förstahandsalternativet och med dessa färdssätt ska kollektivtrafiken inte konkurrera.

Utgångspunkten i bedömningen av de lokala kollektivtrafikstråken i städerna har till största del varit dagens linjer och användning av dem. Även utanför de identifierade kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik och dessa benämns som övriga linjer. De övriga linjerna kan ha en karaktär av servicelinje. Till de övriga linjerna återfinns även industrilinjerna, det vill säga busslinjer som enbart trafikerar morgon och eftermiddag och som är anpassade till start- och sluttid för industriområden i städerna.









Kollektivtrafik för interregionala resor

Den interregionala kollektivtrafiken är knuten till det regionala tillväxt- och utvecklingsperspektivet och fokus är på längre resor och vilka svenska eller internationella städer som Halland vinner på att ha förbindelse med. Kollektivtrafiken och framförallt tågtrafiken har en viktig funktion genom att den skapar tillgänglighet vilket i sin tur kan bidra till tillväxt och utveckling.

Primärt är det inte Region Hallands uppgift att tillgodose interregional kollektivtrafik utan detta ska utföras av kommersiella aktörer. Det är dock viktigt att skapa bra förutsättningar för de kommersiella aktörerna att bedriva trafik. Genom till exempel investeringar i infrastruktur kan restider minska i relationer som anses vara viktiga för Halland. Bedömningen är att de före detta länsjärnvägarna inte är intressanta för kommersiella aktörer om inte förutsättningarna förändras radikalt genom till exempelvis tillkomst av höghastighetsbanor.

Utgångspunkt för analyserna är Tillväxtstrategin och här finns en tydlig prioritering genom det strategiska valet; att utveckla kollektivtrafiken så att *regionförstoring såväl norrut som söderut kan ske och Hallands förbindelse med Stockholm är viktig.*

Följande stråk klassas som kollektivtrafikstråk avsedda för längre resor:

Mycket starkt stråk:

Västkustbanan

Oslo – Halland – Skåne – Köpenhamn – Hamburg

I Tillväxtstrategin är prioriteringen av Västkustbanan tydlig. Västkustbanan fyller en funktion för såväl interregionala som regionala kollektivtrafikresor. Till de interregionala kan till exempel resor mellan Kungsbacka och Malmö räknas, medan arbetsresor mellan Halmstad och Falkenberg har karaktären av regionala resor men gemensamt är att båda sker på Västkustbanan. För Hallands fortsatta utveckling är hela Västkustbanan viktig. Att skapa tillgänglighet till Oslo, Köpenhamn och Hamburg är viktigt ur ett regionalt- utvecklingsperspektiv.



6. Trafikeringsbehov tåg 2030-2050

Utifrån målen med kollektivtrafiken i Halland och det resbehov som förväntas öka, beskriver detta kapitel hur tågtrafiken behöver utvecklas på kort sikt- 2026 och på lång sikt- 2030-2050.

Utveckling av tågtrafiken är nära knuten till utveckling av infrastrukturen och därmed redovisas även vilka investeringar som krävs för önskad trafikeringsbehov. All trafik och investeringar i infrastrukturen kräver samsyn mellan Region Halland och berörda aktörer. Den utveckling som beskrivs under respektive bana ska ses som Region Hallands ambition.

Allt fler väljer att resa med tåg, framförallt på Väst kustbanan. I Halland ses Väst kustbanan som stommen i kollektivtrafiken och den har stor betydelse för Hallands utveckling både för arbets- och studiependlingen men även för fritidsresandet. Eftersom restiderna ofta är konkurrenskraftiga gentemot bilen är tågtrafik en effektiv kollektivtrafik som också möjliggör att transportera stora grupper resenärer i starka stråk. Samtidigt kräver tågtrafik ett stort antal resenärer för att vara ekonomiskt och miljömässigt hållbar. Trafikförsörjningsprogrammet ska utgå ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet innefattar att arbeta för att minska resornas miljöpåverkan. Genom att utveckla tågtrafiken på Väst kustbanan kan fler välja att resa med tåg såväl söderut som norrut och vidare till Stockholm, vilket är prioriterat i Tillväxtstrategin.

6.1 Tågsystem i Halland

En god kollektivtrafik bidrar till att utveckla såväl näringslivet som attraktionskraften för en ort. Men en attraktiv tågtrafik som ska klara restidsmålen måste vara snabb och det är mycket svårt att uppnå om samma tågtrafik även ska stanna på alla stationer längs järnvägen. För att möta de olika behov som finns i samhället är det därför viktigt att erbjuda parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild.

TÅGSYSTEM I HALLAND

Storregiontåg

- Öresundståg Göteborg – Halland – Skåne – Köpenhamn

Regiontåg

- Hallandståg Varberg – Kungsbacka – Göteborg
- Viskadalsbanan Varberg – Borås
- HNJ-banan Halmstad – Värnamo – Jönköping/ Nässjö
- Markarydsbanan Halmstad – Hässleholm

Lokaltåg

- Kungsbackapendeln Kungsbacka – Göteborg
- Pågatåg Halmstad – Helsingborg

Storregiontåg

Storregiontåg stannar på stora stationer. Inriktning är att tågen ska köras i 200-250 km/tim och ha hög komfort för resor som är 1-2 timmar.

-Öresundståg är ett storregionalt-tågssystem vilket innebär färre stopp och trafikerar som grund med en avgång varje timme i bägge riktningar hela sträckan mellan Göteborg-Halland-Skåne/Köpenhamn, under veckans alla dagar. Under vardagar förstärks utbudet mellan Halmstad-Göteborg genom extrainsatta avgångar under morgon/eftermiddag vilket skapar halvtimmetrafik på sträckan. Öresundstågstrafiken startade 2009 och förstärkt utbud mellan Halmstad och Göteborg har funnits från start men har succesivt byggts ut under åren. De extrainsatta avgångarna under morgon/eftermiddag ska bli genomgående när dubbelspår söder om Ängelholm finns klart.

Regiontåg

Regiontåg stannar på regionalt stora stationer och körs med tåg för 180-200 km/tim, som har normal komfort för resor som är 30-60 minuter.

-Västtåg Varberg-Göteborg är ett regionaltågssystem som förstärker utbudet på sträckan med ytterligare avgångar under vardagar när resandet är som störst. Från och med december 2018 trafikerar 4 dubbel turer/vardag (dt).

-Västtåg Varberg-Borås är ett regionaltågssystem som trafikerar med 11dt/vardag (2020).

-Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö trafikerar med 7dt/vardag (2020).

-Halmstad-Hässleholm går för närvarande ingen persontrafik.

Lokaltåg

Lokaltåg stannar på alla stationer och körs med tåg för 160-180 km/tim, som har komfort för resor på 15-60 minuter.

-Västtåg Kungälv-Göteborg (Kungälvapendeln) är ett lokaltågssystem och trafikerar som grund med en avgång varje halvtimme i bägge riktningar under veckans alla dagar. På vardagar under morgon och eftermiddag förstärks utbudet med ytterligare avgångar vilket innebär en avgång varje kvart i bägge riktningar. Lokaltågstrafiken mellan Kungälv-Göteborg startade 1992.

-Pågatåg Halmstad-Helsingborg är ett lokaltågssystem som förstärker utbudet på sträckan under morgon och eftermiddag på vardagar. Tillsammans med Öresundståg innebär det ett samlat utbud med en avgång varje halvtimme i bägge riktningar från Halmstad och söderut. Trafiken startade i samband med invigningen av Hallandsåstunneln i december 2015 och uppgår till 7 dt/vardag.

Kommersiell trafik

Utöver den tågtrafik som nämns, det upphandlade tågutbudet som Region Halland har som avsikt att bedriva på Västskustbanan, ska det finnas kapacitet för kommersiella aktörer att bedriva tågtrafik. Justering av den upphandlade tågtrafiken kan behöva göras så att den anpassas till och harmoniseras med det kommersiella utbudet av tågtrafik. Upphandlad och kommersiell tågtrafik kompletterar varandra och tillsammans kan de bidra till att utbudet av tågtrafiken ökar för resenären.

6.2 Västskustbanan

I Tillväxtstrategin poängteras vikten av Västskustbanan och även i detta Trafikförsörjningsprogram framhävs banans betydelse för arbets- och studiependling men också för Hallands utveckling i stort. Fortsatt är Västskustbanan identifierad som det viktigaste stråket för Hallands utveckling och restiden bör därför minska mellan orterna utmed banan. Västskustbanan ska trafikeras av tågtrafik som tillgodoser behovet av både arbets- och studiependling. Västskustbanan tillgodoser behov av internationella fjärrresor genom kopplingen till Oslo, Köpenhamn och Hamburg. Strategiskt beslutade investeringar som kommer att påverka möjligheterna till trafikering och förändrad uppehållsbild är dubbelspår genom Varberg, Västlänken och dubbelspår Ängelholm-Maria som beräknas vara färdiga senast år 2026. Utöver hastighetshöjning är utbyggnad av dubbelspår Helsingborg-Maria en förutsättning för att kunna utnyttja Västskustbanans fulla potential.

Stationer på Västskustbanan

Nya stationer utmed Västskustbanan ska vara knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Det måste kunna påvisas regionala samhällsnyttor för att fler stationer ska bli aktuella och generellt gäller att en ny station ska bidra till ett nettotillskott av resor. Nya stationsetableringar ska byggas på ett sådant sätt att robustheten och pålitligheten i dagens tågtrafik inte påverkas. Det är även viktigt att framtida utvecklingsmöjligheter inte försämrats av en nyetablerad station. De stationer som byggs idag måste kunna möjliggöra för en utveckling av tågtrafiken på banan i framtiden, en uppgradering av banan till 250 km/h i timmen ska inte hämmas av nya stationsetableringar. En ny station i Väröbacka ligger närmst i tid men denna etablering får inte äventyra robustheten i befintligt system och det blir därmed viktigt att säkerställa att spårkapacitet finns mellan Halland och Göteborg.

Stationskriterier

För att bedöma behovet av en ny station har ett antal kriterier arbetats fram. Kriterierna kommer att användas vid en analys om en ny station ska öppnas eller inte, oberoende vilken järnväg det gäller. Kriterierna kan också tillämpas vid en analys av att ta bort en befintlig station. Först om samtliga kriterier uppfylls ska Region Halland och Hallandstrafiken tillsammans med berörd kommun arbeta vidare med etableringen av en eventuellt ny station. Kriterierna är fem till antalet och beskrivs nedan.

- Kriterie 1: Restiden med tåg får inte öka mellan befintliga stationer i snabbtågs- och Öresundstågssystemet.

En viktig förutsättning vid öppnandet av en ny station är att det inte får påverka de snabbaste förbindelserna på Västkustbanan. Den främsta anledningen till detta är att Västkustbanan i stor utsträckning nyttjas för mer långväga resor samt pendling till och från angränsande regioner. Restiden i dessa relationer får därför inte förlängas utan snarare ska restidsförkortningar eftersträvas.

- Kriterie 2: Nettoresandet på aktuell bana ska öka, dvs man ska vinna fler resenärer än man förlorar. Även framtida utveckling ska beaktas.

En annan viktig förutsättning för att en ny station ska öppnas upp är att tågresandet totalt sett ska öka. När en ny station öppnas medför det längre restid för de som redan sitter på tåget. En restidsförlängning medför i sin tur att resan blir mindre attraktiv och att tåget tappar resenärer. Potentialen för hur många som kan komma att resa från en ny station ska också bedömas. Faktorer att ta hänsyn till är demografiska förutsättningar som var och hur många som bor och arbetar idag inom upptagningsområdet till en eventuell ny station samt hur arbetspendlingen ser ut.

Dessutom behöver förutsättningarna för att nå nya arbetsmarknader samt kommande utbyggnadsplaner vägas in. Om potentialen är större än den resandeförlust som beräknats fram kan det ur ett resandeperspektiv vara motiverat att öppna upp en ny station.

- Kriterie 3: Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och kostnadstäckningsgraden ska vara minst 30%.

Även om det skulle kunna finnas ett resandeunderlag nog för att kunna motivera öppnandet av en ny station behöver de ekonomiska konsekvenserna vägas in. Ytterligare tågstopp innebär längre körtider, vilket i sig kan bidra till ökade kostnader för personal och drift. Påverkas dessutom tåglinjernas omloppstider tillkommer det kostnader för ytterligare personal och fordon. Kostnaden för att erbjuda några få personer en bättre resa med tåg kan därmed snabbt bli orimligt hög för samhället.

- Kriterie 4: Infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas, dvs investeringskostnaden i kapacitetsförstärkt järnväg och stationer ska vägas mot resandetillskottet.



Även kostnader för de infrastrukturåtgärder som behöver vidtas för att öppna upp en ny station behöver beaktas. För samtliga nya stationer krävs investeringar i form av nya plattformar och gångförbindelser till plattformarna samt i vissa fall även mötes- och förbigångsspår. Hur stora kostnaderna för dessa blir beror på vilken befintlig infrastruktur som finns samt vilken kvalitetsstandard som måste uppfyllas, vilket skiljer sig från bana till bana och från ort till ort.

En bedömning om det dels är möjligt samt ekonomiskt rimligt att motivera kostnader måste därmed göras i förhållande till hur många tillkommande resenärer som investeringen bedöms bidra med. Även potentiell framtida tillväxt ska beaktas. För att kunna etablera en ny station kan det krävas kapacitetshöjande åtgärder som förbigångs- eller mötesspår, vilka kan finansieras genom nationell och regional plan.

- Kriterie 5: Region Halland och berörd kommun ska tillsammans ta fram en avsiktsförklaring där kommunen förbinder sig till att utveckla orten genom ökad attraktivitet och en aktiv kommunal planering för att säkerställa och bygga upp ytterligare resandeunderlag.

För att Region Halland ska satsa på att öppna upp en ny station är det en förutsättning att berörd kommun och regionen samplanerar för att få största möjliga utväxling av de investeringar som krävs. Förutom infrastrukturinvesteringar ska kommunen se till att lyfta ortens attraktivitet, till exempel genom utbyggnad av bostäder eller satsningar på service som medför att fler vill bo på orten. På så sätt skapas förutsättningar för att upprätthålla och förstärka stationens resandeunderlag, samtidigt som det gynnar befolkningen i orten och dess omland.

Infrastruktur Väst kustbanan

För att kunna möta de resbehov som identifierats så krävs infrastrukturinvesteringar på Väst kustbanan. För att behålla och få fler resenärer att välja tågtrafiken på Väst kustbanan istället för biltrafiken på E6:an krävs en robusthet. Drift, underhåll och reinvesteringar måste ske kontinuerlig så att trafikeringen kan upprätthållas. Sträckan Kungsbacka - Göteborg är identifierad som viktig för hela Halland och det handlar om att kunna möta dagens och framtidens resbehov med kapacitet för att klara olika tågssystem från och till Göteborgs C. Det är viktigt att också Halmstad C, med uppställning och tillhörande servicefunktioner, har kapacitet för framtida resbehov.

Trafikering Väst kustbanan 2020-2025

Dagens genomgående regionalstågstrafik, det vill säga Öresundstågen mellan Köpenhamn/Malmö och Göteborg bör successivt byggas ut med fler turer och längre tåg i takt med att resbehovet ökar. Kort restid prioriteras och därför ska dagens uppehållsbild behållas. Regionalstågstrafiken mellan Halmstad och Göteborg, det vill säga dagens extra Öresundstågstrafik, bör successivt byggas ut med fler turer i takt med att resbehovet ökar. En flexibilitet i resandet bör kunna erbjudas för att möta morgondagens alltmer utspridda resmönster. Kort restid prioriteras och därför ska dagens antal stopp behållas. Lokaltågstrafik mellan Kungsbacka och Göteborg behålls och turutbudet kan öka i takt med efterfrågan, vilket innebär fyra turer per timma under större del av dagen. Även tätare trafik under lördagar och söndagar jämfört med dagens utbud kan behövas. Längre tåg som ökar sitt-platskapaciteten kan behöva införas.

Lokaltåg i form av Pågatåg trafikerar mellan Halmstad och Helsingborg. Utbudet på tågtrafiken söderut kan utökas i takt med att resbehoven växer. Kort restid mellan Halmstad och Helsingborg ska värnas.

Trafikering Väst kustbanan 2026-2030

För att möta upp resbehovet på Väst kustbanan förutsätts en trafikering med två genomgående Öresundståg per timme och två turer per timme med ett nytt regionalstågssystem mellan Varberg-Göteborg. Behovet av ett regionalstågssystem kommer att uppstå tidigare än 2026, men införandet av en ny regionalstågslinje norrut från Varberg och Kungsbacka mot Göteborg kan äga rum tidigast år 2026 när Västlänken och dubbelspår genom Varberg är klara. Utgångspunkten är att dessa regionaltåg går mellan Varberg genom Västlänken och ut på Västra stambanan. Ett framtida scenario är att förlänga tågssystemet söderut men denna utveckling är då knuten till att möta nya resbehov. När Västlänken tas i bruk kommer det finnas möjlighet att koppla lokaltågssystem från/till Kungsbacka med Alependeln omkring år 2026.

Infrastrukturella behov 2026-2030

En förutsättning för ett nytt regionalstågssystem är att nya förbigångsspår byggs. I ett första skede kommer det att behövas två nya, ett mellan Mölndal och Kungsbacka samt ett mellan Kungsbacka och Varberg.

Trafikering Väst kustbanan 2030-2050

Efter 2030 behöver dagens utbud utökas för att kunna hantera resandet mellan Göteborg och Varberg. Behovet av regionalstågssystem mellan Varberg-Göteborg blir ännu större och utgör därmed en viktig förutsättning. Söder om Halmstad räcker ett lokaltåg per timme.

Längre fram i tidsperioden behöver trafiksystemet kompletteras med ytterligare lokaltåg i maxtimmen mellan Göteborg och Kungälv. Därför bör ytterligare två lokaltåg läggas till på den sträckan, vilket blir sex lokaltåg totalt.

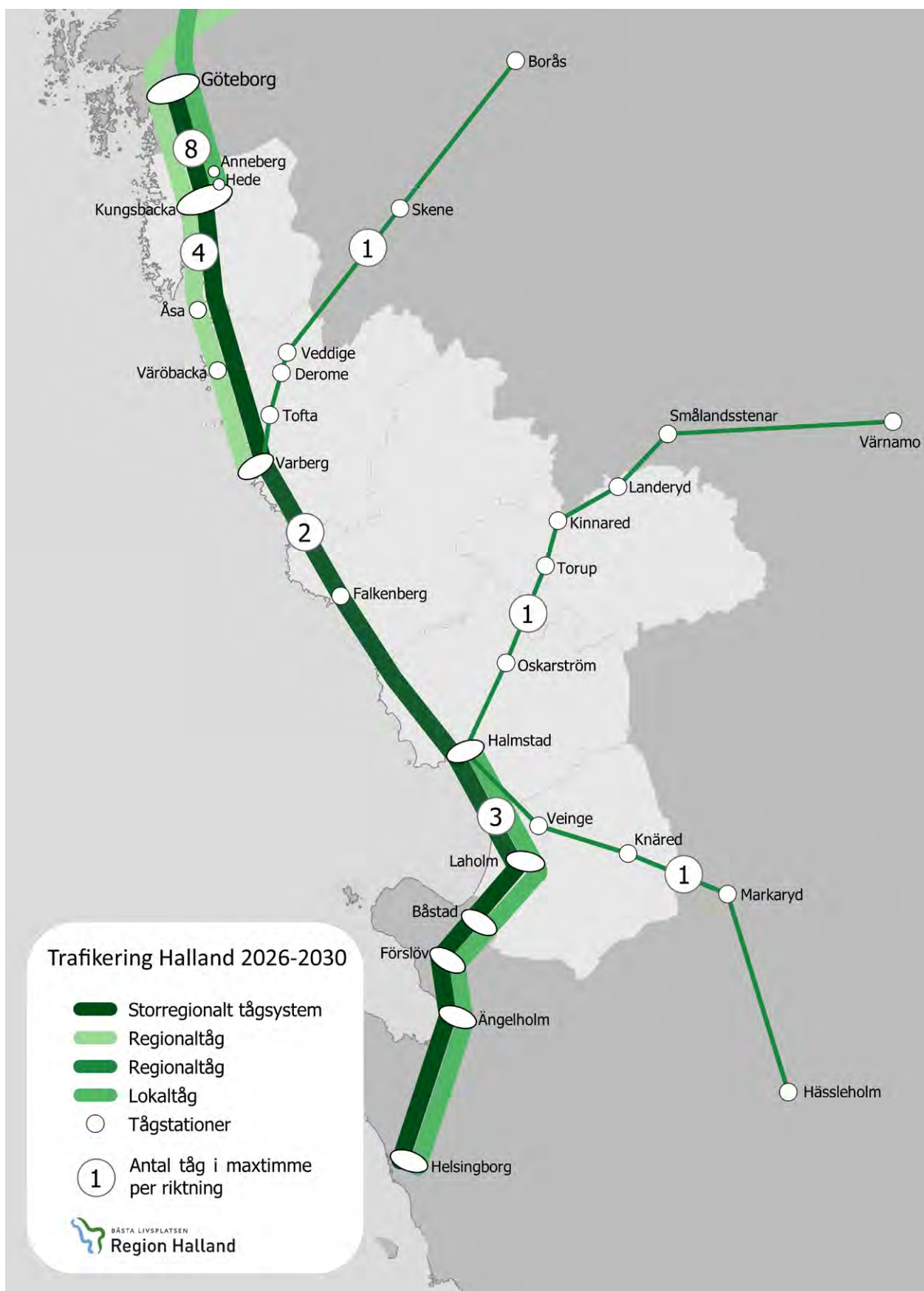
Ytterligare sittplatskapacitet mellan Varberg och Halmstad kan komma att behövas för att kunna hantera det ökade resandet. Denna kapacitetsökning kan tillgodoses antingen genom att köra längre tåg eller genom att förlänga en tur i timmen under högtrafik med regionaltågssystem till Halmstad.

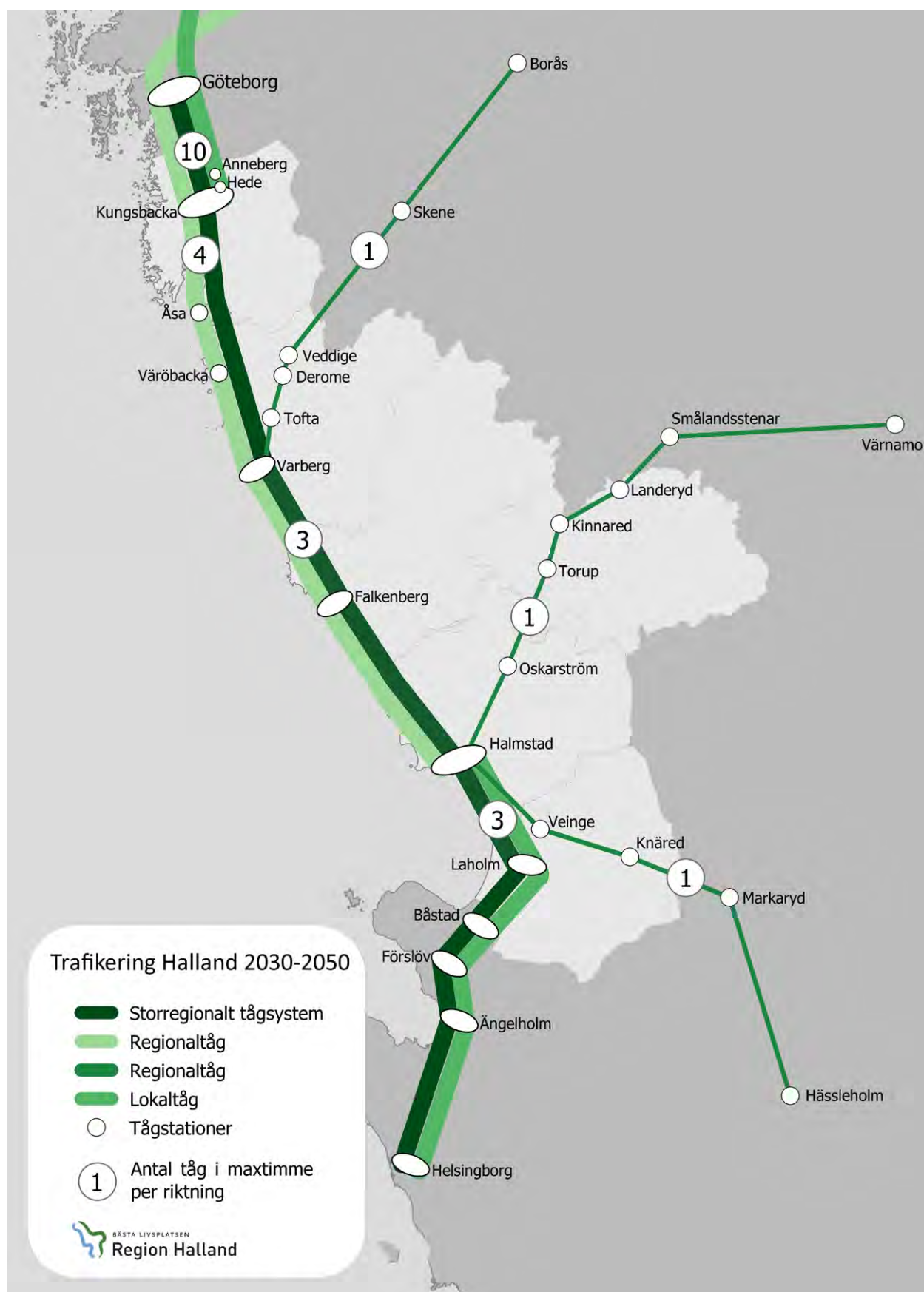
Infrastrukturella behov 2030-2050

Dagens utformning av Kungälvastation innebär begränsningar. För att klara den ökade trafikeringen behövs en ombyggnation av Kungälvastation med vändspår i mitten för ett mer robust system.

För att möjliggöra för förbigångar av snabbare tåg behövs fyrspar på sträckan Kungälv-Hede. Närmare Göteborg behövs också fyrspar mellan Almedal och Mölndal.







INFRASTRUKTURELLA BEHOV FÖR VÄSTKUSTBANAN

Innan 2026

- Nya förbigångsspår mellan Mölndal och Kungsbacka, Kungsbacka – Varberg

2026-2030

- Dubbelspår på hela Väst kustbanan
- Förbigångsspår för gods norr om Halmstad
- Ny uppställningsbangård på Halmstad C

2030-2050

- Ombyggnation av Kungsbacka med vändspår i mitten för ett mer robust system
- Fyrspår på sträckorna Kungsbacka – Hede och Mölndal – Almedal

6.3 Viskadalsbanan

Det finns en potential att utöka utbytet mellan Borås och Varberg och därmed skapa en större arbetsmarknad. Kollektivtrafiken mellan Borås och Varberg ska utföras med tågtrafik på Viskadalsbanan och denna tågtrafik ska utvecklas med ett fokus att tillgodose behovet av arbets- och studiependling. Ambitionen är att restiden mellan Varberg och Borås ska vara under 60 min. Att succesivt utöka antalet turer skapar förutsättningar att knyta ihop två lokala arbetsmarknader, Varberg och Borås. Antalet stationer utmed banan kan komma att minskas för att korta restiden. I takt med att turutbudet ökar kan olika trafikupplägg kombineras. Ett tänkbart trafikeringsalternativ är att inte trafikera alla stationer på vissa turer och därmed sänka restiden ytterligare. Viskadalsbanan fyller även en nationell funktion som omledningsbana för Väst kustbanan.

Infrastruktur

Den trafikering som beskrivs ovan förutsätter att staten genom Trafikverket tar sitt ansvar och sköter banans drift, underhåll och reinvestering. Utöver att bibehålla dagens standard behöver Viskadalsbanan rustas upp och återställas så att funktionen kan upprätthållas och banan blir långsiktigt robust. Kortare restid och ett ökat turutbud innebär att nya mötesspår behövs på banan. Placeringen av mötesspår avgörs utifrån trafikeringsupplägg. Antalet stationer ska ses över och de stationer som behålls behöver rustas upp.

Infrastrukturella behov till år 2030:

- De planerade reinvesteringarna på Viskadalsbanan genomförs: spår- och kontaktledningsbyte.

- Behov av mötesspår avgörs utifrån trafikeringsupplägg.
- Färre uppehåll på Viskadalsbanan gör att restiden minskar. Det innebär att antalet stationer på banan behöver ses över alternativt att skip stop införs.
- Åtgärder för att höja hastigheten på banan krävs. Bygga bort plankorsningar och rätta ut kurvor på strategiska ställen samt säkerhetsställa trädsäkring för en robust bana.

6.4 Markarydsbanan

Genom att starta timmestrafik på Markarydsbanan tillgodoses behovet av arbets- och studiependling. Uppstarten av persontågstrafik innebär även att det skapas kopplingar till nordöstra Skåne samt till städer utmed Södra stambanan, bl.a. Linköping och Norrköping, Stockholm. Markarydsbanan fyller även en nationell funktion som omledningsbana för Väst kustbanan. Sammantaget kommer detta resbehov innebära att antalet resenärer motiverar timmestrafik på banan. Även här ska modellen för utvecklingsprinciper för kollektivtrafiken i Halland tillämpas och en kostnadstäckningsrad över 30 % ska eftersträvas.

Infrastrukturella behov

Den trafikering som beskrivs ovan förutsätter att staten genom Trafikverket tar sitt ansvar och sköter banans drift, underhåll och reinvesteringar. För att få robusthet i den planerade tågtrafiken krävs att det byggs ett nytt mötesspår i Knäred före trafikstart.

- Nytt mötesspår i Knäred på Markarydsbanan för att möjliggöra timmestrafik mellan Halmstad och Hässleholm.
- Nytt stationsläge i Veinge och Knäred.
- Kontaktledningsbyte på hela banan.

6.5 Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ)

Befolkningsunderlaget och befintlig arbetspendling i de halländska orterna längs HNJ-banan motiverar inte att bedriva tågtrafik för vardagsresande. De större pendlingsflödena i stråket går mellan Hyltebruk och Halmstad med tyngdpunkten från orterna i Halmstads kommun in mot kommunhuvudorten. De resbehov som finns i stråket idag tillgodoses med en utbyggd busstrafik som även når Hyltebruk. Även fortsättningsvis ska huvuddelen av det regionala resandet, vilket är resbehovet av vardagsresande mellan Halmstad och Hyltebruk, tillgodoses med buss.

Tågtrafiken som idag bedrivs på HNJ-banan har en karaktär av såväl regional som interregional kollektivtrafik. Dagens utbud av kollektivtrafik på banan är litet och restiderna är långa. En treårig satsning i projektform genomförs med mål-

sättningen att antalet resenärer ska öka. Testperioden kommer att utvärderas och därefter tas ett långsiktigt beslut om banan. Modellen med utvecklingsprinciper för kollektivtrafiken i Halland (se kap.4) ska tillämpas även i det här stråket och projektet ska ses som ett försök att förvalta och förädla dagens utbud av kollektivtrafik.

HNJ-projekt

En treårig satsning i projektform påbörjades vid tidtabellskiftet 2017 med målsättningen att antalet resenärer ska öka och att kostnadstäckningsgraden ska nå minst 30 %. Som en del i projektet har turutbudet ökat och kommunikationssatsningar har gjorts. Även stationsmiljöerna på den Halländska delen har rustats upp dvs. Oskarström, Torup, Kinnared och Landeryd. Projektet syftar till att skapa attraktiva boendemiljöer, etableringsmöjligheter och därmed

skapa ökat resande och ökad kostnadstäckningsgrad. Projektet kommer att bidra med ökat analysunderlag för det långsiktiga beslutet om HNJ-banan. Projektet ger även mer tid för att analysera de osäkerheter som finns idag; banans betydelse för näringslivets transporter och hur en framtida höghastighetsstation i Värnamo kan påverka persontrafiken på HNJ-banan. Testperioden utvärderas kontinuerligt mot upprättat Avtal. Hittills i projektet har inte målet om kostnadstäckningsgrad nåtts.

Infrastrukturella behov

Testperioden som beskrivs ovan förutsätter att staten genom Trafikverket sköter banans drift, underhåll och reinvesteringar. Godstrafik kommer fortsatt att trafikera banan och det är viktigt att denna funktion upprätthålls





7. Samplanering och ansvarsfördelning

Detta kapitel beskriver vikten av samverkan och samplanering mellan aktörer och deras olika roller i arbetet för att skapa en hållbar kollektivtrafik.

7.1 Attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling

Kollektivtrafikmyndigheten i Hallands ambition är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling. För att uppnå det krävs samplanering mellan olika aktörer. Region Halland som kollektivtrafikansvarig är beroende av ett väl fungerande samarbete som möjliggör samverkan och samplanering med Hallands kommuner och andra berörda för att kollektivtrafiken ska kunna bli förstahandsvalet för så många som möjligt.

Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik. Att fortsätta att utveckla former för samverkan och samplanering där bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering hänger ihop, är viktigt att fokusera på.

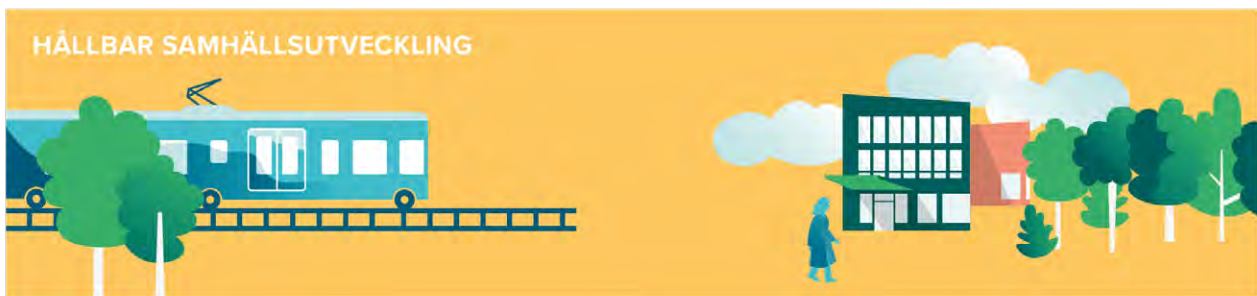
Framgångsfaktorer som identifierats är att kombinera ”hårda åtgärder” med ”mjuka åtgärder”. ”Hårda åtgärder” kan ses som den traditionella kollektivtrafikutvecklingen med linjeomläggningar, utbudsökningar med flera åtgärder. Mjuka åtgärder handlar om marknads- och informationsinsatser. Dessa två åtgärdstyper ska knytas samman och vara en naturlig del av kollektivtrafikplaneringen i Halland vilket beskrivs i modellen med utvecklingsprinciper för kollektivtrafiken.³

7.2 Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet

För ett hållbart resande med minskad miljöbelastning och trängsel behöver fler resor ske med kollektivtrafik och cykel i stället för med bil. En ökad tillväxt ger ett ökat resbehov vilket gör att en satsning på utbudet av kollektivtrafiksystemet behöver gå hand i hand med insatser där flera aktörer har rådighet. Insatser som kollektivtrafikmyndigheten ser som särskilt viktiga handlar om att göra förbättringar för resenärens hela resa, från dörr till dörr. Det innefattar utveckling av kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter men också insatser för att öka möjligheten att ta sig med gång och cykel till och från hållplatser och bytespunkter. En annan insats är att ytterligare förbättra byte mellan olika trafikslag vilket kan handla om att bygga fler pendlarparkeringar, digitala lösningar eller att arbeta för ett sömlöst resande där biljett-systemet inte påverkar resenären. Insatser och åtgärder med inriktning mot att stödja ett hållbart resande genom att påverka attityder och beteenden är fortsatt viktiga att arbeta med i bred samverkan. Det kan bidra till att nya resenärer börjar använda kollektivtrafiken och att marknadsandelen ökar. Insatser som främjar hållbart resande handlar också om att planera för nybyggnation av bostäder i närheten av stråk. När det byggs bostäder i kollektivtrafknära lägen höjs ofta bostadsområdets attraktivitet. Det ökar underlaget för kollektivtrafiken vilket kan motivera ytterligare satsningar i kollektivtrafiksystemet.

³ Se kap 4.

7.3 Ansvarsfördelning och samverkan



Hallandstrafiken
Kommun
Trafikverket
Jernhusen



Hallandstrafiken
Region Halland



Hallandstrafiken



Kommun
Trafikverket
Region Halland

I kollektivtrafiksystemet är det många aktörer med olika uppdrag. För att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik krävs därför gemensamma insatser utifrån respektive aktörs ansvarsfördelning.

7.4 Hållplatser och stationer

Utveckling av bytespunkter och pendlarparkeringar kan möjliggöra att fler använder kollektivtrafiken för en del av sin resa. Västkustbanans upptagningsområde kan till exempel utvecklas vidare och nå områden som inte har underlag för en anslutande kollektivtrafik om möjligheterna är goda för att ansluta med bil. Genom samplanering mellan bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering kan planeringen av dessa platser bidra till att skapa bättre förutsättningar för att använda och kombinera gång, cykel, bil och kollektivtrafik. Region Hallands avsätter medel i den regionala infrastrukturplanen för att stimulera och medverka till att hållplatser kan byggas ut. Grundregeln är att väghållaren, kommunen eller staten, ansvarar för markanläggningar och kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för anordningar för resenärerna. I Hallandstrafiken hållplatshandbok beskrivs hur kostnadsansvaret fördelas mellan Region Halland och kommunerna⁹.

När kommunen är väghållare ansvarar den för markanläggningar och ytor för fordon, gående och cyklister. Region Halland ansvarar, genom Hallandstrafiken, för väderskydd, information och servicefunktioner för resenärerna. Utformning, design, placering med mera ska följa Hallandstrafikens riktlinjer. I Kungsbacka gäller Västtrafiks riktlinjer för utformning av hållplatsutrustning.

7.5 Investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur

God tillgänglighet till kollektivtrafiken och hög standard på större bytespunkter är viktiga förutsättningar för kollektivtrafiken. Ansvaret för denna del av kollektivtrafikens infrastruktur är en gemensam angelägenhet för staten genom Trafikverket, Region Halland och kommunerna.

Staten har ansvar för investeringar på statliga vägar och järnvägar. Regionen har stort inflytande över de regionala investeringarna genom att regionen upprättar förslag till regional infrastrukturplan. I den regionala planen finns medel avsatta för investeringar i kollektivtrafiken.

Kommunen har ansvar för kommunala gator, vägar och bussgator. Från den regionala planen kan det utgå medfinansiering till bland annat kollektivtrafikanläggningar inom kommunalt väghållarområde.

Samfinansiering mellan flera berörda parter är vanligt förekommande och bedömningen är att framtida investeringar i infrastruktur i allt större utsträckning kommer att ske genom olika typer av samfinansieringsmodeller. Samfinansiering utgår ofta från en bedömning av hur stor samhällseko-

nomisk nytta varje part kan tillgodoräkna sig. Andra typer av motprestationer förekommer, till exempel utredningar, bostadsbyggnation eller nya cykelbanor.

Vid byggnation av nya eller upprustning av befintliga tågstationer med angränsande ytor, ska avtal upprättas mellan berörda parter och Region Halland om stationsutformning inklusive angränsande resenärsfunktioner och framtida drift och underhåll. Grundprinciperna är att staten genom Trafikverket finansierar åtgärder på järnvägsanläggningen. Kommunen finansierar alla övriga investeringar som behövs för att stationen ska fungera väl för resenärerna.

7.6 Samhällsutveckling

Stadsbusstrafiken är en viktig del i den totala reskedjan. Fler och fler pendlar mellan stationsorter. Att få fler att använda kollektivtrafiken istället för bilen, avlastar de centrala delarna av städerna där det tidvis finns problem med trängsel. Ytor som idag används som parkeringsplatser och för andra transportändamål kan användas till annat för att stärka de urbana kvaliteterna och bidra till utvecklingen av den hållbara, trivsamma staden. Ökad framkomlighet och prioritet i stadsrummet är en identifierad framgångsfaktor för utvecklingen av framtida kollektivtrafik. Gemensamt för busstrafiken som trafikerar i städernas centrala delar är att medelhastigheten är låg och därmed blir kollektivtrafikens fördelar gentemot bilen inte så stora som de skulle behöva vara. Att medelhastigheten är låg indikerar att busstrafiken behöver ges högre prioritet i vägnätet, det vill säga framkomligheten skulle behöva förbättras för att punktlighet ska kunna garanteras och restiden förkortas. Raka körvägar och kort restid innebär i många fall att kollektivtrafiken behöver ges prioritet framför bilen och på vissa gator även framför cykeln. Hastighetsdämpande åtgärder som hindrar busstrafiken, där flödena av kollektivtrafik är stora, ska undvikas. Generellt bör både buss och cykel ha en tydlig prioritering och dessa färdmedel bör inte hamna i konflikt med varandra utan ska ses som komplement till varandra. Det är inte enbart stadsbussarna som behöver prioriteras i stadsrummet utan även regionbussarnas körväg in till resecentrum eller annan större bytespunkt. Om fler boende i orterna utanför centralorten väljer att åka kollektivt in till staden kan antalet bilar minska, och därmed också trängseln. Satsar kommunerna på framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken i staden kan ytterligare satsningar på kollektivtrafiken ske genom till exempel ökat turutbud och komfort. Det kan leda till att fler ställer bilen och miljön inne i städerna blir bättre med minskat buller och luftföroreningar.



Landsbygd

Arbetet med att peka ut kollektivtrafikstråken i Halland började med en studie av kommunernas översiktsplaner. Vissa kommuner anger tätorter där det är viktigt att upprätthålla ett visst utbud av offentlig och kommersiell service, så kallade serviceorter eller utvecklingsorter. Många av de utpekade tätorterna är sådana som framöver kommer att växa. Merparten av dessa tätorter ligger i kollektivtrafiksstråk, dock inte alla. De tätorter som ligger i kollektivtrafikstråken är tätorter som kommer att trafikeras med kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose resbehov för studie- och arbetspendling.

En viktig och prioriterad åtgärd för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är arbetet med att sänka restiden. Att prioritera en minskad restid kan för regionbussarna innebära att ett mindre antal hållplatser trafikeras. Istället för att köra runt i tätorten och hämta upp resenärer kan det bli aktuellt att angöra en större hållplats inne i eller i utkanten av tätorten. Det är viktigt att skapa bra gång- och cykelvägar fram till denna hållplats och att erbjuda goda parkeringsmöjligheter för såväl cykel som bil. Att skapa större bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken på landsbygden kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka dessa tätorters attraktivitet. Genom att koppla ihop utbygganden av dessa bytespunkter med samhälls- och centrumutvecklingen i tätorterna kan kollektivtrafiken bidra till att stärka centrumet i tätorten. En avvägning måste dock göras mellan hög reshastighet och närhet till hållplats. Det finns behov av att tillsammans med kommunerna ytterligare belysa stråken genom att precisera och renodla linjedragningar för regionbussar på landsbygden. Människors förväntan att kunna tillgodose vardaglig service i samband med resan ökar. Det innebär att framtidens resecentra och större bytespunkter bör förses med ytor för olika typer av service.

7.7 Attraktiv busstrafik – trafikering och fordon

För att skapa en attraktiv busstrafik för resenärerna finns det ett antal parametrar som är särskilt viktiga att beakta: avgångstider, restider, pålitlighet och enkelhet. En god turtäthet skapar flexibilitet och innebär att kollektivtrafiken kan användas för pendling till arbete och studier, men det är även viktigt att trafiken trafikerar under stora delar av dygnet. Restiderna får inte vara för långa jämfört med en bilresa och systemet behöver vara pålitligt och lätt att ta till sig.

Regionbusstrafik

I de regionala kollektivtrafikstråken kan regionbusstrafiken utvecklas ytterligare. Ett alternativ för att höja regionbusstrafikens konkurrenskraft är att trafikera med snabbare expresssturer eller renodlade expresslinjer. Regional BRT är ett högklassigt bussystem som kännetecknas av hög framkomlighet, god komfort, tydlighet och egen identitet samt med strukturbildande funktion. För att åstadkomma ett sådant bussystem krävs en kombination av ett flertal faktorer.

Busslinjen bör utformas så rakt och gent som möjligt för att hålla nere restiden vilket är en viktig faktor för att locka resenärer. En gen och rak linjesträckning skapar också en god komfort ombord på bussen med få krängningar och sidoförflyttningar. För att ytterligare hålla nere restiden krävs relativt få stopp längs sträckan, det vill säga oftast enbart ett stopp per ort. Restiden påverkas också av vägar- nas utformning och hur god framkomligheten är, därför kan olika typer av prioriteringsåtgärder vara nödvändigt, framförallt i tätorterna. Fordonet ska erbjuda goda sittmöjligheter med hög komfort genom bland annat breda säten och generösa benutrymme.

Hållplatserna ska ha en god standard med bra väntmöjligheter och med möjlighet att parkera cykel eller bil i anslutning till hållplatsen. Hållplatsens attraktivitet kan också stärkas av den omgivande miljön och bebyggelsen och det är också viktigt att skapa goda anslutningar till och från hållplatsen. Genom hållplatsens utformning och dess höga standard marknadsförs busstrafiken på ett positivt sätt. En hållplats av denna typ beskrivs närmare i kapitel 4, "Bytespunkt med utökad resenärsservice".

Stadsbusstrafik

För de lokala kollektivtrafikstråken som klassificeras som mycket starka kan det vara aktuellt att införa nya trafikeringskoncept. Inspiration för nya trafikeringskoncept kan hämtas från ett så kallat BRT-system (Bus Rapid Transit). BRT är ett helhetskoncept för högkvalitativ och kapacitetsstark kollektivtrafik med attraktiva bussar. För ett lyckat BRT-system är framkomligheten, fordonen och infrastrukturen viktigt likväl som designen och detaljutformningar som till exempel insteg från hållplatsen. Även utvecklingen av linjerna i de starka kollektivtrafikstråken kan inspireras av BRT.

BRT-systemet kännetecknas av gena linjesträckningar vilket ger en mjuk färd. Körvägen ska vara jämn och väl synlig i stadsmiljön. För att möjliggöra korta restider och ostörd färd är det vikt att bussen ges prioritet genom exempelvis signal- ljusreglering och busskörfält. Det är också av vikt att turtätheten är hög under stora delar av dygnet. Hållplatserna ska

hålla en hög standard med till exempel cykelparkering och realtidsinformation. En förutsättning är att hållplatserna har goda kopplingar till gång och cykel. Själva fordonet kan vara av en annan typ för att på sått skapa en egen identitet och varumärke. För att lyckas skapa en konkurrenskraftig och attraktiv busstrafik i staden krävs att satsningar görs för att låta bussen få plats och företräde i stadsmiljön vilket kräver ett ömsesidigt åtagande från kommun och Region Halland.

7.8 Samplaneringsmodellen

Större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggnande. Som ett led i att konkretisera och öka samplaneringen har en modell för samplanering tagits fram. Modellen beskriver processen för samplaneringsobjekt och ska användas vid större satsningar för att underlätta att kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt samhälls- och bebyggelseplanering går i takt. Med hjälp av modellen blir den gemensamma viljeinriktningen tydlig och den gemensamma planeringen

kan påbörjas utan att alla bitar är på plats. Modellen bygger på tre faser: samsyn, planering och genomförande/byggnande. Faserna regleras med en avsiktsförklaring och ett genomförandebrev.

I den första fasen ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen. I den andra fasen startar planeringen. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen och samhälls- och bebyggelseplanering är kopplad till lagen om byggande av väg och järnväg respektive plan- och bygglagen. Parterna ska gemensamt och var för sig arbeta mot det som beskrivs i avsiktsförklaringen. Den tredje fasen är en fas med genomförande, vilken föregås av ett genomförandebrev där kostnadsbärare reglerats. Investeringarna i infrastruktur och kollektivtrafik ska driftsättas och investeringar i samhälls- och bebyggelseplanering färdigställas.

SAMPLANERINGSMODELLEN



8. Särskild kollektivtrafik

Detta kapitel beskriver den särskilda kollektivtrafikens förutsättningar samt strategier och målsättningar.

Den särskilda kollektivtrafiken erbjuds en definierad målgrupp med särskilt tillstånd eller behörighet till skillnad från den allmänna kollektivtrafiken som är öppen för alla. I Halland benämns färdtjänst, sjukresor och skolskjuts som former av särskild kollektivtrafik. Den särskilda kollektivtrafiken utförs med anropsstyrd trafik eller särskilt arrangerade linjer såsom skolbuss- och sjukreselinjer. Gemensamt för den särskilda kollektivtrafiken är att det är olika uppdragsgivare och kostnadsbärare men att samordning och samplanering sker inom respektive trafikslag vilket beskrivs nedan under varje område.

Den särskilda kollektivtrafiken ska sträva efter att spegla den allmänna kollektivtrafiken, där det är rimligt och möjligt, men med hänsyn till resenärens behov utifrån rättigheter som ges i lagstiftning och följande myndighetsutövning. Särskild Kollektivtrafik är Region Hallands benämning på det som på nationell plan kallas Särskilda persontransporter.



8.1 Färdtjänst

Färdtjänsten regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och enligt lagen är kommunen ansvarig för färdtjänst. Färdtjänst ska enligt färdtjänstlagen ses som en form av kollektivtrafik. Under 2018 utfärdades 31 färdtjänststillstånd per 1000 invånare i Sverige, i Halland utfärdades 29 färdtjänststillstånd per 1000 invånare. Riktlinjerna är att en resa som kan ske med den allmänna kollektivtrafiken ska ske med den allmänna kollektivtrafiken och att en resa ska samordnas när så är möjligt.

Myndighetsutövningen och utföranden av färdtjänst, riksfärdtjänst och länsfärdtjänst har av Halland läns samtliga kommuner beslutat överlämna ansvaret till Region Hal-

land, undantaget myndighetsutövningen i Kungsbacka kommun. Regionfullmäktige beslutar om regelverket för färdtjänst. Tillämpningsanvisningarna och egenavgifterna för färdtjänsten beslutas av respektive kommun och egenavgiften är kopplade till taxan för den allmänna kollektivtrafiken. För att resenären ska kunna använda färdtjänst krävs ett individuellt beslut och dessa beslut fattas, förutom i Kungsbacka, av Region Halland. Innehållet i besluten används av beställningscentralen när resenären gör sin resebeställning och i detta beslut framgår om resenären har särskilda behov. Det kan till exempel framgå om resenären enbart kan sitta fram i fordonet eller om det finns restriktioner för samåkning.

Länsfärdtjänst omfattar resor utanför färdtjänstområdet i Hallands län, i angränsande kommuner samt Göteborgsregionen och del av norra Skåne. Länsfärdtjänst beviljas endast för den del av resan som inte kan ske med den allmänna kollektivtrafiken med hjälp av medföljare. Länsfärdtjänsten ersätter riksfärdtjänst inom länsfärdtjänstområdet.

Riksfärdtjänst (Lag om Riksfärdtjänst 1997:735) avser de resor inom Sverige som görs utanför länsfärdtjänstområdet. Dessa utförs primärt med allmän kollektivtrafik och efter särskild prövning.

- Färdtjänst kompenserar inte brist på allmänna kommunikationer.
- En resa som kan ske med den allmänna kollektivtrafiken ska ske med den allmänna kollektivtrafiken.
- Riktlinjer och tillämpningar ska så långt det är möjligt anpassas till kollektivtrafiken.
- Resorna samordnas när så är möjligt både med andra färdtjänstresor men även med sjukresor och skolskjutsar.

8.2 Sjukresor

Grunderna för sjukresor styrs av Lag om resekostnadsersättning vid sjukresa (1991:419). Sjukvårdshuvudmannen, det vill säga Region Halland, ansvarar för prövning och resekostnadsersättning vid sjukresor. För sjukresor finns ett sär-

skilt regelverk om vilket Regionstyrelsen beslutar. Ungefär 10–12 procent av alla vårdbesök ger upphov till en sjukresa. Utgångspunkten för en sjukresa är att den ska utföras med det för samhället billigaste färd sättet. Resorna samplaneras med övrig anropsstyrd trafik och organiseras av Ambulanssjukvården Halland. Beställning av sjukresor görs via Hallandstrafikens beställningscentral.

- Region Halland har som mål att minst 30 procent av alla sjukresor över kommungränsen sker med sjukreselinjen.
- Fler resor bör ske inom den allmänna kollektivtrafiken.
- Resorna samordnas när så är möjligt både med andra sjukresor men även med färdtjänst och skolskjutsar.

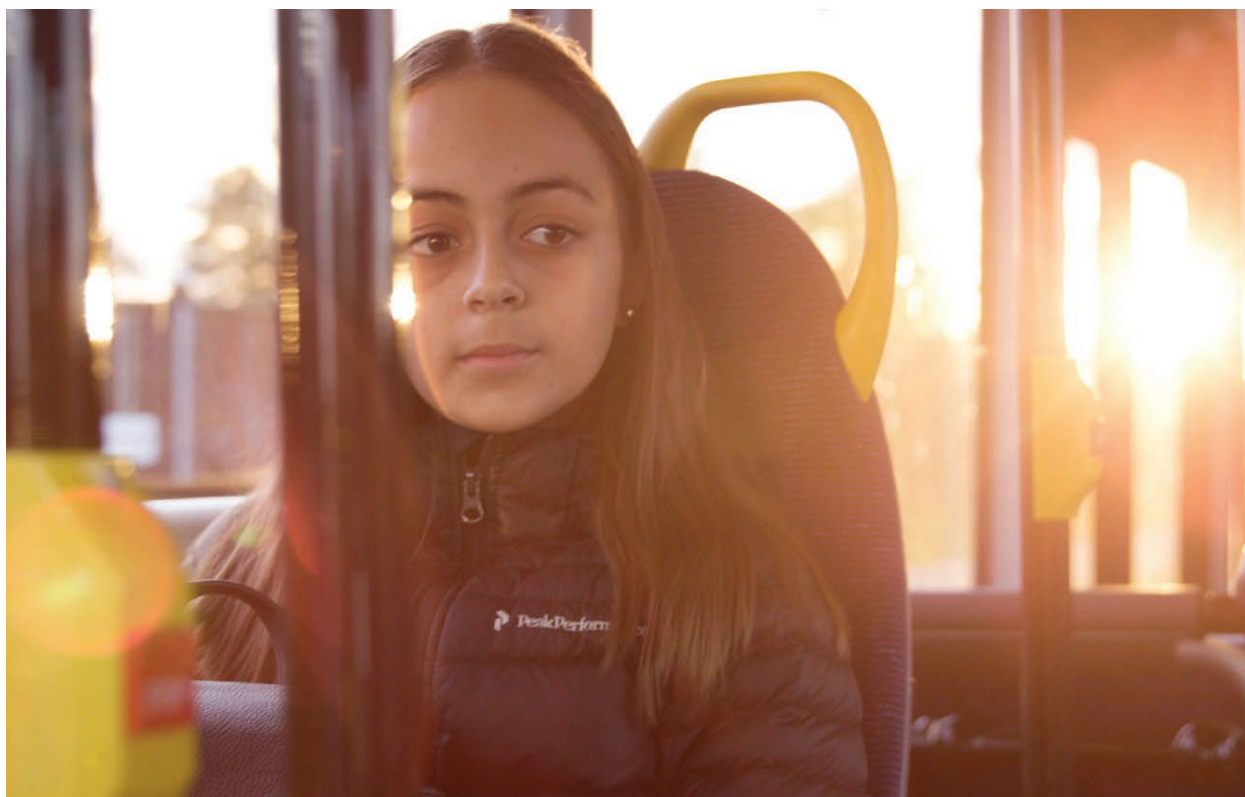
8.3 Skolskjutstrafik

Enligt Skollagen (2010:800) har elever i grundskola med ofentlig huvudman rätt till kostnadsfri skolskjuts till den skola som eleven placeras i av kommunen. Det finns även möjlighet för elever att bli berättigade skolskjuts till annan skola, såväl privata som offentliga, än den kommunen har placerat eleven om skolskjutsen kan ske utan ekonomiska eller organisatoriska svårigheter. Kommunen är huvudman för skolan och står för hela kostnaden. Kommunen är därmed skyldig att anordna

skolskjuts om skolskjuts behövs på grund av färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionsnedsättning hos elev eller någon annan särskild omständighet. Myndighetsutövningen, beslut om vem som har rätt till skolskjuts och hur, får inte överlåtas till någon annan organisation utan det är kommunens angelägenhet. Det finns stöd i kollektivtrafiklagen (2010:1065) för kommunen att överlåta upphandling och samordning till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I Halland upphandlar och samordnar Hallandstrafiken skolskjutstrafiken i samtliga kommuner. Detta är en bra förutsättning för att samordning och samplanering mellan skolskjutstrafik och den allmänna kollektivtrafiken ska kunna ske. En utökad samordning, vid till exempel upphandling ger fördelar såsom bättre kostnadseffektivitet, tillgänglighet till kollektivtrafik på landsbygd samt mindre utsläpp då samma fordon kan användas till både skolelever och resenärer i den allmänna kollektivtrafiken.

- Samordning ska ske med den allmänna kollektivtrafiken.
- Regelverk och riktlinjer ska så långt det är möjligt utformas gemensamt.
- Resorna samordnas när så är möjligt både med allmän kollektivtrafik men även med andra skolskjutsresor samt färdtjänst och sjukresor.



8.4 Strategier och målsättningar

Den särskilda kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare. Samverkansavtal och riktlinjer ser olika ut men den gemensamma nämnaren är fokus på den tjänst som ska levereras och under vilka förutsättningar. Samverkan mellan de olika parterna, kostnadsbärare och utförare, är ett viktigt inslag för att nå en ökad förståelse kring den komplexa process som styr verksamheten och driver kostnader. Denna samverkan är viktig för att gemensamt identifiera dessa faktorer och möjliga åtgärder för att uppnå en social- och ekonomisk hållbarhet. Särskilt viktigt är det att samverka när förändringar sker gällande regelverk och riktlinjer eller förändringar inom verksamheten för att uppnå en god samplanering och samordning av resorna.

ÖVERGRIPANDE STRATEGIER GÄLLANDE DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN

- Säkra samhällstjänsterna inom den särskilda kollektivtrafiken med fokus på långsiktig social- och ekonomisk hållbarhet.
- Utveckla former för samverkan och samplanering mellan den allmänna- och särskilda kollektivtrafiken till exempel utvecklad Närtrafik och Öppna upp skolskjutsar.

Målbild Särskild kollektivtrafik

Det är även viktigt inom den särskilda kollektivtrafiken att ha en formell målbild förutom de övergripande strategierna som beskrivs ovan hur uppdragen ska utföras. Denna målbild kan sammanfattas med att med kundfokus arrangera en trygg, säker och kostnadseffektiv särskild kollektivtrafik.

-Trygghet

Inom all kollektivtrafik är trygghet en viktig faktor. Trygghet kan beskrivas som den upplevelse en resenär har av tjänsten och hur väl den fungerar. Resenärerna inom den särskilda kollektivtrafiken har dock generellt ett större behov av trygghet då olika former av funktionsvariationer och ålder kräver detta.

-Säkerhet

Till skillnad från trygghet är säkerhet en mer konkret variabel kopplat kravställning och utförandet av tjänsten. Det handlar om att ställa rätt krav på fordon, förare och organisation samt att följa upp denna.

-Kostnadseffektivitet

Att samordna den allmänna- och särskilda kollektivtrafiken ger goda förutsättningar att kunna öka kostnadseffektiviteten inom de båda trafikslagen. Även att samordna de olika formerna av särskilda kollektivtrafik såsom färdtjänst, sjukresor och skolskjuts ger förutsättningar för en god ekonomisk hållbarhet och på så sätt bibehålla den sociala hållbarheten. Inom Region Halland har denna samordning redan skett i stor grad mellan både den allmänna- och särskilda kollektivtrafiken men även mellan de olika formerna av särskild kollektivtrafik. Ur ett nationellt perspektiv ligger Halland långt före riket och i linje med de utredningar som har gjorts gällande samordning av dessa uppdrag.

Dock så kommer den förväntade demografiska utvecklingen med fler äldre ställa krav på en fortsatt utveckling av olika lösningar för att uppnå en social- och ekonomisk hållbarhet. Detta sker både genom en fortsatt utveckling inom den särskilda kollektivtrafiken men även genom samverkan med den allmänna kollektivtrafiken i syfte att möjliggöra fler resor inom denna.

8.5 Uppföljning och indikatorer särskild kollektivtrafik

RESANDET MED SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK SKA VARA TRYGG, SÄKER OCH KOSTNADSEFFEKTIV		
Mål	Indikatorer	Följs upp i
Rättidighet på minst 95%	Punktlighet	Månadsrapport
Nöjd resenär gällande förarens bemötande	ANBARO	Kvartalsrapport
Nöjd resenär gällande bokning av deras resa	ANBARO	Kvartalsrapport
Kundnöjdhet skolskjuts	Skolskjutsbaro	Samverkansmöten
Samordning serviceresor	Snittkostnad och samordningsgrad	Kvartalsrapport
Samordning skolskjuts buss	Snittkostnad	Samverkansmöten
Utvecklade former för samverkan med uppdragsgivare och kostnadsbärare		Samverkansmöten och forum för uppföljning

9. Ekonomiska förutsättningar och finansiering

9.1 Samhällsnytta

Kollektivtrafiken i Halland bidrar starkt till de utpekade målen i Tillväxtstrategin. Med hjälp av en effektiv kollektivtrafik kan en ökad tillgänglighet skapas som i sin tur kan leda till vidgade arbetsmarknadsregioner. Kollektivtrafiken ska därmed inte enbart ses som en kostnad utan som en investering i samhällsnyttor. Kollektivtrafiken har en positiv påverkan på samhällsekonomin genom sin betydelse för människors möjlighet att ta sig till och från arbete och studier. En region som erbjuder en stor mängd arbetstillfällen inom pendlingsavstånd ökar sin attraktionskraft vid människors val av bostadsort.

9.2 Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken

Det kommunala skatteutjämnningssystemet innehåller en kollektivtrafikdel. Kollektivtrafikmodulen i utjämnningssystemet innebär att alla invånare i Sverige, oavsett var de bor, är med och bidrar till kollektivtrafikens samlade kostnader. I korthet innebär systemet att det räknas ut en standardkostnad för varje län som tar hänsyn till gleshet, boende i tätort och andel utpendlare över kommungräns. Standardkostnaden jämförs sedan med genomsnittskostnaden för riket och ligger länet högre ges bidrag och ligger länet lägre betalas en avgift. I praktiken innebär detta att alla län utom Stockholm ligger lägre och att övriga Sverige är med och betalar för Stockholms kollektivtrafik. Hallands del beräknas till cirka 80-90 mkr årligen.

Kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken i Halland fördelas mellan resenärerna och Region Halland. Trafikintäkternas andel av trafikkostnaderna (täckningsgraden) har under många år varit god i Halland och år 2019 var den 53,22 % (52,61 % år 2018). Vid en jämförelse mellan länen i Sverige kan konstateras att Halland finansierar kollektivtrafiken med en relativt liten andel skattemedel per innevånare. En hög kostnadstäckningsgrad indikerar att utbudet är anpassat till efterfrågan, det vill säga att kollektivtrafiken utförs då flest reser. Det ger även en indikation på att resenärerna är många i förhållande till utbudet.

Kostnadsökningar i den allmänna kollektivtrafiken

Kostnaderna för kollektivtrafik har i Sverige ökat de senaste åren. Kostnaderna för kollektivtrafik har dessutom ökat mer än andra kommunala kostnader och därmed har kostnadsandelen för kollektivtrafiken ökat av de totala kommunala utgifterna. Kostnadsökningen beror på ökade priser på drivmedel och fordon, ökade löner inom branschen men också ökat utbud och mer tågtrafik. 2012 kostade den upphandlade kollektivtrafiken i Sverige 36 miljarder brutto. Nettokostnaden var 20 miljarder och generellt har kostnaderna ökat mer än resandet. Kollektivtrafiklagstiftningen från 2010 innebär en konkurrensutsättning av kollektivtrafiken och att kommersiella aktörer kan träda in eller ut från marknaden med tre veckors varsel, vilket kan få stora negativa ekonomiska konsekvenser.

I samband med att Region Halland övertog ansvaret för kollektivtrafiken förändrades Hallandstrafikens ägarstruktur. I juli 2011 övergick Hallandstrafiken AB från att vara ett bolag ägt av kommunerna och landstinget i Halland till att bli ett bolag ägt helt av Region Halland. I tabellen nedan redovisas kostnadsökningarna för den allmänna kollektivtrafiken i Halland för åren 2016-2020. Kostnaderna för den upphandlade kollektivtrafiken i Halland har ökat, vilket bland annat beror på ökade priser för fordon, drivmedel och löner samt att det har skett utbudsökningar. I nedan tabell redovisas Region Hallands finansiering av den allmänna kollektivtrafiken.

FINANSIERING AV DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN

2016	402,0 Mkr	2019	474,0 Mkr
2017	438,4 Mkr	2020	490,5 Mkr
2018	458,0 Mkr		

I vilken takt och i vilken omfattning den allmänna kollektivtrafiken i Halland kan byggas ut prövas i samband med Region Hallands årliga budget. Kollektivtrafikplanen, som bland annat beskriver de ekonomiska konsekvenserna av

trafikförändringarna, är en del av Region Hallands budget-process. I Trafikförsörjningsprogrammet redovisas därför endast budget för 2020 och inte bedömningar av den ekonomi som krävs för att förverkliga den långsiktiga strategin och ambitionsnivån i programmet.

9.3 Finansiering av den särskilda kollektivtrafiken

Det är kommunerna som finansierar färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjutsar. Region Halland finansierar sjukresorna. I tabellen nedan redovisas kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken mellan åren 2016-2020, i redovisningen inkluderas samtliga kommuner i Halland.

KOSTNAD FÖR DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN 2016-2020			
	Färdtjänst	Sjukresor	Skolskjuts
2016	79,2 Mkr	36,9 Mkr	132,9 Mkr
2017	88,8 Mkr	40,5 Mkr	136,3 Mkr
2018	122,7 Mkr	50,5 Mkr	150,5 Mkr
2019	145,1 Mkr	59,4 Mkr	167,7 Mkr
2020	141,7 Mkr	56,3 Mkr	164,0 Mkr (budget)

9.4 Riktlinjer för ekonomin

Region Hallands ekonomiska situation ger vid handen att stora nya åtaganden måste motiveras med hög samhällsnytta. Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat och den trafiken ska vara samhällsnyttig. En fortsatt effektivisering av trafiken är nödvändig och utökningar ska ske i enlighet med den övergripande principen i Trafikförsörjningsprogrammet: utbyggnad i starka stråk där förutsättningarna för ökat resande är goda. Ett ökat resande i de identifierade kollektivtrafikstråken kan bidra till att det är ekonomiskt möjligt för fler resor även i de delar av Halland som har ett mindre befolkningsunderlag. Att arbeta på detta sätt lägger en långsiktigt stabilare grund för kollektivtrafikens utveckling i hela Halland. Mål för ekonomin finns formulerat i kapitel 3 och där framgår att intäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av kostnaderna baserat på det totala utbudet av kollektivtrafik i Halland sett över en längre tidsperiod.

I detta trafikförsörjningsprogram finns även ett mål om att beläggningen i fordonen i den linjelagda trafiken ska vara god. Detta mål ska säkerställa att den kollektivtrafik som erbjuds används. Det är varken miljömässigt eller ekonomiskt motiverat att bedriva kollektivtrafik om den inte används. Principer för arbetet med att säkerställa att befintliga resurser utnyttjas beskrivs i kapitel 4 och benämns som Lågfrekvent resande. Sammanfattningsvis innebär det att den linjelagda kollektivtrafik som har eller riskerar att få en täckningsgrad lägre än 30 procent, eller ett resande som understiger 4 personer per tur, ska vara föremål för översyn.

9.5 Allmänna principer för tillköp

Region Halland ansvarar för finansiering av den upphandlade allmänna kollektivtrafiken och beslutar därmed vilket utbud av allmän kollektivtrafik som kollektivtrafikmyndigheten tar ansvar för och som ska erbjudas invånarna. Den långsiktiga utvecklingen beskrivs i Trafikförsörjningsprogrammet och omfattningen fastställs i Kollektivtrafikplanen varje år. Region Halland har utvecklingsansvaret för kollektivtrafiken inklusive det ekonomiska ansvaret. Region Halland och Hallandstrafiken ska tillämpa ett arbetssätt som så långt det är möjligt minimerar behovet av tillköp. Kollektivtrafiklagen (kap.2, § 1b) medger att kommuner själva finansierar ett utbud som är större än vad kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller:

”Om en region ensamt ska ansvara för kollektivtrafiken i länet får en kommun inom länet träffa avtal med regionen om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen annars skulle tillhandahålla”.

Om det uppstår konflikt mellan ett tillköpsavtal och principer i Trafikförsörjningsprogrammet eller i driften av trafiken ska diskussioner upptas om förändring.

Med tillköp menas beställningar som helt eller delvis finansieras av annan part än Region Halland och som innebär lokal anpassning av regional kollektivtrafik. Alla tillköp som är förenliga med mål och strategier i Trafikförsörjningsprogrammet, och som inte påverkar kollektivtrafiksystemet negativt, ska tillåtas. Region Halland avgör vilka tillköp som är förenliga med Trafikförsörjningsprogrammets mål och strategier och om tillköpet påverkar kollektivtrafiksystemet negativt.

Riktlinjer för tillköp av trafik och färdbevis

Trafik i form av exempelvis en ny linjesträckning eller ett ökat turutbud kan köpas till. Kostnad för tillköp beräknas utifrån bedömd nettokostnad. I förekommande fall ingår bedömd intäktsförändring som en del av nettokostnaden. Skolskjutsar och färdtjänst, som regleras i särskilda lagar, kan inte tillköpas eller samfinansieras enligt dessa regler.

Om Region Halland anser att ny trafik, eller ett utökat turutbud i befintlig kollektivtrafik, inte är motiverad utifrån principerna i detta Trafikförsörjningsprogram finns möjlighet att köpa till kollektivtrafik. Avtal ska då tecknas mellan ägare och berörd part/er enligt principerna ovan. Då kollektivtrafik är en långsiktig investering, och det ofta tar ett tag för invånarna att hitta nyheterna i kollektivtrafikutbudet, är den rekommenderade avtalslängden minst 3 år. Om kostnadstäckningsgraden på tillköpt trafik stiger överväger Region Halland att inkludera tillköpet i det ordinarie utbudet av kollektivtrafik i Halland. Riktlinjen är att kostandstäckningsgraden på tillköpet ska överstiga minst 30 procent för att detta ska övervägas. Tillköp av beställnings- och evenemangstrafik bör undvikas.

En kommun kan köpa till färdbevis till sina invånare under förutsättning att kommunen använder det utbud av färdbe-

vis som tillhandahålls av Region Halland, baserat på befintligt zonsystem, giltighetstider med mera, om inte annat överenskommes. Tillköp kan således göras under förutsättning att:

- Tillköpet inte innebär att andra färdbevis än det som tillköpet avser behöver förändras i pris.
- Tillköpet inte förändrar den beslutade zonstrukturen om motsvarande tillköp skulle beviljas för en eller flera kommuner.
- Tillköpet inte påverkar prisförhållandet mellan färdbevis så att mål och strategier i Trafikförsörjningsprogrammet motverkas om motsvarande tillköp skulle beviljas för en eller flera kommuner.
- Den gällande pris- och sortimentsstrukturen är överordnad tillköpen. Vid beslut om förändrad pris- och sortimentsstruktur ska gällande tillköp omprövas. Regionen ska i god tid föra dialog med kommun som innehar tillköp för att möjliggöra eventuell anpassning av tillköp till ny struktur.
- Kommun har kostnadsansvar för utredning inför eventuellt tillköp av färdbevis.

Ovanstående principer överensstämmer i allt väsentligt med de som finns i angränsande län.



10. Kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen ger kommersiella aktörer möjlighet att med 21 dagars framförhållning starta linjelagd kollektivtrafik och samma framförhållning gäller i avvecklandet av kollektivtrafik. Innan kommersiell kollektivtrafik startas ska den anmälas till Kollektivtrafikmyndigheten. Kontaktuppgifter för anmälan om kommersiell trafik och ett formulär till hjälp vid anmälan finns på Region Hallands webbplats: www.regionhalland.se. Region Halland ser gärna att myndigheten informeras om och när kommersiell trafik upphör.

Utgångspunkten är att den kommersiella och den upphandlade kollektivtrafiken ska fungera väl tillsammans och komplettera varandra för resenärernas bästa.

10.1 Allmän trafikplikt

Kollektivtrafikmyndigheten kan besluta om allmän trafikplikt för att säkerställa sådan trafik som anses nödvändig och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning utan att trafiken upphandlas och bedrivs i regionens regi. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett ansvar gentemot Hallands invånare att tillhandahålla den beslutade kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik kräver långsiktiga förutsättningar och är en del av samhällsbyggandet som på många sätt påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Kollektivtrafiken i Halland utgör ett sammanhängande system med förgreningar in i grannlänerna. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva sådana omständigheter som motiverar beslut om trafikplikt. I Trafikförsörjningsprogrammet redovisas kollektivtrafikstråk som är klassificerade utefter befolkningsunderlag, pendlingsmönster med flera andra parametrar. Genom den klassificering av stråken som görs i kapitel 5, ges en indikation på vilka områden i Halland som skulle kunna vara intressanta för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik. Efterfrågar kommersiella aktörer ytterligare statistisk för marknadsanalyser kan Kollektivtrafikmyndigheten vara behjälplig med detta. Region Halland gör bedömningen att Västkuststråket har ett resande som innebär att trafik kan bedrivas kommersiellt. Redan idag finns kommersiell tågtrafik i stråket.

Region Halland kommer att ta ställning till allmän trafikplikt efter noggranna överväganden. Beslut om allmän trafikplikt fattas löpande, oftast i samband med att nya trafikavtal ska slutas. Beslut och bedömning om allmän trafikplikt ska föreligga i god tid före planerad upphandling av trafiken.

Utgångspunkten i bedömning av trafikplikt är Trafikförsörjningsprogrammet. När marknadens möjligheter värderas kommer långsiktighet och Trafikförsörjningsprogrammets mål vara ett tungt vägande argument. Om regionen i sin prövning inte finner att det är mycket sannolikt att önskad trafik kan komma till stånd genom kommersiella aktörers försorg (utan finansiering från regionen), kommer allmän trafikplikt tillämpas för den aktuella trafiken.

10.2 Tillgång till infrastruktur

Inom kollektivtrafikmyndighetens geografiska område finns ett stort antal bytespunkter längs vägar och gator. Utöver dessa bytespunkter finns även ett antal större bytespunkter, terminaler och resecentra både i anslutning till allmänna vägar och inne i städerna och i större tätorter. Tillträde till befintliga och framtida bytespunkter, terminaler och annan offentligt ägd infrastruktur ska behandlas konkurrensneutralt. Bedömningen är att det endast på ett fåtal platser kan komma att uppstå en konkurrensituation mellan kommersiell och subventionerad kollektivtrafik för tillträde till infrastruktur i Halland. Därmed bör inte behovet av en tidsstyrd process för tilldelning av kapacitet vara stort. För platser där en konkurrensituation kan komma att uppstå ska en beskrivning tas fram för konkurrensneutral tilldelning. I det fall det uppstår kapacitetsbrist kallar kollektivtrafikmyndigheten berörda parter för dialog där utgångspunkten är att företräde ges utifrån trafikens utbud, kundnytta och funktion. Trafik som avser att tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande värderas högt.

10.3 Tillgång till biljett- och betalsystem

Det finns möjlighet för kommersiella aktörer att samverka med Hallandstrafiken i frågor som rör biljettsystem, biljetter och försäljning av dessa. För att skapa ett sammanhängande kollektivtrafiksystem, vilket underlättar för resenärerna, finns möjlighet för kommersiella aktörer att använda samma biljettmaskiner eller liknande tekniskt utrustning som Hallandstrafiken. Dessutom kan överenskommelser om biljettgiltighet slutas. Användningen av biljettmaskinerna eller annan liknande teknisk utrustning finansieras helt av den kommersiella aktören.

10.4 Tillgång till informationssystem

Det finns möjlighet att samverka med Hallandstrafiken i frågor som rör information till resenärerna. Mot ett självkostnadspris kan Hallandstrafiken upplåta plats åt kommersiella aktörer i reseplanerare, tidtabeller och i anslagen vid bytespunkter.

Trafikföretag tillhandahåller tryckt material enligt anvisningar och Hallandstrafiken ansvarar för uppsättning av anslag. Även detta sker mot ett självkostnadspris. Hallandstrafiken ansvarar för drift och underhåll av anläggning och därmed även kommersiella aktörers anslag. Trafikföretag ansvarar fullt ut för leverans av kvalitetssäkrad data enligt upprättad tidplan.

Överenskommelser gällande bytespunkter, terminaler, reseplanerare, biljettsamverkan med mera regleras i skriftliga avtal.

Projektansvarig:

Åse Allberg, Region Halland.

Arbetsgrupp:

Ann Mårtensson, Erik Hansson, Daniel Karlsson, Region Halland. Björn Stenbäck, Hallandstrafiken.

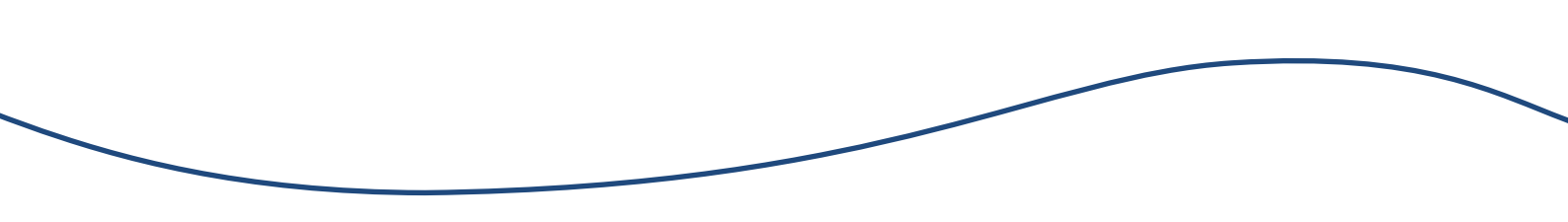
Projektgrupp:

Åse Allberg, Jan Törnell, Region Halland. Daniel Modiggård, Catarina Nyberg, Hallandstrafiken.

Om du vill beställa fler exemplar av denna trycksak, kontakta Broschyrbeställningen
tfn 035-13 48 00 eller beställ via www.regionhalland.se/broschyrer

Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad • regionen@regionhalland.se • www.regionhalland.se

Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad • regionen@regionhalland.se • www.regionhalland.se



Resandet i kollektivtrafiken i Halland

Innehållsförteckning

Inledning.....	2
Nyckeltal för kollektivtrafiken i Halland	3
Total resandeutveckling.....	3
Fördelning av resor	4
Marknadsandel	5
Nöjdhet	6
Resandet i tågtrafiken	8
Västkustbanan	8
Regionala banor	14
Ärendefördelning.....	16
Resandet i regionbusstrafiken.....	17
Resandet i stadsbusstrafiken.....	21
Halmstad	22
Falkenberg	24
Varberg	26
Kungsbacka	28
Resandet i den anropsstyrda trafiken	30

Inledning

Hallandstrafiken AB ansvarar för den operativa planeringen av den allmänna kollektivtrafiken i Halland, vilket innefattar all buss- och tågtrafik samt närtrafik. I Kungsbacka ansvarar Västtrafik för den operativa planeringen. Kollektivtrafiken i Halland ska i första hand tillgodose behov av arbets- och studiependling. Trafiken ska koncentreras till de stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. I denna rapport presenteras resandet inom den allmänna kollektivtrafiken i Halland.

Nyckeltal för kollektivtrafiken i Halland

Total resandeutveckling

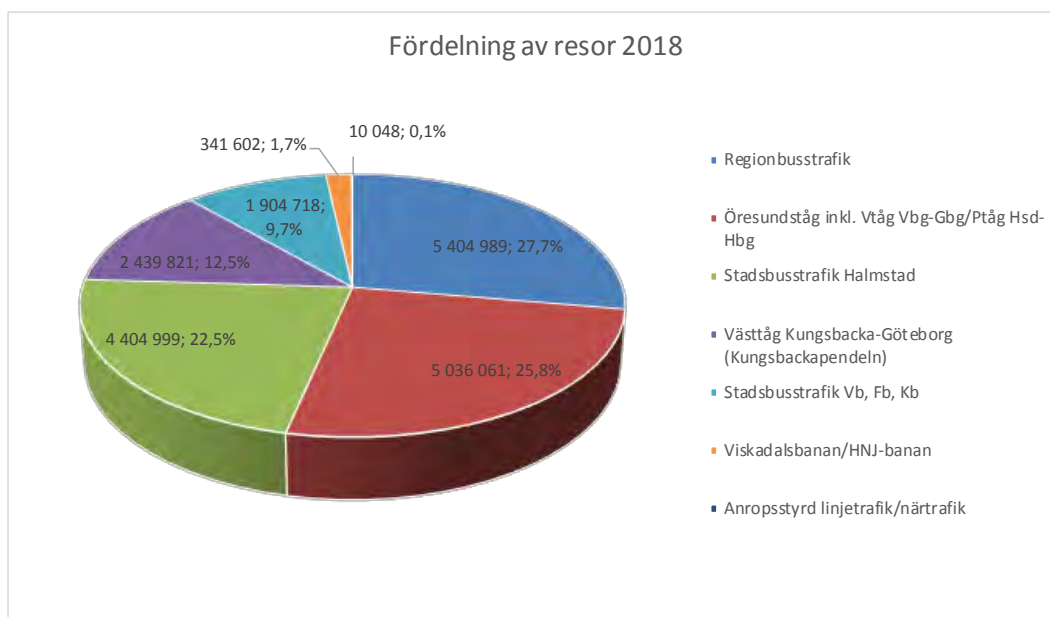
Resandet med kollektivtrafiken i Halland har pekat uppåt under en längre tid. Jämfört 2018 med 2010 har resandet ökat med totalt 33,9 procent. Under 2018 genomfördes 19,7 miljoner resor med tåg och buss i Halland, en ökning med 5,1 procent jämfört 2017. Sett ur det längre perspektivet, dvs 2018 jmf 2010, är det framförallt tågtrafiken på Väst kustbanan samt stadsbusstrafiken som bidragit till den positiva resandeutvecklingen.

Den positiva resandeutvecklingen med kollektivtrafik kan förklaras med att Halland är ett växande län med en växande befolkning, ökad inflyttning och allt fler som pendlar till arbete och studier. Denna utveckling i kombination med att kollektivtrafiken succesivt byggts ut och förstärkts under en längre period, framförallt på Väst kustbanan och i utpekade kollektivtrafikstråk, har skapat goda förutsättningar att resa kollektivt vilket det ökade kollektivtrafikresandet är ett kvitto på.



Fördelning av resor

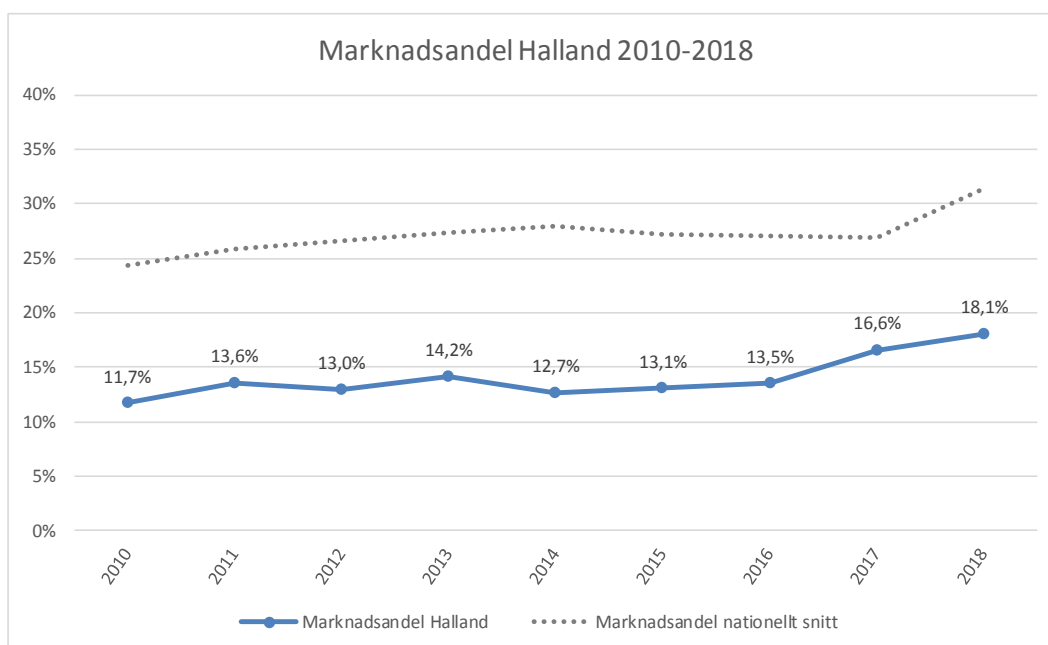
Fördelningen av resor visar att Västkustbanan är av stor vikt sett till resandet och är också den del tillsammans med stadsbusstrafiken som ökat mest de senaste åren. Inräknat Kungsbackapendeln står Västkustbanan för nästan 40 procent av resorna. Regionbusstrafiken utgör den enskilt största delen och därmed en viktig del av kollektivtrafiken i Halland. Stadsbusstrafiken utgörs främst av Halmstad och utvecklingen i Halmstad är av stor vikt för den totala resandeutvecklingen i Halland. Övriga stadsbusstrafikstäder står för knappt 10% av resandet men har under de senaste åren haft en positiv resandeutveckling som ser ut att fortsätta för åtminstone Varberg och Kungsbacka. De mindre järnvägarna, Viskadalsbanan och HNJ-banan, står för en mycket begränsad del av resandet i Halland.



Marknadsandel

Marknadsandelen beskriver andelen resor som sker med kollektivtrafik ställt mot genomförda resor med motorfordon. Hallandstrafiken har som prioriterat mål att nå en ökad marknadsandel. För 2018 landade marknadsandeln på 18,1 procent med en mycket positiv trend de senaste två åren. En viss förklaring till de senaste årens kraftfulla ökning kan delvis förklaras med förändrad mätmetod i det branschgemensamma mätverktyget Kollektivtrafikbarometern i vilken marknadsandelen följs upp. Förändringen innebar att frågorna som bedömer marknadsandelen justerades och framförallt förändrades metoden för urval av respondenter vilket misstänks skapat vissa resultatskillnader jämfört tidigare Kollektivtrafikbarometer. Tidigare var huvudsaklig metod för enkäten telefonintervju men med den omarbetade Kollektivtrafikbarometern utgörs en större del av webbenkäter. På nationell nivå har man bland annat konstaterat att den nya metoden fångar fler studerande, kvinnor och vaneresenärer.

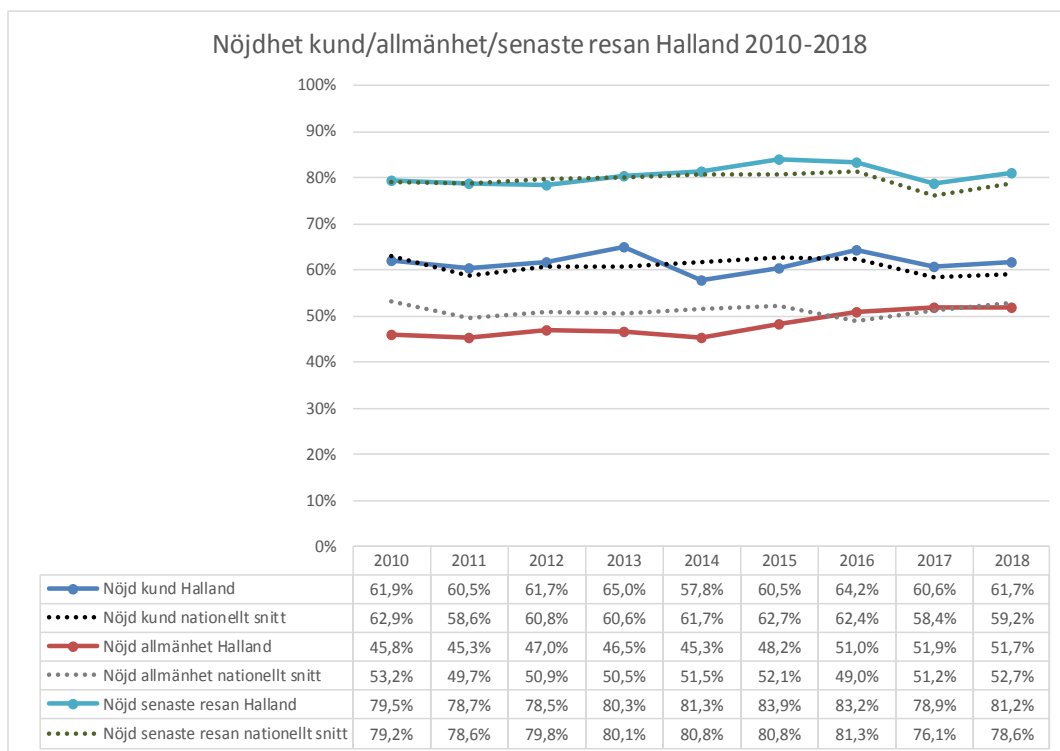
Utvecklingen för marknadsandel är mycket positiv och ligger i linje med de senaste årens resandeökning. Att kollektivtrafiken tar andelar från biltrafiken är ett av Hallandstrafikens mest prioriterade mål. Genom en ökad kollektivtrafikandel kan stora nyttor uppnås exempelvis genom vidgad arbetsmarknad, minskad miljöpåverkan och attraktivare städer. Att marknadsandelen därmed ökar är positivt men samtidigt påvisas vilken potential kollektivtrafiken har att fortsätta öka då mindre än var femte resa sker med kollektivtrafik.



Nöjdhet

Nöjdheten mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam undersökning bland allmänhet och kunder. Med kunder avses de som reser med kollektivtrafik minst någon gång/några gånger i månaden. En ny mätmetod för Kollektivtrafikbarometern infördes under 2017 vilket bedöms ha gett vissa effekter på resultat. Förändringen innebar att frågorna gällande nöjdhet justerades och framförallt förändrades metoden för urval av respondenter vilket misstänks skapat resultatskillnader jämfört tidigare Kollektivtrafikbarometer. Tidigare var huvudsaklig metod för enkäten telefonintervju men med den omarbetade Kollektivtrafikbarometern utgörs numera en större del av webbenkäter. På nationell nivå har det bland annat konstaterats att den nya metoden fångar fler studerande, kvinnor och vaneresenärer.

Under 2018 ökade nöjdheten hos kund med 1,1 procentenheter jämfört 2017. Sett till den långsiktiga trenden för nöjdhet hos kund har denna legat i princip oförändrad. Gällande nöjdhet hos allmänheten minskade denna med 0,2 procentenheter jämfört 2017. Trenden för nöjdhet hos allmänhet har annars varit svagt positiv under de senaste tre till fyra åren. Trenden för nöjdhet med senaste resan har varit negativ under de senaste åren men ökade med 2,3 procentenheter under 2018 jämfört 2017.



Omkring hälften är att betrakta som nöjd med kollektivtrafiken i Halland utifrån resultatet i Kollektivtrafikbarometern. De som reser återkommande med kollektivtrafik (kunderna) är nöjdare än allmänheten i stort. När man bedömer den senaste resan som gjordes med kollektivtrafik är man väsentligt nöjdare jämfört den generella nöjdheten. Det är ett problem att nöjdheten inte är högre då det ytterst handlar om huruvida man

ser kollektivtrafiken som ett attraktivt och konkurrenskraftigt resalternativ.
Hallandstrafiken har en bit upp till toppen där Karlstadsbuss under 2018 hade en
nöjdhet bland kunder på 83 procent och bland allmänhet 78 procent.

Resandet i tågtrafiken

Västkustbanan

Trafikering

Västkustbanan trafikeras av fyra tågssystem i Halland och vidare över länsgräns.

- Öresundståg, Göteborg-Halland-Skåne/Köpenhamn
- Västtåg, Kungsbacka-Göteborg
- Västtåg, Varberg-Göteborg
- Pågatåg, Halmstad-Helsingborg

Öresundståg är ett regionaltågssystem och trafikerar som grund med en avgång varje timme i bägge riktningar hela sträckan mellan Göteborg-Halland-Skåne/Köpenhamn under veckans alla dagar. Under vardagar förstärks utbudet mellan Halmstad-Göteborg genom extrainsatta avgångar under morgon/eftermiddag vilket skapar halvtimmestrafik på sträckan. Öresundstågstrafiken startade 2009 och förstärkt utbud mellan Halmstad och Göteborg har funnits från start men har succesivt byggts ut under åren.

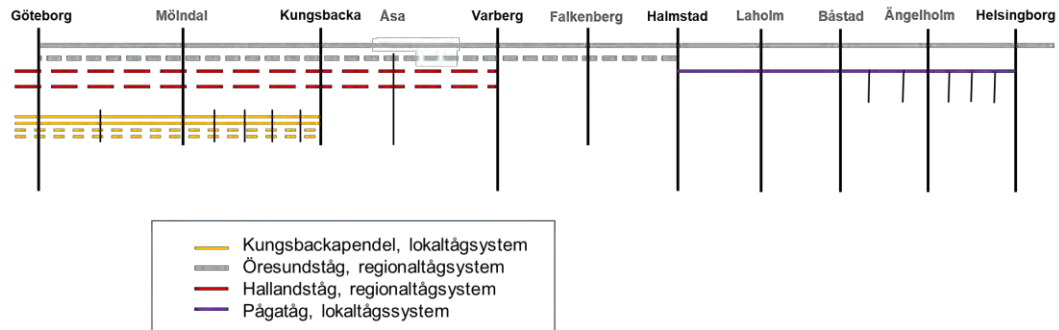
Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln) är ett lokaltågssystem och trafikerar som grund med en avgång varje halvtimme i bägge riktningar under veckans alla dagar. På vardagar under morgon och eftermiddag förstärks utbudet med ytterligare avgångar vilket innebär en avgång varje kvart i bägge riktningar. Lokaltågstrafiken mellan Kungsbacka-Göteborg startade 1992.

Västtåg Varberg-Göteborg är ett regionaltågssystem som förstärker utbudet på sträckan med ytterligare avgångar under vardagar när resandet är som störst. Från och med december 2018 trafikerar 4 dt/vardag.

Pågatåg Halmstad-Helsingborg är ett lokaltågssystem som förstärker utbudet på sträckan under morgon och eftermiddag på vardagar. Tillsammans med Öresundståg innebär det ett samlat utbud med en avgång varje halvtimme i bägge riktningar från Halmstad och söderut. Trafiken startade i samband med invigningen av Hallandsåstunneln i december 2015 och uppgår till 7 dt/vardag.

Illustrationen nedan visar trafikering på Västkustbanan under en timme vid högtrafik (morgon/eftermiddag) på vardagar. Varje streck för respektive tågssystem innebär en avgång utifrån vardera riktning.

Västkustbanan 2019

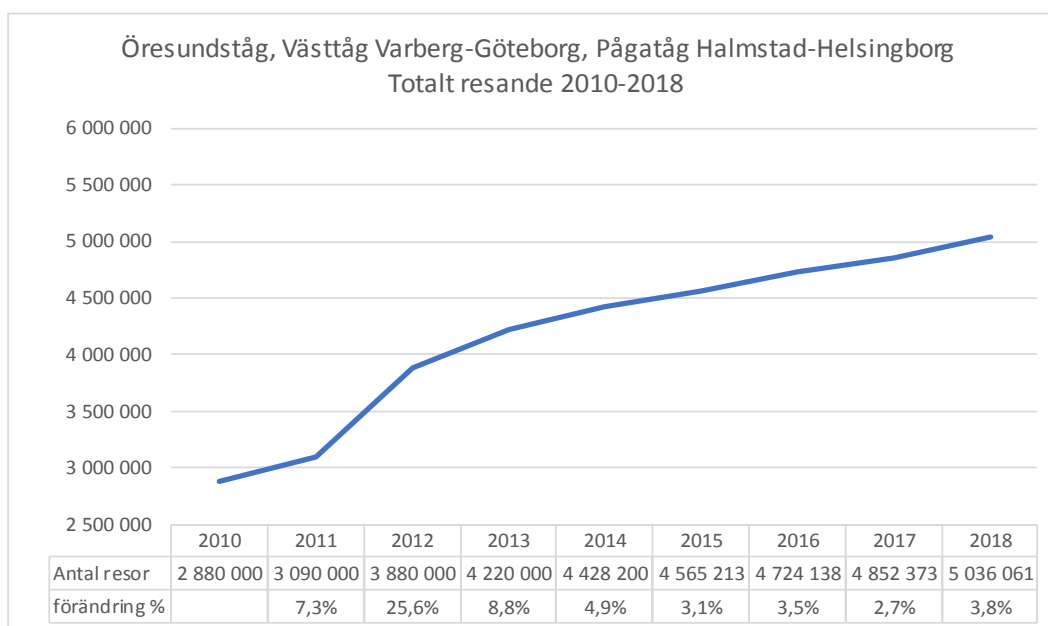


Resandeutveckling

I följande avsnitt görs en genomgång av den generella resandeutvecklingen för tågtrafiken på Västkustbanan.

Under 2018 genomfördes ca 5 miljoner resor med Öresundståg. I denna siffra inkluderas även Pågatåg Halmstad-Helsingborg och Västtåg Varberg-Göteborg då dessa system kompletterar Öresundståget utifrån tidtabell och uppehållsbild. Jämfört med 2017 ökade resandet med 3,8 procent. Jämfört med 2010 har resandet ökat med 74,9 procent. Vid jämförelse med övriga län inom Öresundstågssystemet står Skåne för den klart största delen av resandet (69%). Halland är näststörst med 16% följt av Kronoberg (9%), Kalmar (4%) och Blekinge (2%).

Den positiva resandeutvecklingen för Öresundståg har möjliggjorts genom att köra fler avgångar med Öresundståg men också genom utbyggnad av kompletterande tågssystem (Västtåg Vbg-Gbg, Pågatåg Hsd-Hbg). En fortsatt resandeökning kräver att ökad kapacitet kan tillses dels genom fler avgångar men också genom ökad järnvägskapacitet och möjlighet att köra längre tåg.

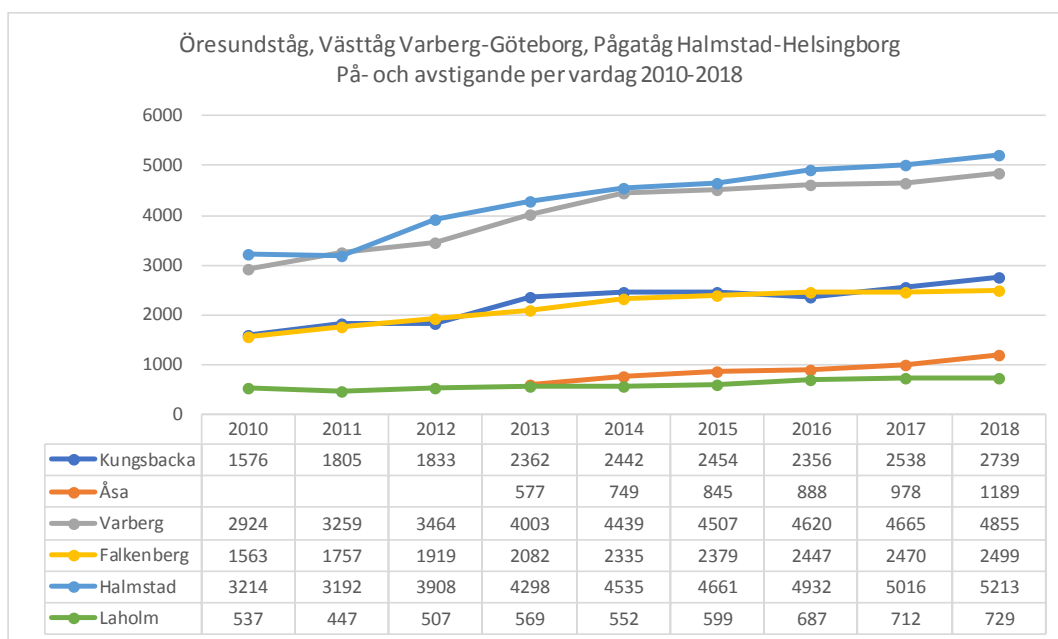


När det gäller Kungsbackapendeln mäts resandet från och med 2017 med kundräkningssystem. Kundräkningssystemet har installerade sensorer i varje dörrpar som mäter på- och avstigande. Det nya sättet att räkna resandet på Kungsbackapendeln har visat på ett stort mörkertal jämfört tidigare mätmetod där resandet justerades efter bedömd stämplingsbenägenhet vilket gav stora variationer. Utifrån att mätmetod skiljer sig markant från tidigare utgör 2017 numera basår för fortsatta analyser på Kungsbackapendeln. Under 2018 uppgick resandet i Halland med Kungsbackapendeln till 2,4 miljoner resor. Jämfört 2017 innebär det en ökning på 11,7%.

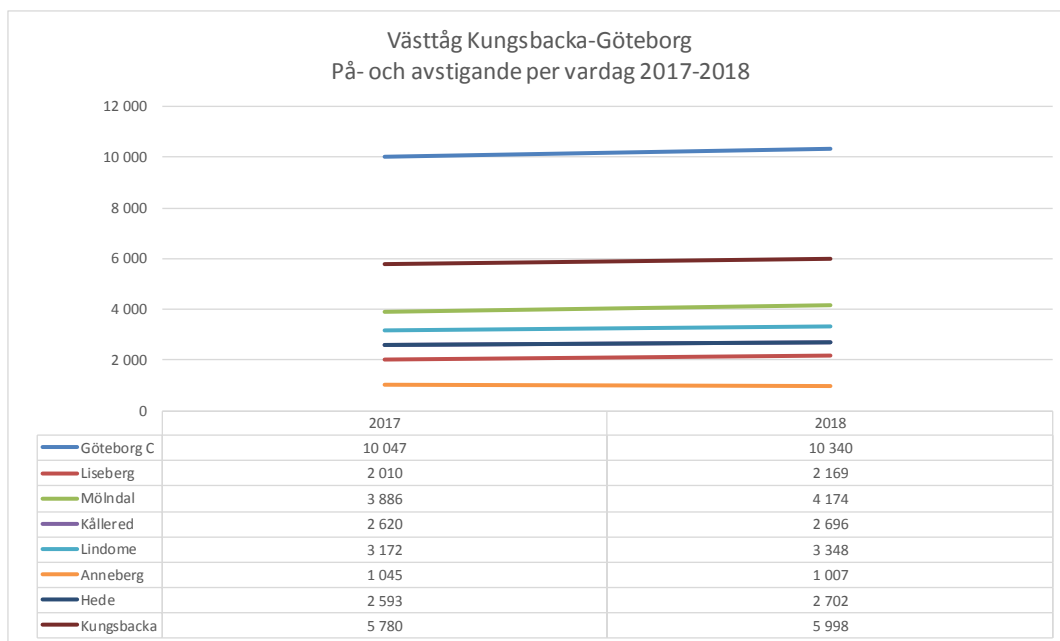
På- och avstigande per station

Sett till antal på- och avstigande i Öresundstågssystemet (inräknat Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) är Halmstad och Varberg de klart största stationerna med nästan 60 procent av resorna. Vid jämförelse 2018 med 2017 ökar resandet för samtliga stationer. Störst procentuell ökning hade Åsa station som ökade med 21,6 procent jämfört 2017. Sedan trafikstart december 2013 har antalet på- och avstigande ökat med 106 procent i Åsa. Sett till den långsiktiga trenden har samtliga stationer ökat kraftigt men trenden under de senaste fyra åren är att resandeökningen mattats av något framförallt för Halmstad och Varberg.

Sett till andel påstigande i förhållandet nord/sydlig riktning är det en övervägande andel, 63 procent, som reser norrut från stationerna. Från Åsa reser närmare 90 procent norrut med den starka kopplingen till Göteborg. För Halmstad, Falkenberg och Varberg reser omkring 60 procent norrut. I Kungsbacka och Laholm är resandefördelningen mer jämnt fördelad mellan norr och söder.

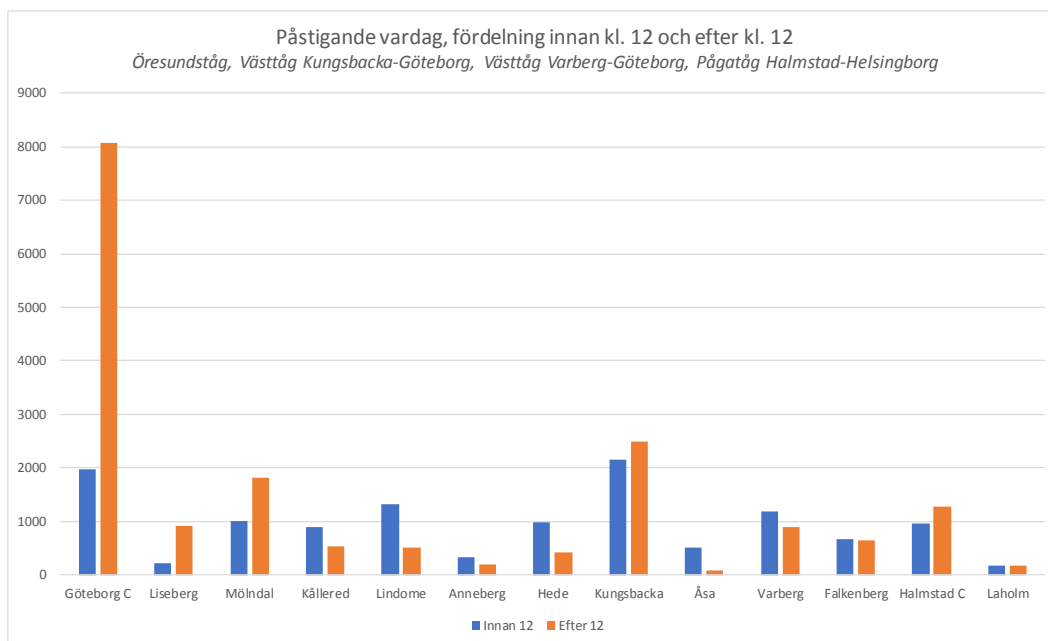


För Kungsbackapendeln är Kungsbacka station och Göteborg C klart dominerande sett till resandefördelning mellan stationerna. Gemensamt står de för ca 50 procent av antalet på- och avstigande. Vid jämförelse 2018 med 2017 syns inga större förändringar.



Destinationer utifrån påstigandefördelning

Nedanstående diagram visar hur antalet påstigande varierar över ett genomsnittligt vardagsdygn på Västkustbanan i Halland. Om fler stiger på under förmiddagen är stationsorten att betrakta som en utpendlingsstation, dvs fler reser till annan ort för ex. arbete och studier. Fler påstigande på eftermiddagen tyder på att stationsorten är en inpendlingsort, dvs att fler reser hem från arbete och studier. Göteborg är dominant sett till antal påstigande och mönstret är tydligt att flest stiger på under eftermiddagen, dvs när man är på väg hem från arbete och studier. Även Mölndal och Liseberg är exempel på detta. Övriga mellanliggande stationer för Kungsbackapendeln har fler påstigande på förmiddagen. För Kungsbacka är det något fler som reser på eftermiddagen även om fördelningen är relativt jämn. Åsa är väldigt tydlig som utpendlingsort på förmiddagen. Varberg är också en utpendlingsort även om det finns ett relativt stort antal påstigande på eftermiddagen. Fördelningen är nästan helt jämn för Falkenberg och Laholm. Halmstad är också till karaktären en inpendlingsort då fler stiger på under eftermiddagen.



Regionala banor

Trafikering

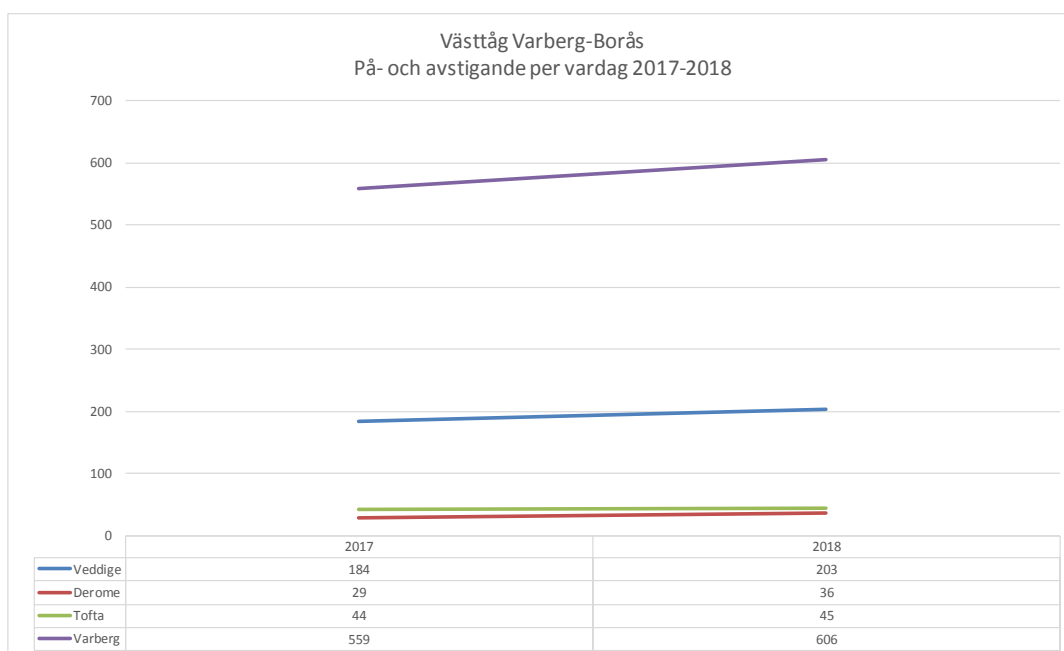
I Halland finns utöver Väst kustbanan ytterligare tre regionala banor: Viskadalsbanan, Halmstad-Nässjö järnväg och Markarydsbanan. Viskadalsbanan trafikeras av Väststågen Varberg-Borås med 11 dt/ vardag. Halmstad-Nässjö järnväg trafikeras av Krösatågen Halmstad-Jönköping/Nässjö med 7 dt/ vardag. På Markarydsbanan går för närvarande ingen persontrafik.

Resandeutveckling

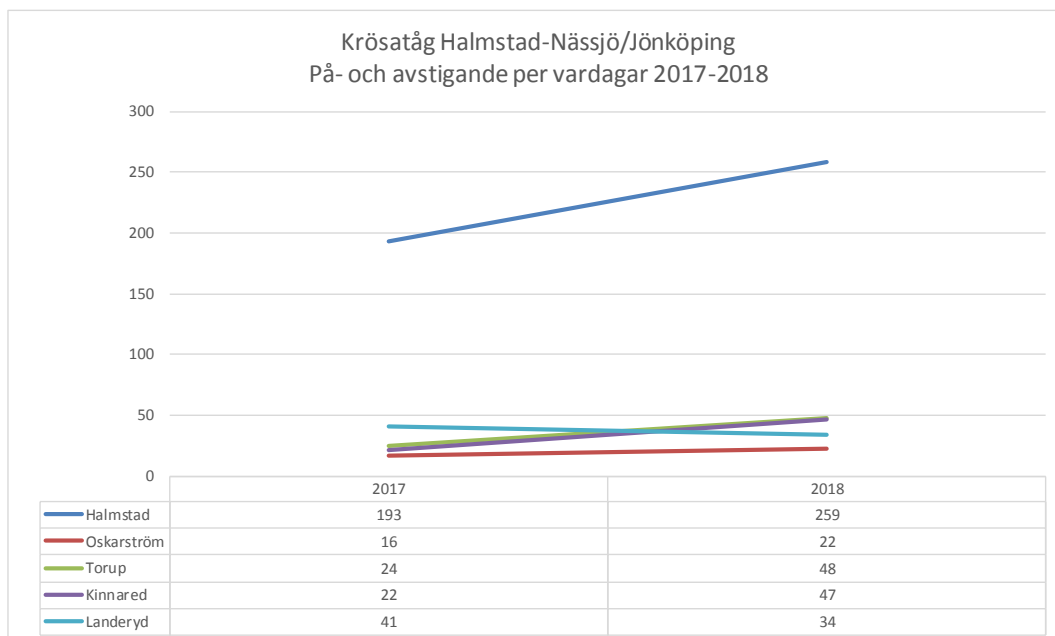
I likhet med Kungsbackapendeln mäts resandet på Viskadalsbanan med kundräkningssystem. Den nya mätmetoden har gett en kraftig ökning på Viskadalsbanan som påvisar ett tidigare stort mörkertal. Enligt KRS-siffror genomfördes ca 196 000 resor för de halländska stationerna under 2018 och jämfört 2017 innebär det en ökning på 0,9 procent. På Halmstad-Nässjö järnväg uppgick resandet i Halland under 2018 till drygt 145 000 resor enligt genomförda resanderäkningar. I december 2017 startade ett treårigt testprojekt på HNJ-banan i syfte att öka resandet. Turutbudet utökades från 5dt/ vardag till 7dt/ vardag och jämfört 2017 har resandet ökat med knappt 30 procent.

På- och avstigande per station

Sett till antal på- och avstigande per vardag för Viskadalsbanan sker flest resor på andra sidan länsgräns. Antalet på- och avstigande i Halland uppgår till knappt en tredjedel av totalen. Bortsett Varberg är Veddige den största stationen i Halland. Derome och Tofta har mycket få resenärer.



Resandet uppdelat per station för HNJ-banan visar på att Halmstad är den klart dominerande stationen med drygt 60 procent av antalet på- och avstigande inom Halland. Som diagrammet nedan visar har resandet ökat jämfört 2017 tack vare den utökade trafiken, dock handlar det om ökningar från mycket låga nivåer.



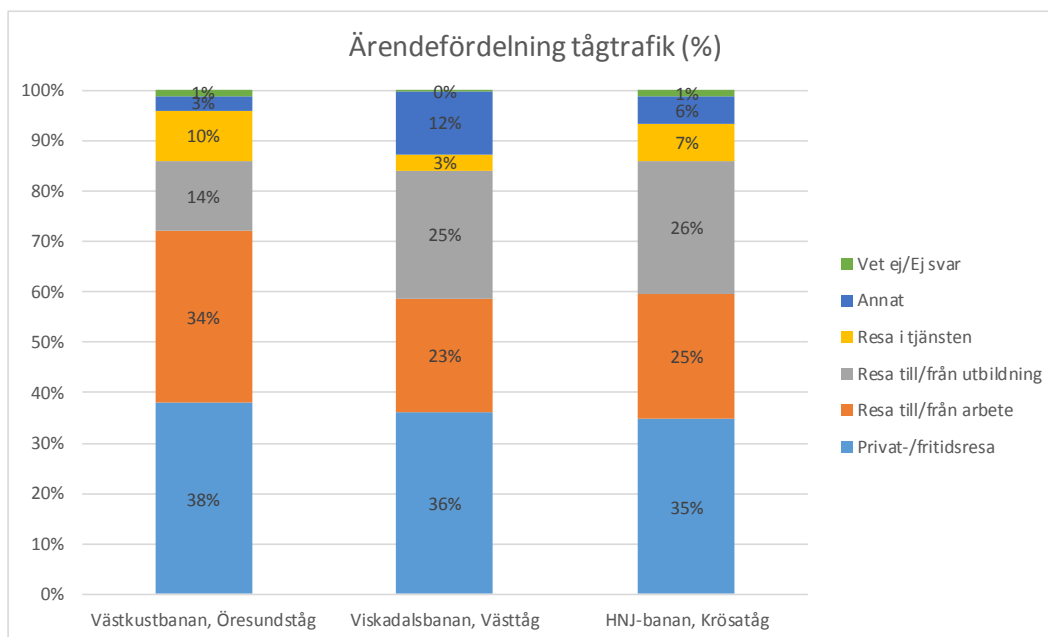
Ärendefördelning

Ärendefördelning visar fördelningen i vilket syfte resenärerna reser. Följande avsnitt beskriver ärendefördelningen för Hallands tre järnvägar med tillhörande tågssystem, dvs Väst kustbanan (Öresundståg), Viskadalsbanan (Västståg) och HNJ-banan (Kröståg).

Ärendefördelningen har tagits fram genom att sammanväga olika enkätundersökningar som genomförts ombord på tågen.

Gemensamt för samtliga tre banor är att privat-/fritidsresa utgör det enskilt största ärendet. Arbets- och studieresor utgör tillsammans omkring hälften av resorna. På HNJ-banan och Viskadalsbanan är fördelningen mellan arbete och studier förhållandevis lika medan arbetsresor är den större delen på Väst kustbanan. Resor i tjänsten utgör 10 procent på Väst kustbanan medan andelen är mindre på HNJ-banan och Viskadalsbanan.

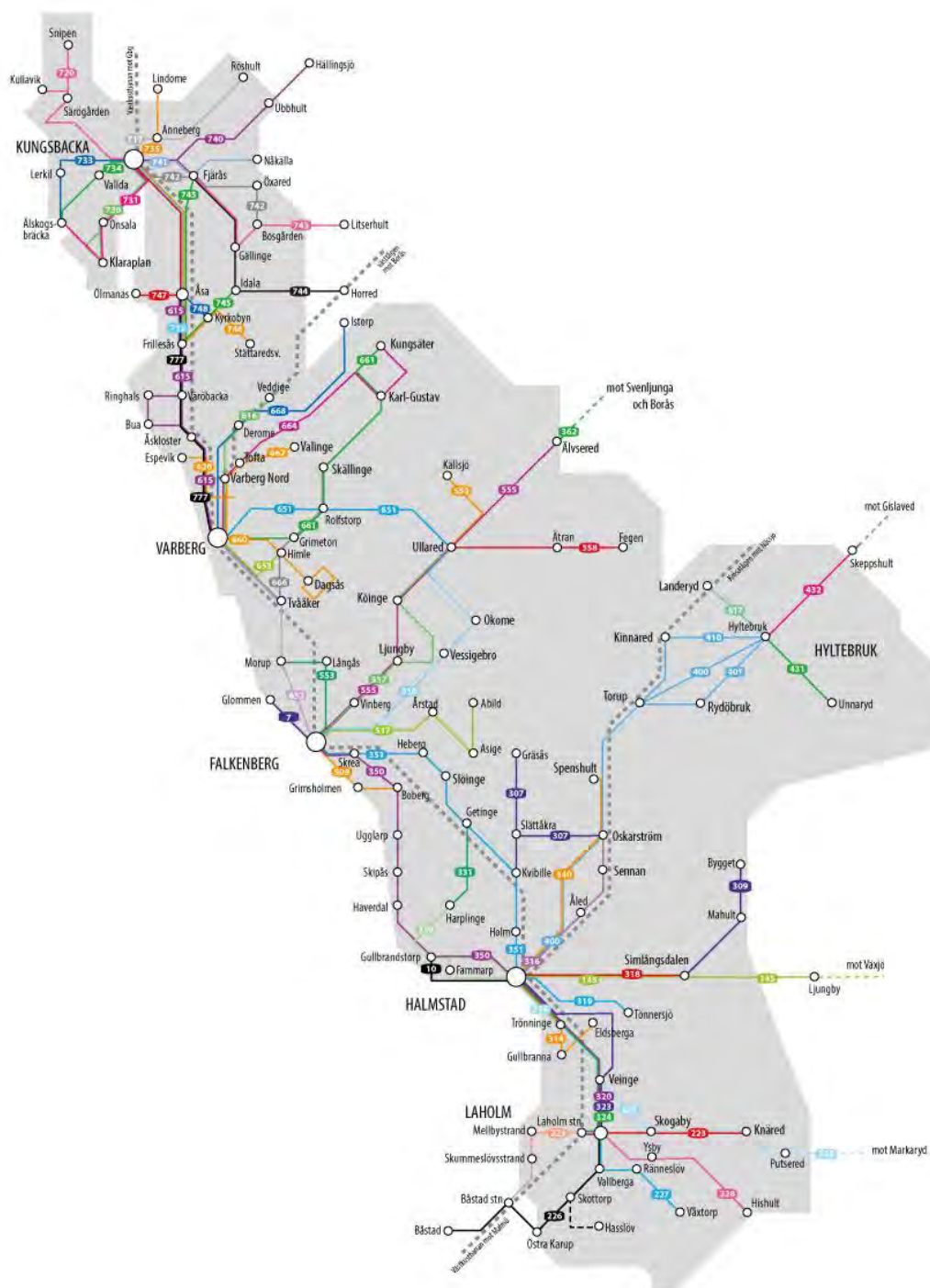
Ärendefördelningen visar att arbets- och studiependling utgör en viktig bas för resandet där det står för omkring hälften. Det framgår också att privat-/fritidsresa är en viktig grund för resandet.



Resandet i regionbusstrafiken

Trafikering

I Halland finns totalt ca 70 regionbusslinjer. Omkring 30 av dessa är så kallade huvudlinjer som trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk enligt Trafikförsörjningsprogrammet. Nedan karta visar samtliga regionbusslinjer i Halland.

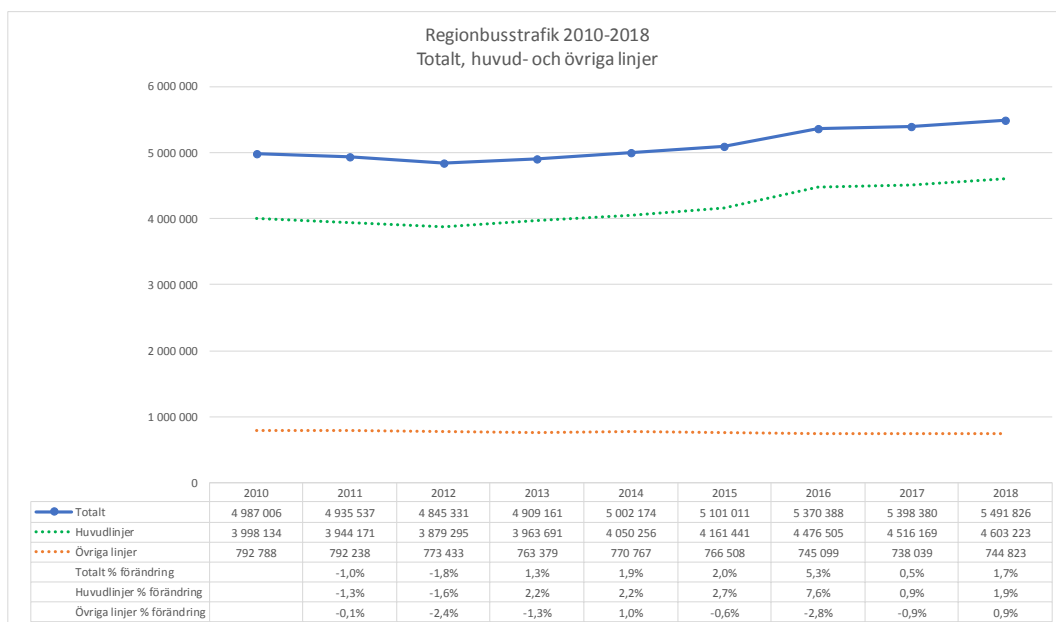


Resandeutveckling

Resandet med regionbusstrafiken minskade när Öresundstågstrafiken tillkom 2009 vilket gav en överflytt av resenärer till tåget. Från 2013 har trenden vänt och resandet pekar åter uppåt, under 2018 ökade resandet med 1,7 procent jämfört 2017. Jämfört 2010 ligger ökningen på ca 10 procent. Sett till fördelning av resor inom regionbusstrafiken under 2018 stod Kungsbacka regionbusstrafik för 39 procent, regionbusstrafik söder för 35 procent (Halmstad, Laholm, Hylte) och regionbusstrafik norr för 26 procent (Falkenberg, Varberg).

Sett till fördelningen huvud- och övriga linjer är trenden tydlig att huvudlinjerna, som trafikerar i stråken, har ökat över perioden 2010-2018 medan övriga linjer haft en negativ/oförändrad utveckling. Under 2018 stod huvudlinjerna för ca 84 procent av resorna i regionbusstrafiken.

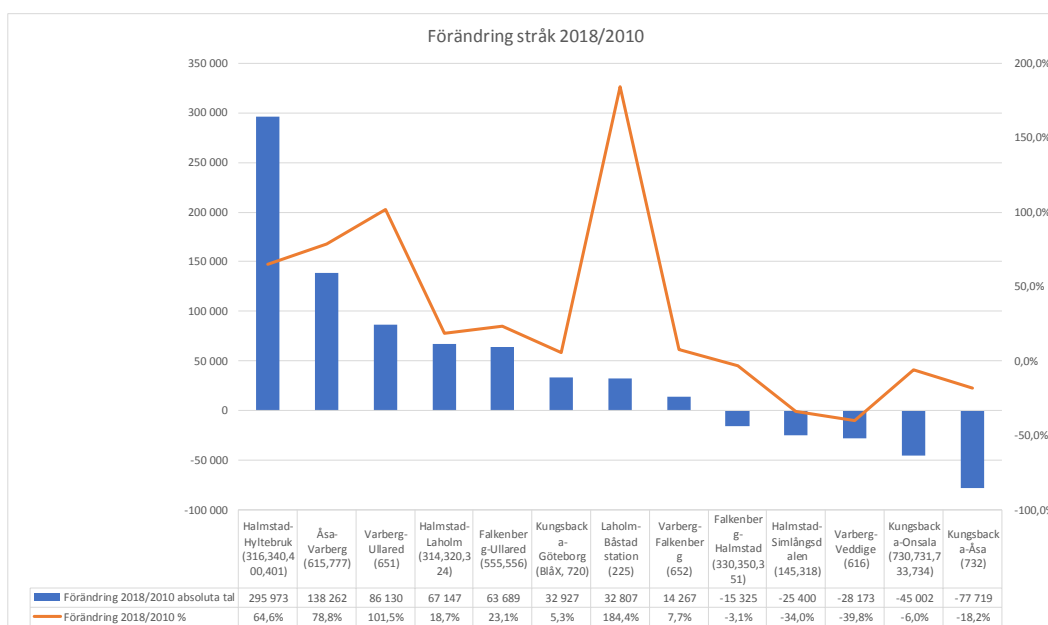
Jämfört utvecklingen på Väst kustbanan och i stadsbusstrafiken har regionbusstrafiken haft en svagare utveckling vilket till viss del hänger samman med den överflyttning som skedde till Öresundstågstrafiken när denna tillkom 2009. Gällande regionbusstrafiken blir också principen med att satsa på huvudlinjer i kollektivtrafikstråken tydlig då det är där resandet ökat mest under de senaste åren. Regionbusstrafiken påverkas också i hög grad av antalet skolelever (inkl. gymnasieelever) framförallt för de övriga linjerna utanför kollektivtrafikstråken. Under 2018 utgjordes resandet av ca 30 procent skolelever att jämföra med ca 15 procent i stadsbusstrafiken.



Sett till stråken där huvudlinjerna trafikerar var det största stråket under 2018 Halmstad-Hyltebruk följt av Kungsbacka-Onsala och Kungsbacka-Göteborg. Dessa tre stråk står gemensamt för nästan hälften av alla resor ibland stråken. Halmstad-Simlångsdalen ingår inte som ett stråk i dagens Trafikförsörjningsprogram men utgör trots det en del av faktaunderlaget.

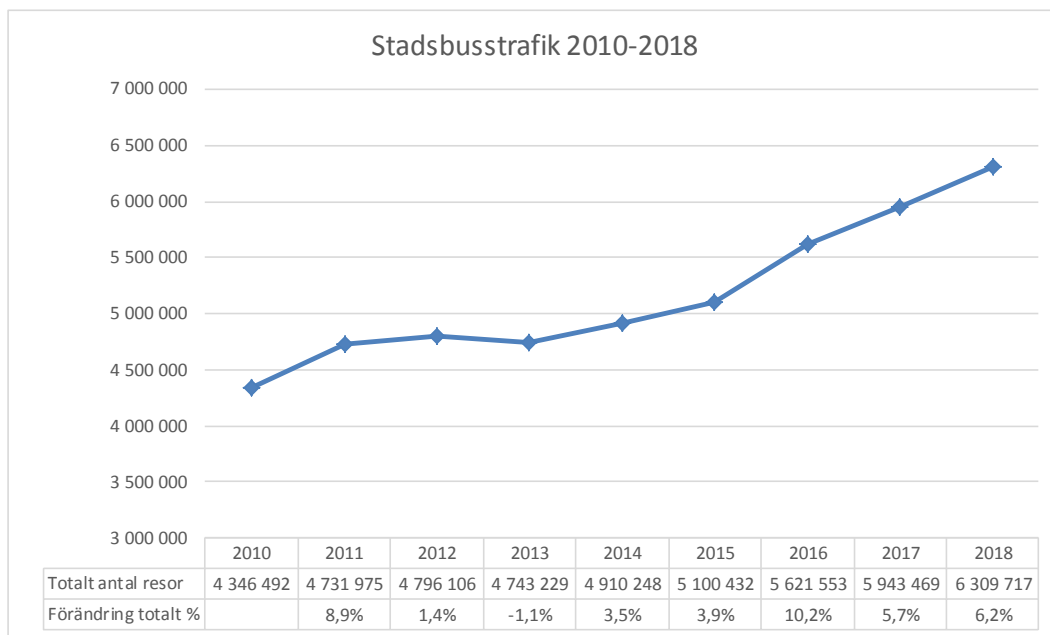


Nedan diagram kombinerar faktisk förändring i absoluta tal (blå staplar) med procentuell förändring (orange linje) jämfört 2018/2010 i stråken. Störst faktisk ökning har stråket Halmstad-Hyltebruk och här har också turutbudet utökats under de senaste åren bland annat genom den nya linjen 340 mellan Spenshult och Halmstad. Även Åsa-Varberg har positiv ökning vilket också möjliggjorts genom ett successivt utbyggt turutbud. Likaså Ullaredstråken (Falkenberg, Varberg) sticker ut positivt där trafiken är tätt sammankopplad med Gekås. I stråket Halmstad-Laholm uppvisas också en positiv utveckling och även här gjordes en satsning på fler turer framförallt genom införandet av snabbusslinjen 320 Halmstad-Laholm. Ett flertal stråk har dock en svagare ökning och även minskning. Vissa stråk kan förklaras med tillkommande Öresundstågstrafik 2009 som flyttade över en del av resorna mellan kommunhuvudorterna i nord-sydlig riktning (ex. Varberg-Falkenberg, Falkenberg-Halmstad, Kungsbacka-Åsa). Det näst största stråket Kungsbacka-Onsala enligt 2018 har en negativ trend vid jämförelse 2010.



Resandet i stadsbusstrafiken

Stadsbusstrafik finns i Halmstad, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. Stadsbusstrafiken i Halmstad står för ca 70 procent av samtliga resor i stadsbusstrafiken och nästan 23 procent av samtliga resor i Halland. Totalt ökade stadsbusstrafiken med 6,2 procent jämfört 2018/2017. Jämfört 2010 ligger ökningen på 45,2 procent.



Halmstad Trafikering

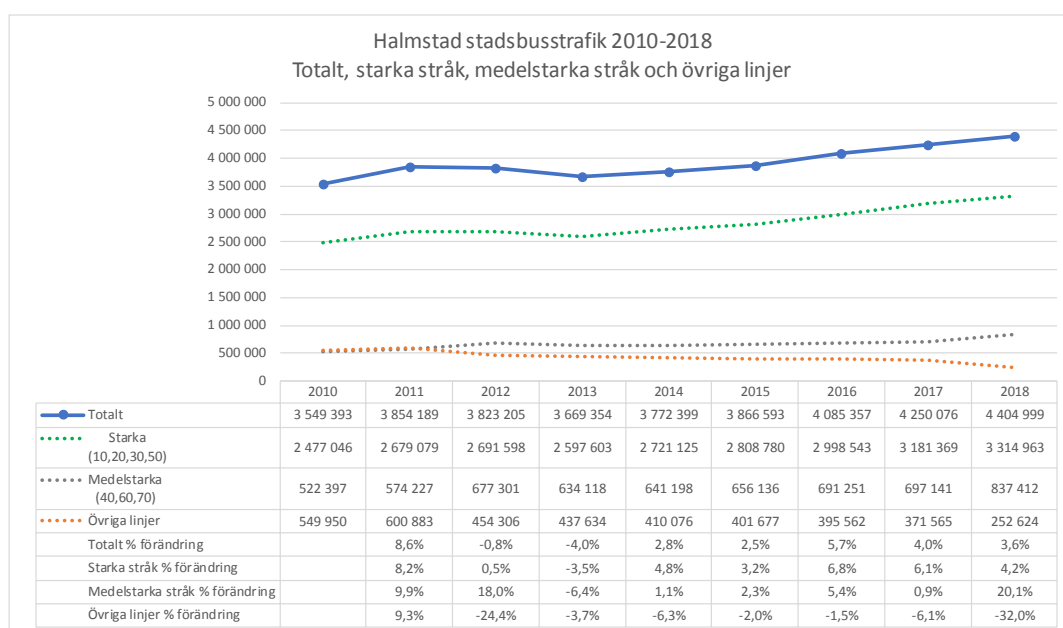
I Halmstad finns det 14 linjer varav 7 linjer är huvudlinjer som trafikerar i stråken. Linjenätet har genom åren fått en tydligare linjestruktur och en satsning på framförallt huvudlinjerna har skett med ett ökat turutbud.



Resandeutveckling

Under 2018 genomfördes drygt 4,4 miljoner resor i Halmstads stadsbusstrafik, en ökning med 3,6 procent jämfört 2017. Jämfört 2010 är ökningen 24,1 procent.

I och med storleken på Halmstads stadsbusstrafik har huvudlinjerna delats upp i två nivåer, starka och medelstarka linjer. Nedan diagram visar utvecklingen 2010-2018 för totalen, starka linjer (10, 20, 30, 50), medelstarka (40, 60, 70) och övriga linjer. De starka linjerna har ökat mest följt av de medelstarka linjerna. De övriga linjerna har en nedåtgående trend. Sett till totala antalet resor under 2018 genomfördes drygt 94 procent av dessa med huvudlinjerna (starka, medelstarka).



Falkenberg

Trafikering

I Falkenberg finns det 7 linjer varav 3 linjer är huvudlinjer som trafikerar i stråken. Linjenätet i Falkenberg gjordes om 2011 med satsning på huvudlinjer med rak körväg. Sedan tidigare fanns stationspendeln (linje 10) som tillkom då nuvarande järnvägsstation flyttades ut till dess externa läge.

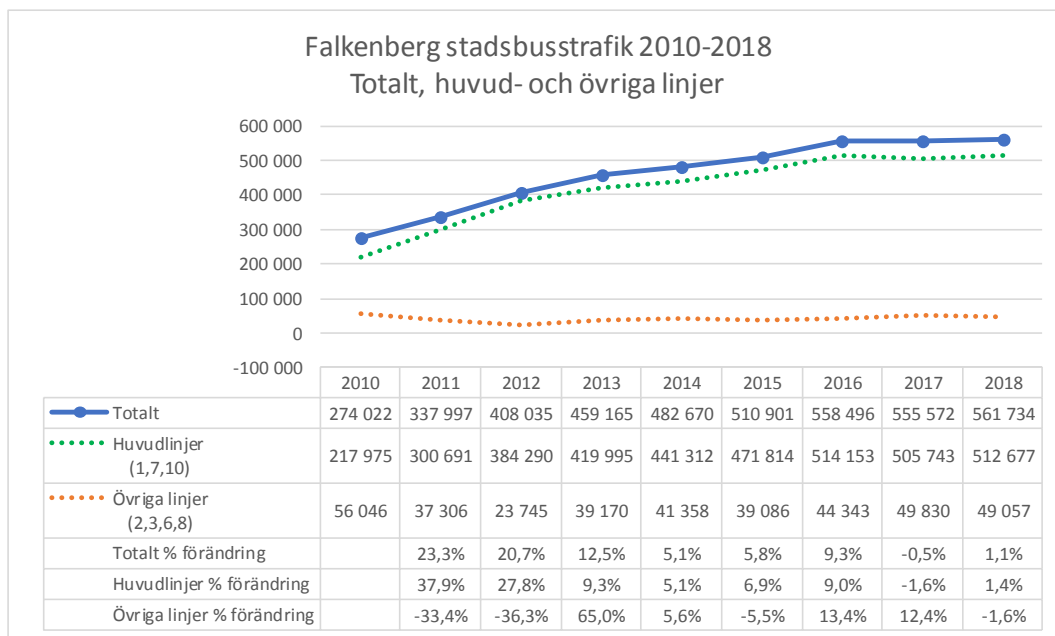


Resandeutveckling

Under 2018 genomfördes drygt 560 000 resor i Falkenbergs stadsbusstrafik vilket var en ökning med 1,1 procent jämfört 2017. Resandeutvecklingen i Falkenberg var stark under många år, mycket tack vare stationspendeln linje 10, men har under de senaste två åren mattats av. Jämfört med 2010 har resandet ökat med 105 procent.

Nedan diagram visar utvecklingen 2010-2018 för totalen, huvudlinjer (1,7,10) och övriga linjer. Huvudlinjerna är de som ökat mest medan övriga linjer ligger kvar på en oförändrad nivå. Sett till totala antalet resor under 2018 genomfördes 91 procent av dessa med huvudlinjerna.

Utvecklingen i Falkenberg visar att principen att satsa på ett fåtal huvudlinjer med bra turtutbud och raka körvägar har god effekt på resandet.



Varberg

Trafikering

I Varberg finns det 5 linjer varav 2 linjer är huvudlinjer (linje 1,2) som trafikerar i stråken. Ett nytt linjenät startade i december 2015 med satsning på huvudlinjer med koppling till/från tågen i kombination med ett utökat turutbud.

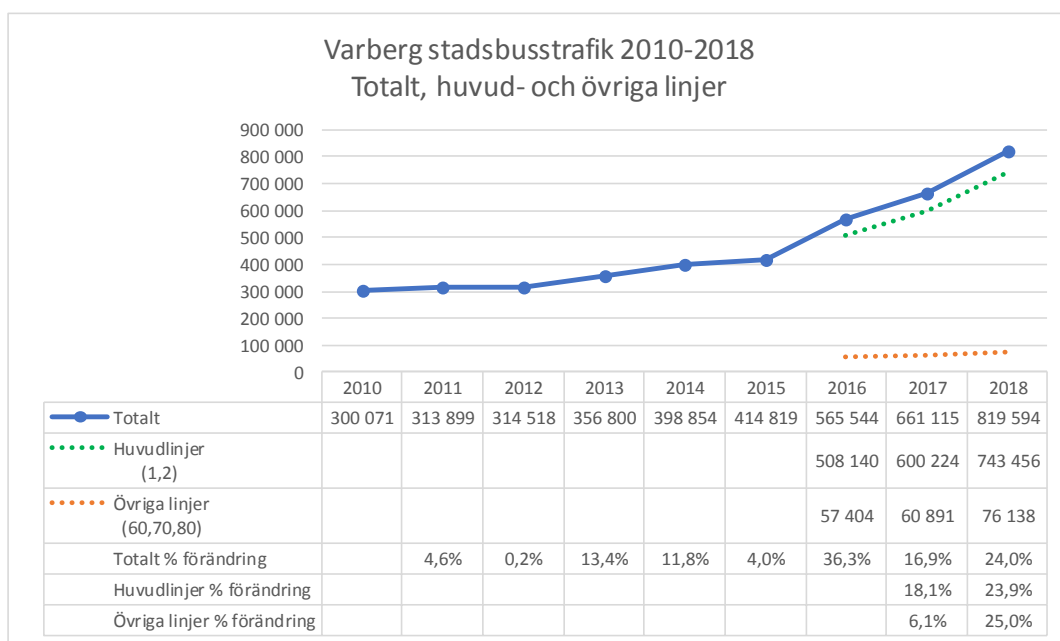


Resandeutveckling

Under 2018 genomfördes nästan 820 000 resor i Varbergs stadsbusstrafik vilket var en ökning med 24 procent jämfört 2017. Jämfört 2010 har resandet ökat med 173,1 procent.

Nedan diagram visar utvecklingen för totalen, huvudlinjer och övriga linjer 2010-2018 i Varberg. Då linjenätet gjordes om så pass kraftigt 2015 är det svårt att jämföra utvecklingen historiskt för huvudlinjer och övriga linjer, därav visas resandet för huvud- och övriga linjer utifrån det justerade linjenätet. Dagens linjenät består av 5 linjer att jämföra med 10 linjer innan justeringen. Linje 1 och 2 är huvudlinjer i linjenätet och dessa stod för drygt 90 procent av resorna under 2017.

Resandeökningen i Varberg stadsbusstrafik är ett tydligt exempel att principerna att satsa på huvudlinjer med raka och snabba körvägar med koppling till och från tåget har varit framgångsrikt.



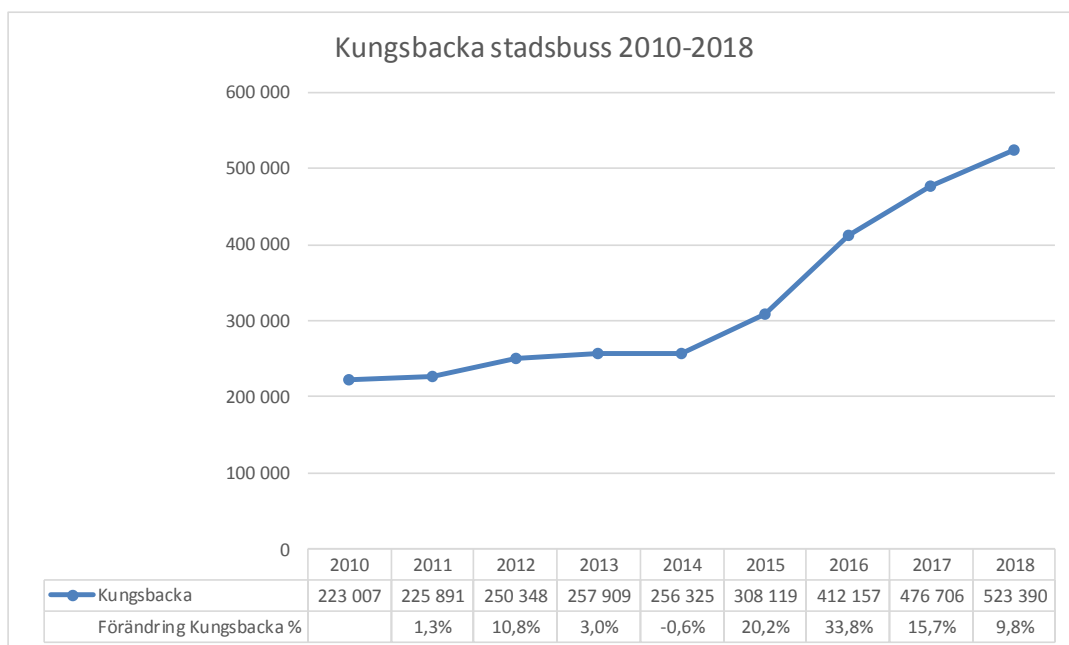
Kungsbacka Trafikering

Linjenätet i Kungsbacka justerades sommaren 2015 genom att skapa ett fåtal huvudlinjer i syfte att skapa en tydlig linjestruktur. I dagens linjenät finns det fyra linjer varav samtliga är relativt likvärdiga och att betrakta som huvudlinjer. Den mest påtagliga skillnaden är att linje 1 och 2 är genomgående linjer via Kungsbacka station medan linje 3 och 4 bryts vid stationen. Samtliga linjer är anpassade till Kungsbackapendeln för smidiga byten.



Resandeutveckling

Under 2018 genomfördes drygt 520 000 resor i Kungsbacka stadsbusstrafik vilket var en ökning med 19,8 procent jämfört 2016. Trenden har varit mycket positiv sedan linjeomläggningen sommaren 2015. Jämfört 2010 har resandet ökat med 134,7 procent.



Sett till utvecklingen per stråk är det svårt att jämföra linjenätet historiskt då det i grunden gjordes om 2015. Från det nya linjenätet och framåt är utvecklingen positiv för samtliga fyra linjer. Den största linjen är linje 1 som under 2018 stod för 41,6 procent av resorna. Linje 2 är näststörst med 32,1 procent och linje 3 och 4 stod gemensamt för 26,2 procent.

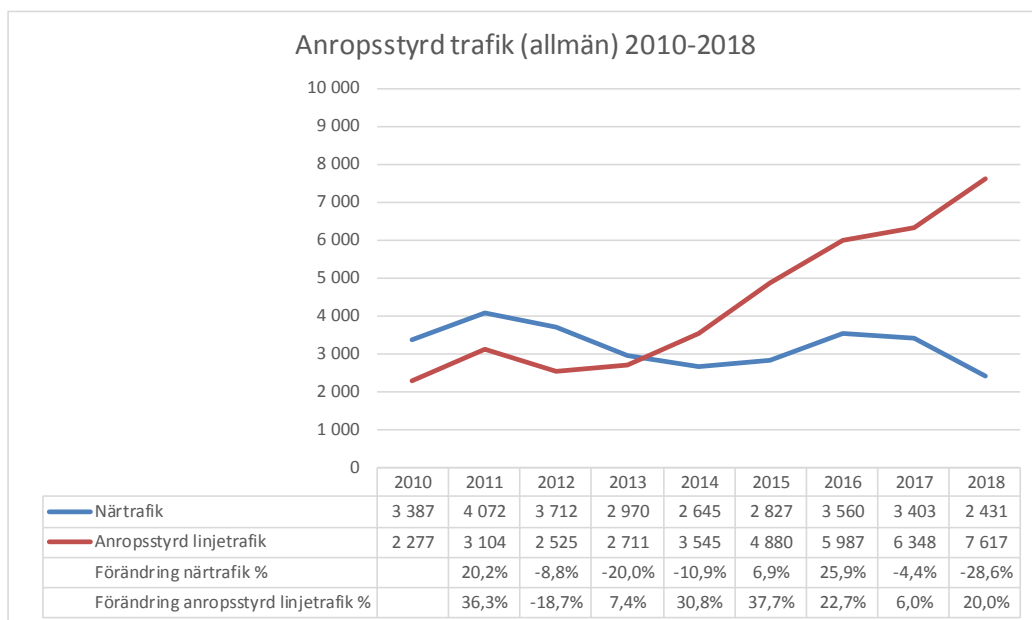
Även linjeomläggningen i Kungsbacka har visat sig framgångsrik sett till resandeökningen från 2015 och framåt. Det är ett bevis på att principerna håller enligt Trafikförsörjningsprogrammet med satsning på ett fåtal huvudlinjer.

Resandet i den anropsstyrda trafiken

Den anropsstyrda trafiken kan delas upp i två delar, en allmän del och en särskild del. Den allmänna delen är öppen för alla och omfattar närtrafik och anropsstyrd linjetrafik. Den särskilda delen omfattar färdtjänst och sjukresor och är öppen för kunder först efter att ett beslut fattats om kundens rättighet till trafikslaget. Gemensamt för samtliga resor är att dessa samplaneras med övrig anropsstyrd trafik för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan.

Inom den allmänna delen av anropsstyrd trafik finns två typer, närtrafik och anropsstyrd linjetrafik. Närtrafik finns i alla halländska kommuner och kan användas av kunder som bor eller mer än tillfälligt vistas på en plats i Halland som har längre än två kilometer till en hållplats. Närtrafik är även tillgängligt om det från den närmaste hållplatsen inte går någon linjetrafik inom en timme från önskad avresetid. Den anropsstyrda linjetrafiken utförs på linjer och turer där underlaget för busstrafik är litet och trafiken kan utföras med småfordon. Det kan gälla vissa tider på dygnet eller vissa veckodagar eller enskilda turer som ersatts med anropsstyrd trafik. Trafiken utförs enligt tidtabell men först efter att kunden beställt sin resa.

Resandeutvecklingen visar att användningen av anropsstyrd linjetrafik har ökat sett till tidsperioden 2010-2018. Vid jämförelse 2010 med 2018 är det en procentuell ökning med 235 procent, dock från låga nivåer. Resandet med närtrafiken är i princip oförändrat vid jämförelse 2017 med 2010. En förklaring till varför den anropsstyrda linjetrafiken ökat så pass mycket är att denna har ersatt tidigare tidtabellslagda linjer och turer som lagts ner.



Ej anropsstyrt														Ej anropsstyrt		
Unjesträckning	Km	% av tot produkt km	% av avtal km	Tim produktion	% av tot produkt tim	% av tot avtal timme	Medel- hastighet	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	% av avtal	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag		
145 Halmstad - Växjö	188 902	1,4%	81,7%	3 532	1,1%	81,9%	53,5	37 785	6049	16,0%	0,7%	85,6%	9	2	2	
223 Laholm - Knäred	81 367	0,6%	39,5%	1 764	0,5%	33,5%	46,1	26 418	11 873	44,9%	0,5%	39,9%	7	0	0	
224 Laholm Buss stn. - Jvg stn.	7 645	0,1%	0,2%	281	0,1%	0,3%	27,2	2 764	340	12,3%	0,1%	0,2%	2,5	1	1	
225 Laholm - Mellbystrand - Båstad Station	133 309	1,0%	3,2%	3 664	1,1%	3,3%	36,4	50 602	30 172	59,6%	0,9%	2,9%	12,5	0	0	
226 Laholm - Skottorp - Båstad	60 128	0,5%	1,5%	1 865	0,6%	1,7%	32,2	13 421	6 359	47,4%	0,2%	0,8%	5,5	0	0	
227 Laholm - Ränneslöv - Växörp	94 923	0,7%	46,1%	2 665	0,8%	50,7%	35,6	32 706	17 999	55,0%	0,6%	49,4%	10	0	0	
228 Laholm - Ysby - Hishult	21 499	0,2%	100,0%	434	0,1%	100,0%	49,5	4 451	3 001	67,4%	0,1%	100,0%	4	0	0	
303 Resecentrum - Sannarpsgymnasiet	9 025	0,1%	0,3%	539	0,2%	0,8%	16,7	23 590	17 357	73,6%	0,4%	2,0%	8	0	0	
314 Halmstad - Gullbranna - Eldsberga	245 115	1,9%	6,0%	7 888	2,4%	7,1%	31,1	93 819	23 306	24,8%	1,7%	5,4%	22	11	6	
316 Halmstad - Åled - Oskarström	388 585	3,0%	9,4%	12 270	3,8%	11,1%	31,7	210 746	43 001	20,4%	3,9%	12,1%	27,5	11,5	9	
318 Halmstad - Simlångsdalen - Lidhult	70 560	0,5%	1,7%	1 791	0,6%	1,6%	39,4	11 534	1 774	15,4%	0,2%	0,7%	5	8	2	
319 Halmstad - Tönnersjö	21 399	0,2%	55,5%	671	0,2%	59,2%	31,9	5 791	4 511	77,9%	0,1%	99,8%	3	0	0	
320 Halmstad - Laholm (Snabbuss)	307 518	2,3%	7,5%	8 352	2,6%	7,6%	36,8	124 209	39 132	31,5%	2,3%	7,1%	22	0	0	
323 Halmstad - Veinge by - Laholm	29 443	0,2%	14,3%	831	0,3%	15,8%	35,4	7 123	3 115	43,7%	0,1%	10,8%	2	0	0	
324 Halmstad - Veinge - Laholm	414 123	3,2%	10,1%	12 399	3,8%	11,2%	33,4	208 210	48 874	23,5%	3,8%	12,0%	20	16	8	
325 Halmstad - Märkaryd	42 410	0,3%	18,3%	781	0,2%	18,1%	54,3	6 350	2 936	46,2%	0,1%	14,4%	2	0	1	
330 Halmstad - Harplinge	121 144	0,9%	2,9%	3 745	1,2%	3,4%	32,3	45 296	17 295	38,2%	0,8%	2,6%	17	0	0	
340 Halmstad - Oskarström - Spenshult	119 718	0,9%	2,9%	2 891	0,9%	2,6%	41,4	106 431	26 805	25,2%	2,0%	6,1%	8,5	3	2	
350 Halmstad - Haverdal - Falkenberg	532 582	4,1%	12,9%	14 866	4,6%	13,5%	35,8	153 544	32 233	21,0%	2,8%	8,8%	26	14	7	
351 Halmstad - Getinge - Falkenberg	677 721	5,2%	16,5%	18 253	5,6%	16,5%	37,1	285 030	61 113	21,4%	5,3%	16,4%	27,5	13	8	
362 Ullared - Svenljunga	21 586	0,2%	1,3%	417	0,1%	1,1%	51,8	672	53	7,9%	0,0%	0,1%	1			
400 Halmstad - Oskarström - Hyltebruk	1 012 158	7,7%	24,6%	21 487	6,6%	19,5%	47,1	406 620	100 897	24,8%	7,5%	23,3%	34	9,5	7	
401 Hyltebruk - Oskarström - Halmstad	23 052	0,2%	0,6%	546	0,2%	0,5%	42,2	28 576	14 055	49,2%	0,5%	1,6%	0,5	0	0	
410 Halmstad - Kinnared	5 375	0,0%	0,1%	114	0,0%	0,1%	47,0	1 429	503	35,2%	0,0%	0,1%	5	0	0	
417 Hyltebruk - Landeryd	32 275	0,2%	18,9%	828	0,3%	25,4%	39,0	5 475	1 137	20,8%	0,1%	14,2%	6,5			
431 Hyltebruk - Unnaryd	138 474	1,1%	81,1%	2 436	0,7%	74,6%	56,8	32 951	17 404	52,8%	0,6%	85,8%	13	0	0	
432 Hyltebruk - Gislaved	90 975	0,7%	100,0%	1 722	0,5%	100,0%	52,8	5 796	3 105	53,6%	0,1%	100,0%	5	0	0	
509 Falkenberg - Bobergsudde - Efra	23 892	0,2%	17,0%	845	0,3%	20,5%	28,3	6 239	4 330	69,4%	0,1%	12,7%	3			
517 Falkenberg - Årstad - Bjärnared	63 924	0,5%	100,0%	1 346	0,4%	100,0%	47,5	12 787	6 322	49,4%	0,2%	100,0%	6,5			
553 Falkenberg - Långås - Morup	116 656	0,9%	83,0%	3 281	1,0%	79,5%	35,6	42 976	21 089	49,1%	0,8%	87,3%	13	4		
555 Falkenberg - Ullared - Älvsöred	455 480	3,5%	15,5%	9 895	3,0%	14,5%	46,0	206 136	53 939	26,2%	3,8%	17,1%	19	9,5	4,5	
556 Falkenberg - Vessigebo - Ullared	347 133	2,7%	11,8%	7 434	2,3%	10,9%	46,7	133 266	27 148	20,4%	2,5%	11,0%	17	7	7,5	
557 Falkenberg - Vessigebo - Ullared	40 192	0,3%	1,4%	963	0,3%	1,4%	41,7	17 911	8 138	45,4%	0,3%	1,5%	2	1	1	
558 Ullared - Åtran - Fegen	127 707	1,0%	100,0%	2 516	0,8%	100,0%	50,7	56 076	30 614	54,6%	1,0%	100,0%	10	2	1	
615 Varberg - Bua - Frillesås	795 398	6,1%	27,1%	18 782	5,8%	27,5%	42,3	288 723	63 095	21,9%	5,3%	23,9%	29	12	6	
616 Varberg - Veddige	134 780	1,0%	4,6%	3 813	1,2%	5,6%	35,3	42 562	11 560	27,2%	0,8%	3,5%	11	6		
620 Varberg - Kärradal - Veddige	9 741	0,1%	0,3%	280	0,1%	0,4%	34,8	3 893	2 599	66,8%	0,1%	0,3%	1			

Ej anropsstyrt																
Linjenr.	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	% av avtal km	Tim produktion	% av tot produkt tim	% av tot avtal timme	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	% av avtal	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag
651	Varberg - Ullared	407 862	3,1%	13,9%	8 065	2,5%	11,8%	50,6	171 016	30 558	17,9%	3,2%	14,1%	22	15	11
652	Varberg - Tvååker - Falkenberg	431 805	3,3%	14,7%	11 188	3,4%	16,4%	38,6	199 888	59 450	29,7%	3,7%	16,5%	25	10	4,5
653	Varberg - Tvååker - Falkenberg	39 521	0,3%	1,3%	1 031	0,3%	1,5%	38,3	9 377	4 737	50,5%	0,2%	0,8%	7	1	1
660	Varberg - Himle - Dagsås	20 431	0,2%	45,6%	506	0,2%	43,5%	40,4	2 834	1 781	62,8%	0,1%	42,0%	1		
661	Varberg - Rolfstorp - Karl-Gustav	123 404	0,9%	43,8%	2 888	0,9%	44,5%	42,7	34 215	15 116	44,2%	0,6%	40,0%	6	1,5	
662	Varberg - Trönninge - Vallinge	62 105	0,5%	22,0%	1 444	0,4%	22,3%	43,0	20 548	13 000	63,3%	0,4%	24,0%	12	3,5	2
664	Varberg - Stackenäs	81 794	0,6%	29,0%	1 798	0,6%	27,7%	45,5	27 201	20 676	76,0%	0,5%	31,8%	5		
666	Varberg - Träslövsläge - Skällinge	13 127	0,1%	0,4%	269	0,1%	0,4%	48,7	2 008	1	0,0%	0,0%	0,2%	1	1	
668	Varberg - Sällstorp - Istorp	14 419	0,1%	5,1%	355	0,1%	5,5%	40,6	3 580	2 520	70,4%	0,1%	4,2%	1		
669	Varberg - Åkulla	24 368			657				3 906	6						
690	Breared - Värö Bruk - Ringhals	39 867	0,3%	1,4%	1 087	0,3%	1,6%	36,7	14 602	6 046	41,4%	0,3%	1,2%	2		
691	Träslövsläge - Ringhals	16 547	0,1%	0,6%	448	0,1%	0,7%	37,0	7 991	84	1,1%	0,1%	0,7%	1		
692	Varberg - Ringhals	33 235	0,3%	1,1%	852	0,3%	1,2%	39,0	27 038	8 464	31,3%	0,5%	2,2%	2		
693	Träslövsläge - Ringhals	17 532	0,1%	0,6%	481	0,1%	0,7%	36,4	8 180	369	4,5%	0,2%	0,7%	1		
694	Varberg - Ringhals	12 976	0,1%	0,4%	335	0,1%	0,5%	38,8	9 561	235	2,5%	0,2%	0,8%	1		
695	Trönninge - Ringhals	30 994	0,2%	1,1%	728	0,2%	1,1%	42,6	12 763	248	1,9%	0,2%	1,1%	2		
697	Varberg - Ringhals	14 566	0,1%	0,5%	280	0,1%	0,4%	52,0	7 217	60	0,8%	0,1%	0,6%	1		
717	Röshult - Kungsbacka	69 918	0,5%	5,3%	1 919	0,6%	5,5%	36,4	35 070	20 238	57,7%	0,6%	6,4%	9		
720	Kungsbacka - Särögården	398 117	3,0%	30,0%	12 890	4,0%	36,9%	30,9	172 751	59 474	34,4%	3,2%	31,8%	44	21	21
730	Älskogsbr-Iserås-KBA stn	6 107	0,0%	0,4%	205	0,1%	0,5%	29,8	15 294	5 840	38,2%	0,3%	1,4%	6		
731	Kba stn. - Älskogsbräcka	458 066	3,5%	29,4%	14 733	4,5%	34,2%	31,1	410 566	136 395	33,2%	7,6%	38,9%	41	27	17
732	Frillesås- Fjärås-KBA stn	544 009	4,2%	35,0%	13 167	4,0%	30,6%	41,3	348 367	105 317	30,2%	6,4%	33,0%	28	30	16
733	Älskogsbr-Stenstugan-KBA stn	201 223	1,5%	12,9%	5 621	1,7%	13,0%	35,8	89 175	41 986	47,1%	1,6%	8,5%	19	14	7
734	Älskogsbr-Tröskeberg-KBA stn	346 434	2,6%	22,3%	9 358	2,9%	21,7%	37,0	191 806	76 907	40,1%	3,5%	18,2%	39	29	17
735	Kungsbacka stn. - Lindome stn.	44 608	0,3%	3,4%	1 476	0,5%	4,2%	30,2	20 355	13 709	67,3%	0,4%	3,7%	6		
740	Hällingsjö - Fjärås	123 326	0,9%	9,3%	2 751	0,8%	7,9%	44,8	13 098	9 886	75,5%	0,2%	2,4%	8		
741	Kba stn.-Nåkälla-Sättla	114 662	0,9%	8,6%	2 806	0,9%	8,0%	40,9	43 082	23 530	54,6%	0,8%	7,9%	9		
742	Kungsbacka station-Förlanda	169 905	1,3%	12,8%	4 008	1,2%	11,5%	42,4	111 416	45 915	41,2%	2,1%	20,5%	25	8	
743	Litserhult-Fjärås	77 720	0,6%	5,9%	1 745	0,5%	5,0%	44,5	20 781	17 998	86,6%	0,4%	3,8%	7	7	
744	Kungsbacka stn.-Idala-Horred	139 699	1,1%	10,5%	2 878	0,9%	8,2%	48,5	37 692	17 115	45,4%	0,7%	6,9%	8		
745	Fjärås-Åsa-Idala	57 390	0,4%	4,3%	1 160	0,4%	3,3%	49,5	12 760	11 472	89,9%	0,2%	2,3%	6		
746	Kba stn-Frilesås-Stättaredsv	52 529	0,4%	4,0%	1 068	0,3%	3,1%	49,2	15 534	10 272	66,1%	0,3%	2,9%	4		
747	Kungsbacka station-Ölmanås	39 512	0,3%	3,0%	1 232	0,4%	3,5%	32,1	38 156	30 866	80,9%	0,7%	7,0%	6		
748	Kyrkobyn-Landa-Åsa	38 974	0,3%	2,9%	1 029	0,3%	2,9%	37,9	23 272	19 981	85,9%	0,4%	4,3%	5		
767	Snipen - Lindome	20 805	0,2%	1,2%	481	0,1%	1,3%	43,3	6 749	3 753	55,6%	0,1%	1,4%	10		
777	Varberg - Åsa	83 067	0,6%	2,8%	1 772	0,5%	2,6%	46,9	23 194	6 843	29,5%	0,4%	1,9%	12		
Blå	Säro/Kullavik - Göteborg	1 684 169	12,9%	97,5%	35 832	11,0%	97,6%	47,0	481 536	83 331	17,3%	8,9%	98,5%	94	43	43
Summa		13 086 409			325 373			40,2	5 414 483	1 667 414						

Linjenr.	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim produktion	% av tot produkt tim	Medel- hastighet	Antal resor	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal turer en vardag	Antal turer en lördag	Antal turer en söndag
10-77	Halmstad stadstrafik	3 027 418	62,0%	141 347	61,5%	21,4	4 404 999	10,3%	69,8%	1 031	680	500
1-10	Falkenberg stadstrafik	562 290	11,5%	26 428	11,5%	21,3	561 734	12,2%	8,9%	331	166	112
1-80	Varberg stadstrafik	851 591	17,4%	39 970	17,4%	21,3	819 594	12,7%	13,0%	292	153	143
1-4	Kungsbacka stadstrafik	444 785	9,1%	21 919	9,5%	20,3	523 390	25,2%	8,3%	238	105	91
	Summa	4 886 084		229 664		21,1	6 309 717					

Linjenr.	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	% av avtal km	Tim produktion	% av tot produkt tim	Medel- hastighet	Antal resor	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag
86	Krösåtg Halmstad-Jönköping/Nässjö	241 365	6,6%	100%	3 354	8,4%	72,0	145 229	1,9%	7	3	4
67	Västtg Varberg-Borås	163 725	4,5%	100%	2 619	6,5%	62,5	196 373	2,5%	10	4,5	4,5
100	Öresundståg Kph/Malmö-Halland-Göteborg	2 829 174	77,4%	100%	28 546	71,2%	99,1	4 780 703	61,2%	28	18	18
101	Västtg Varberg - Göteborg	49 372	1,4%	100%	514	1,3%	96,1	87 160	1,1%	2		
104	Pågatåg Halmstad-Helsingborg	113 808	3,1%	100%	1 239	3,1%	91,8	168 198	2,2%	7		
132	Västtg Kungsbacka-Göteborg	257 516	7,0%	100%	3 839	9,6%	67,1	2 439 821	31,2%	56	38	34
	Summa	3 654 960			40 112		81,4	7 817 484				

Hallands geografi och resbehov

ETT UNDERLAG TILL REGIONALT
TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

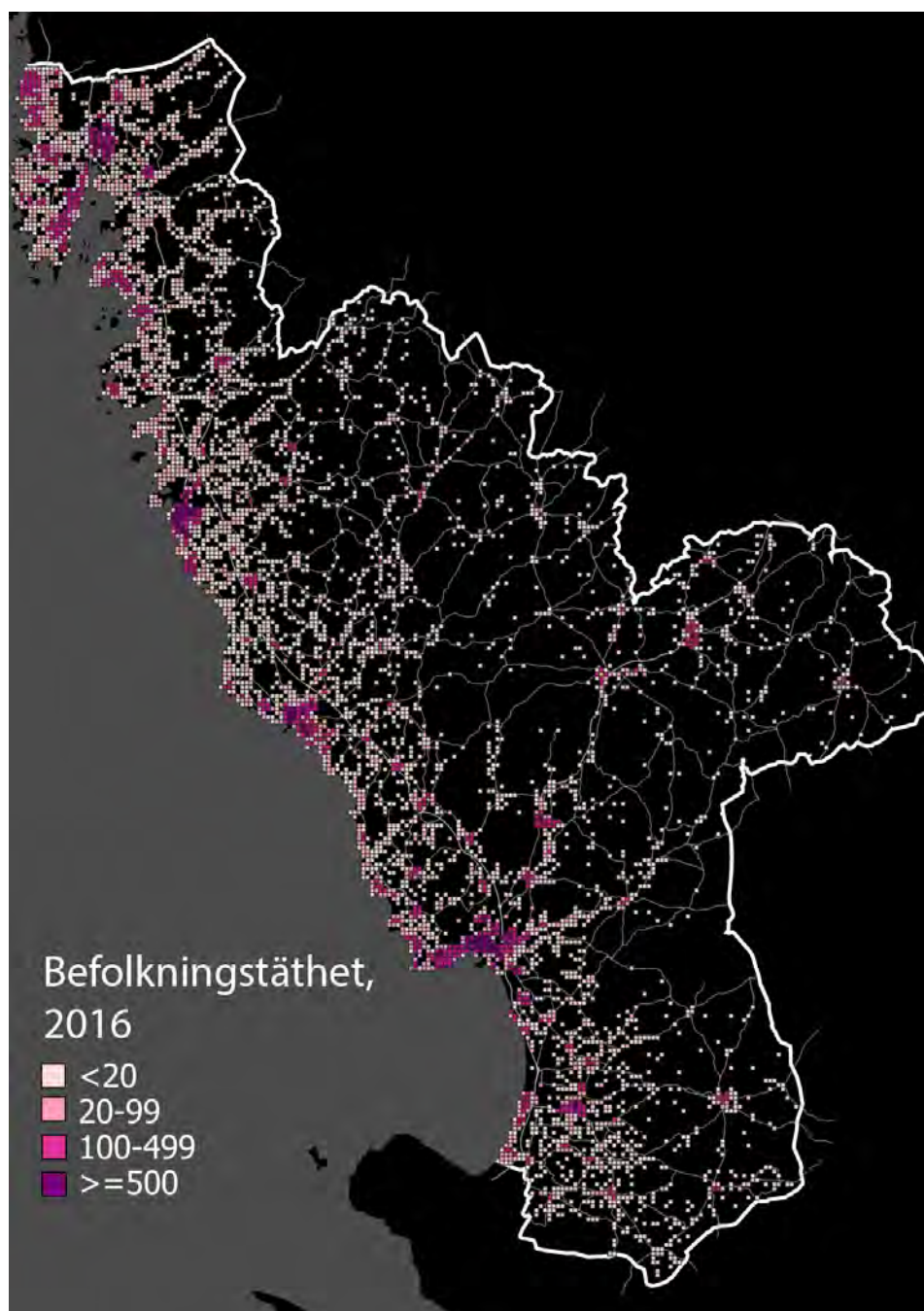
2019

Inledning

Denna rapport utgör ett av underlagen till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Syftet med rapporten är att ge en bild av Hallands förutsättningar och strukturer samt vilka resbehov som de ger upphov till. Genom att kartlägga såväl nuläget som historiska data och prognoser framåt i tiden så är ambitionen att läsaren ska få en ökad förståelse för dagens Halland och få del av underlag för att reflektera över framtidens Halland. De olika kapitlen behandlar i tur och ordning befolknings- och Ortsstruktur, befolkningsutveckling, näringslivsstruktur, arbetspendling, gymnasie- och studiependling samt en avslutande analys. Ett särskilt fokus har legat på att fördjupa kunskapen om pendlingsströmmarna i länet, som i hög grad pekar ut kollektivtrafikens geografiska dimensioner och omfattning. Det faktiska resandet utifrån dagens turutbud beskrivs i rapporten: *Resandet i kollektivtrafiken i Halland*.

Befolknings- och ortsstrukturer

I det avlånga Halland bor de allra flesta nära kusten. Väster om E6 bor hela 60 procent av befolkningen på en yta som motsvarar 15 procent av länet. I någon av de sex kommunhuvudorterna bor varannan hallänning och än fler då orternas omland räknas in. De halländska orternas placering och storlek vittnar om små och stora målpunkter för arbete, service och nöjen.

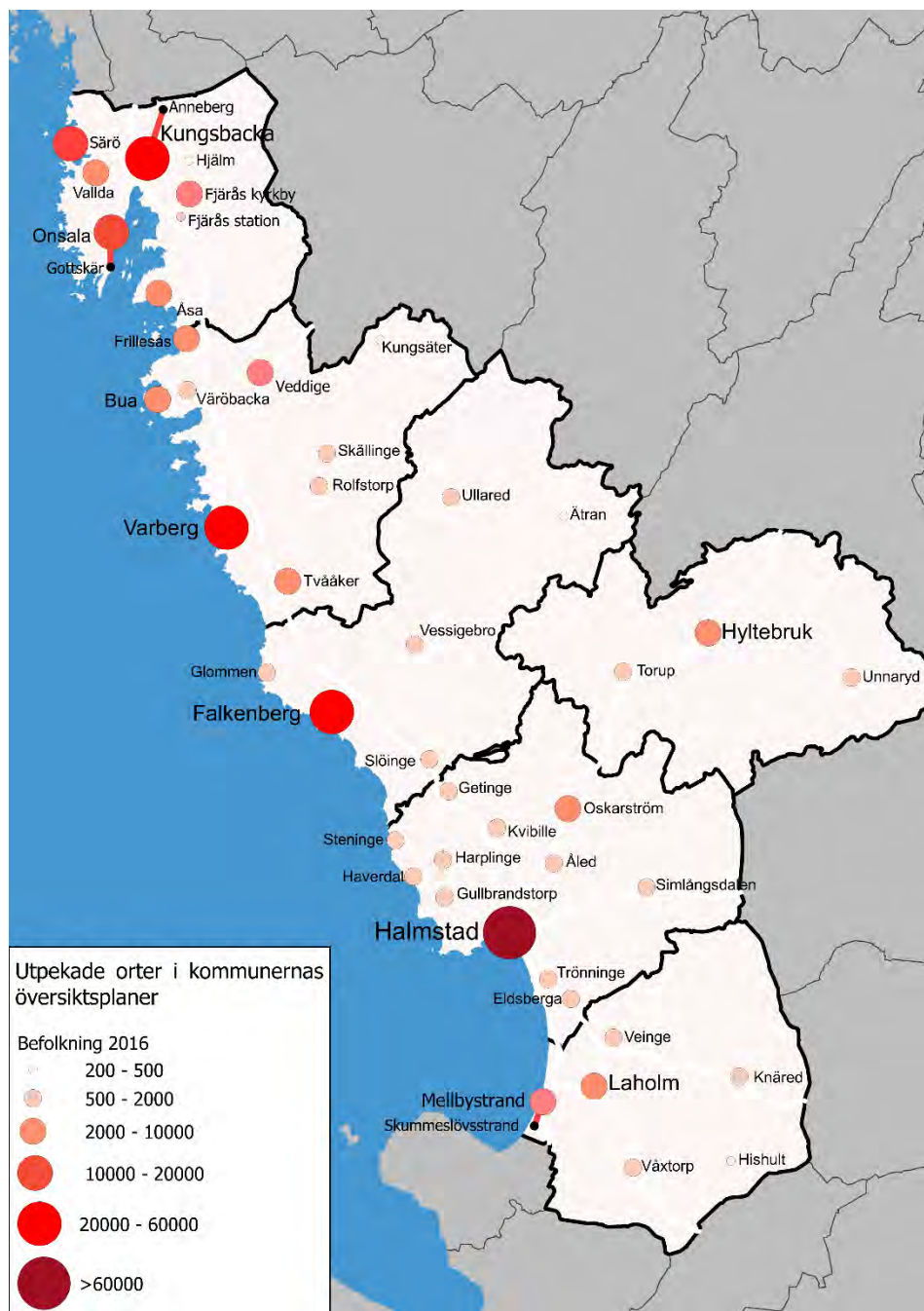


Längs kusten i Halland finns fyra större orter från norr till söder: Kungsbacka, Varberg, Falkenberg och Halmstad. Halmstad är Hallands klart största tätort med knappt 70 000 invånare. På listan över de tio största tätorterna i länet återfinns samtliga kommunhuvudorter och totalt fyra orter i Kungsbacka kommun.

Antal invånare i de tio största tätorterna i Halland (2017)	
Halmstad	68 085
Varberg	34 774
Kungsbacka ¹	25 167
Falkenberg	24 480
Onsala	12 363
Särö/Kullavik ²	10 490
Laholm	6 696
Åsa	6 300
Oskarström	4 270
Hyltebruk	4 224

¹ Den del av Göteborgs tätort som ligger inom Kungsbacka kommun.

² Den del av Billdals tätort som ligger inom Kungsbacka kommun.

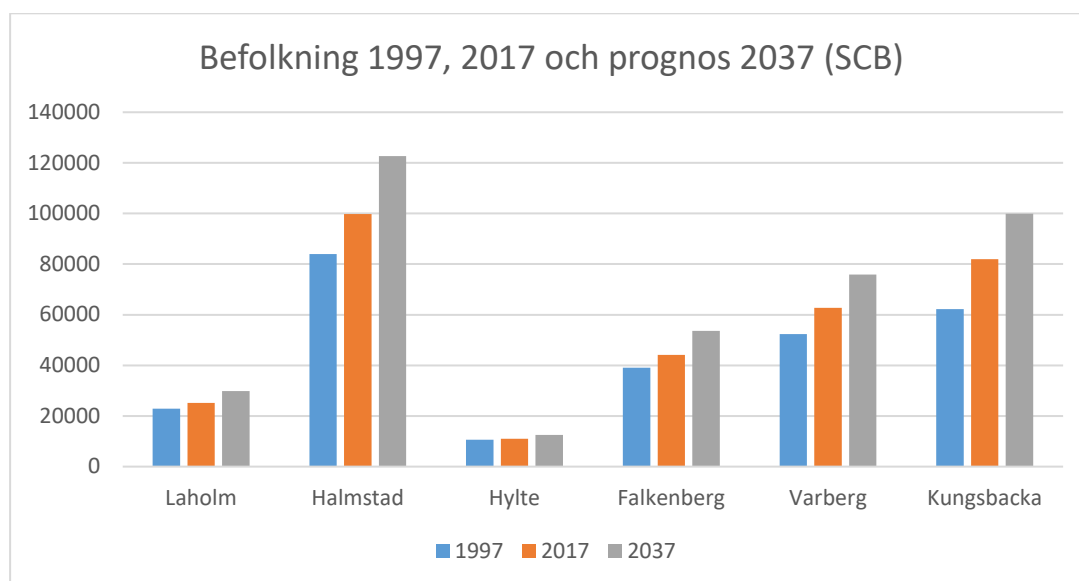


Kommunerna i Halland pekar ut de orter som är av strategisk betydelse i sina översiktsplaner. Dessa orter, som ofta benämns serviceorter, fyller viktiga funktioner i sina delar av kommunerna och återfinns i kartan ovan. Att notera är att det är många orter som bedöms fylla viktiga funktioner och att dessa därtill är spridda över hela länet. Majoriteten av de större orterna i Halland ligger längs med kusten och vissa av

de utpekade orterna har vuxit samman till en tätort. Av kartan framgår även bland annat att det finns ett flertal större orter i den norra länsänden, att Halmstad och Laholm har en ganska spridd befolkningsstruktur utanför centralorterna och att Ullared och Hyltebruk är viktiga orter för Hallands inland. Hur orterna är sammankopplade med varandra står att läsa mer om senare i rapporten i kapitlen som beskriver de olika pendlingsflödena i länet.

Befolkningsutveckling

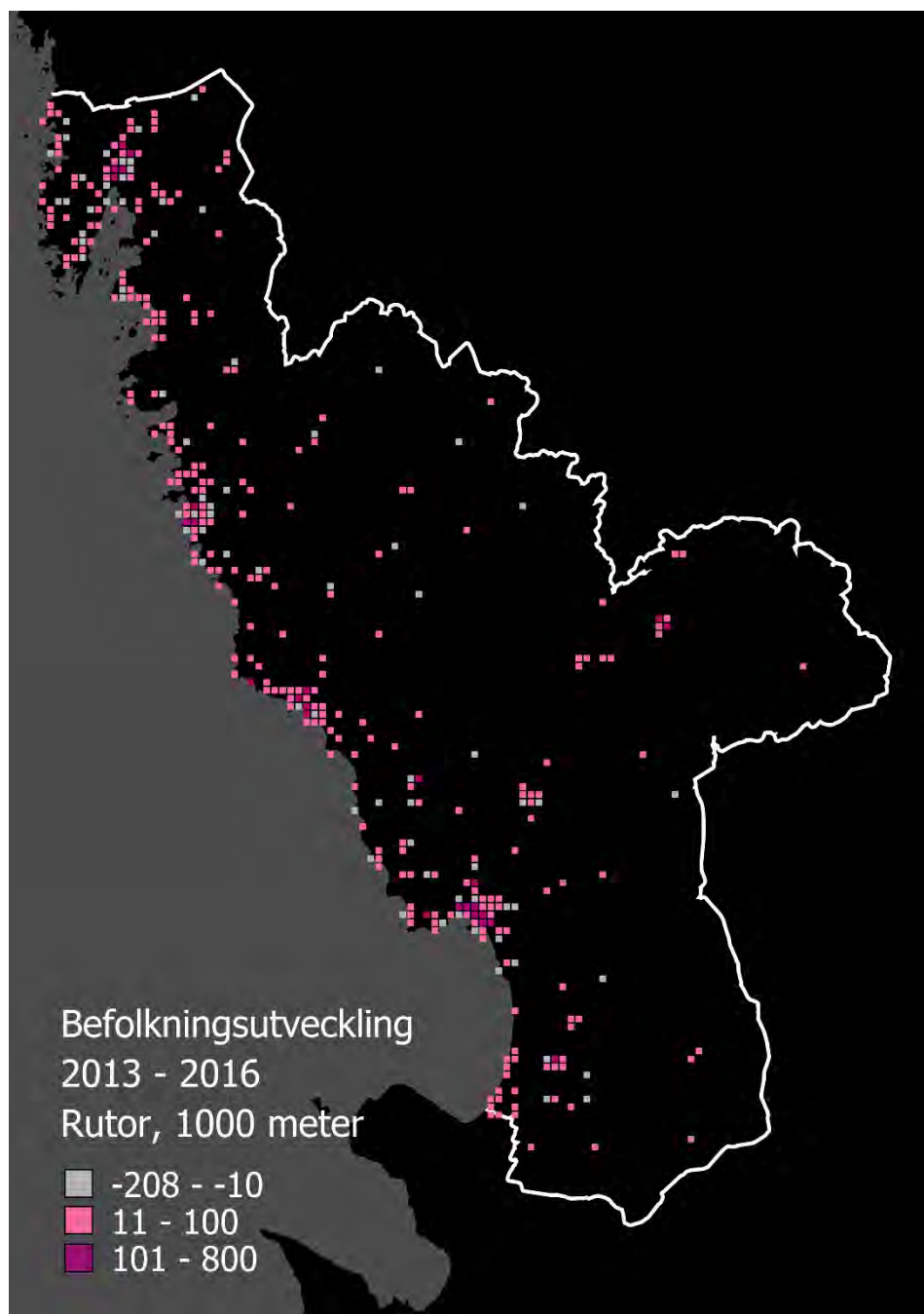
Halland präglas sedan en lång tid tillbaka av en stark befolkningstillväxt. Bakom storstadsområdena är det en av de landsdelar som växer snabbast i landet. De senaste 20 åren, från 1997 till 2017, växte befolkningen med 20 procent eller drygt 50 000 personer. År 2017 bor det cirka 325 000 invånare i Halland och fram till 2037 väntas befolkningen uppgå till 395 000. Samtliga sex kommuner har sett en befolkningsökning sedan 1997 tillika har en prognos som pekar uppåt. Kungsbacka, Varberg och Halmstad är de kommuner som, i tur och ordning, har haft starkast befolkningsökning sedan 1997 och även de kommuner som förväntas växa mest fram till 2037. Omfattningen på invandringen de kommande åren är den faktor som kommer att påverka prognosen allra mest och beroende på vilken politisk linje som drivs så kan den visa sig vara både lågt och högt satt. Det är värt att notera att kommunernas egna befolkningsprognoser skiljer sig något från SCB:s prognos. Generellt sett pekar kommunernas prognoser på en starkare tillväxt.



Befolkningsutvecklingen förklaras av en stor boendedriven inflyttning från angränsande kommuner i Västra Götaland och Småland samt invandring till Halland. Hallands utveckling stärks genom sitt läge i Sydvästsverige, mellan två av Sveriges tre storstadsområden. Närheten till Göteborg har varit en avgörande faktor för Hallands tillväxt och kommer att vara det även framöver. Hallands befolkningsutveckling kan även få en tillskjuts av att Helsingborg och Malmö knyts allt närmre, till följd av att restiden med tåg har minskat och kommer minska ytterligare framöver.

Att befolkningen växer snabbt resulterar i ett allt större resbehov och tryck på transportsystemet, särskilt vid beaktande av att många som flyttar till Halland i och med flytten börjar att pendla till arbetet.

Hallands befolkning kännetecknas av en något större andel unga (under 20 år) och äldre (äldre än 64) än Sveriges befolkning i stort. Denna åldersfördelning beräknas kvarstå även 2037, även om antalet personer totalt sett kommer att vara fler.



Hela Halland växer inte i samma takt. Befolkningsutvecklingen är starkt koncentrerad till de större orterna och deras omland. Utanför tätorterna är befolkningen på de flesta håll mer eller mindre konstant och på vissa håll minskar den något. I den norra länsändan är befolkningsutvecklingen något starkare även utanför de större tätorterna.

Bebyggelseutveckling

För att möta en växande befolkning behöver fler bostäder byggas. Befolkningsutvecklingen är därmed av naturliga skäl tätt sammankopplad med bebyggelseutvecklingen i länet, som kommunerna i viss mån kan styra genom det kommunala planmonopolet. En kartläggning av ny- och ombyggnation i form av slutbesked för bygglov i de halländska kommunerna har genomförts³, av vilken ett antal slutsatser kan dras om hur bebyggelseutvecklingen har sett ut de senaste åren.

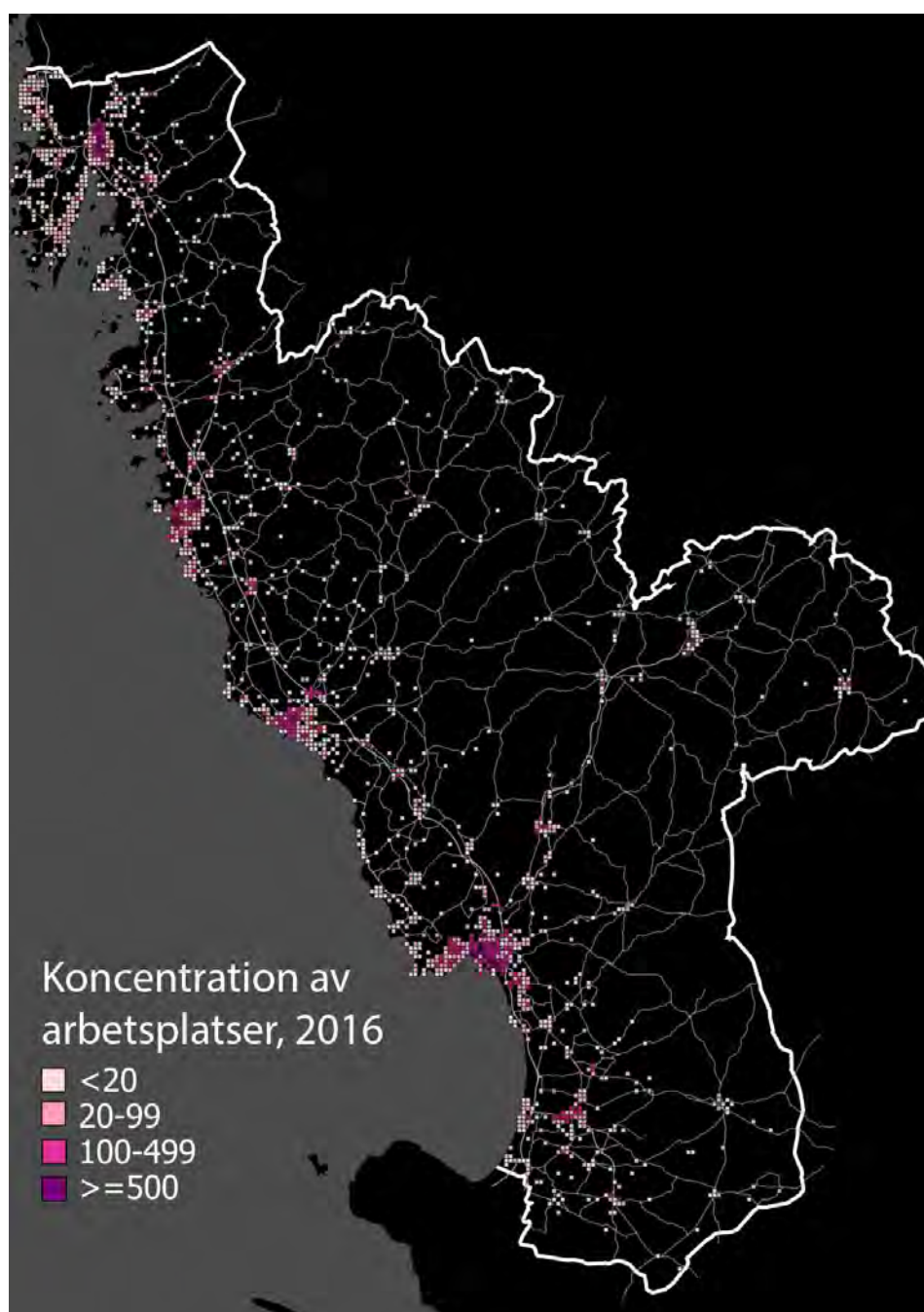
Gemensamt för alla kommuner är att en stor andel av ny- och ombyggnationer sker inne i eller i anslutning till kommunhuvudorterna. Särskilt tydligt är det att flerbostadshus i mycket hög utsträckning har byggts i kommunhuvudorterna de senaste åren. Ytterligare gemensamma nämnare är att antalet slutbesked för bygglov är betydligt fler i de kustnära områdena och i anslutning till befintliga tätorter.

Ny- och ombyggnationer sker däremot inte bara i Hallands mer tätbebyggda miljöer. Det finns en stor geografisk spridning i de olika kommunerna men de tenderar att bli fler i antal i kommunhuvudorternas omland och färre i de mer perifert belägna delarna av kommunerna. Tillgängligheten till olika befolkningscentra verkar således vara en avgörande faktor generellt sett, även utanför de tätbebyggda områdena.

³ Underlag från Hallands kommuner, våren 2019.

Näringslivsstruktur

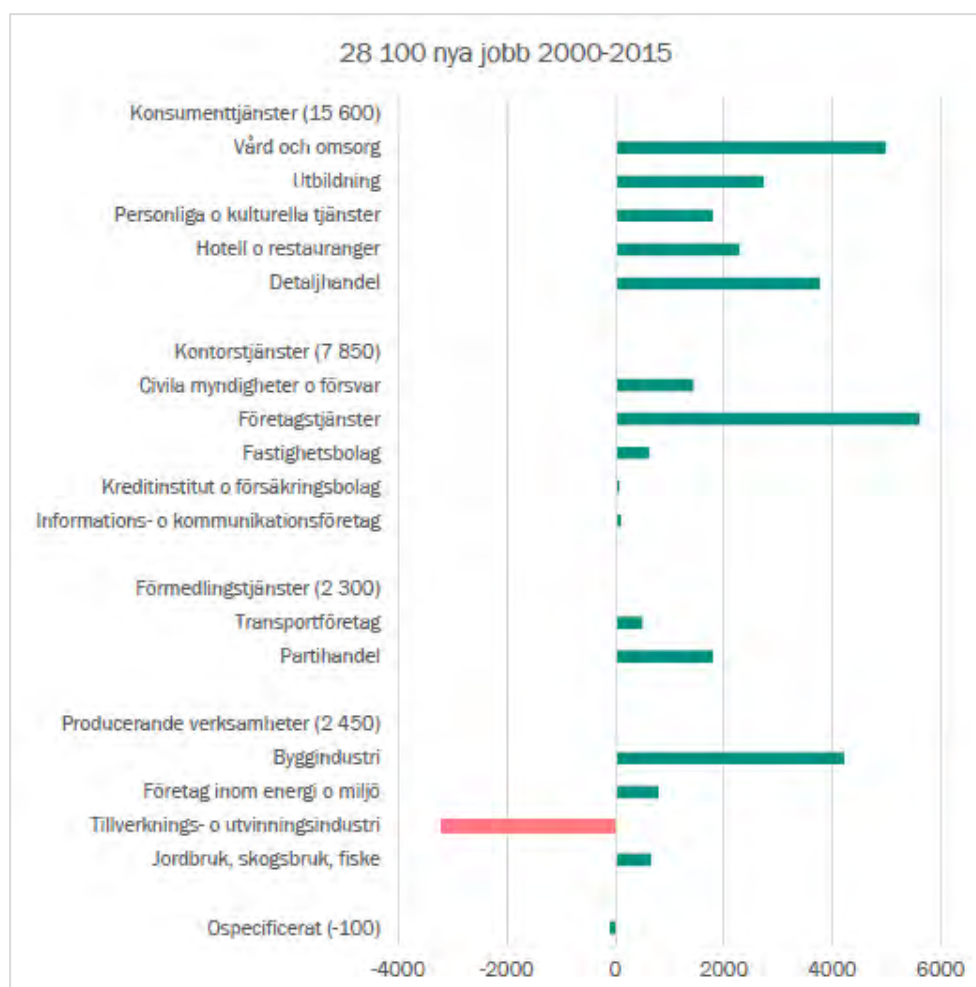
Om befolkningens utbredning över länet utgör en av de starkaste grunderna till resbehoven så är arbetsplatsernas lokalisering sannolikt den viktigaste variabeln därefter. Arbetsplatserna är i jämförelse med befolkningen mer koncentrerad till vissa platser och orter, i Hallands fall främst de fyra största orterna längs med kusten: Halmstad, Varberg, Kungsbacka och Falkenberg.



De fyra största orterna Halmstad, Varberg, Kungsbacka och Falkenberg är arbetsmarknadscentrum i Halland, med en viss bredd och ett visst utbud av arbetsplatser. Arbetsplatskoncentrationer finns även i de övriga två kommunhuvudorterna Laholm och Hyltebruk samt på ytterligare några platser i länet, ofta kopplade till ett eller ett fåtal företag. Ullared är en sådan ort, där Gekås och ett antal detaljhandelsföretag är lokaliserade. Väröhalvan med bland annat Ringhals och Getinge med Getinge AB är ytterligare två platser.

Halland har flest företag inom företagstjänster och flest anställda inom byggnadsindustri, detalj- och partihandel. Halland har en god näringslivsutveckling mellan åren 2011-2016 jämfört med Sverige både i antal anställda och i antal företag. Utvecklingen är något lägre i förädlingsvärde än för Sverige vilket kan bero på den branschstruktur som finns i Halland med mycket handel som inte skapar samma värde i en högkonjunktur som t.ex. verkstadsindustrin. Samtliga kommuner har ett växande antal företag men tillväxten inom näringslivet är starkast i de fyra största kommunerna Halmstad, Kungsbacka, Varberg och Falkenberg⁴.

⁴ Näringslivsanalys Region Halland 2011-2016, Bisnode.



Källa: Struktumvandlingens geografi i Hallands län, Region Halland, 2017

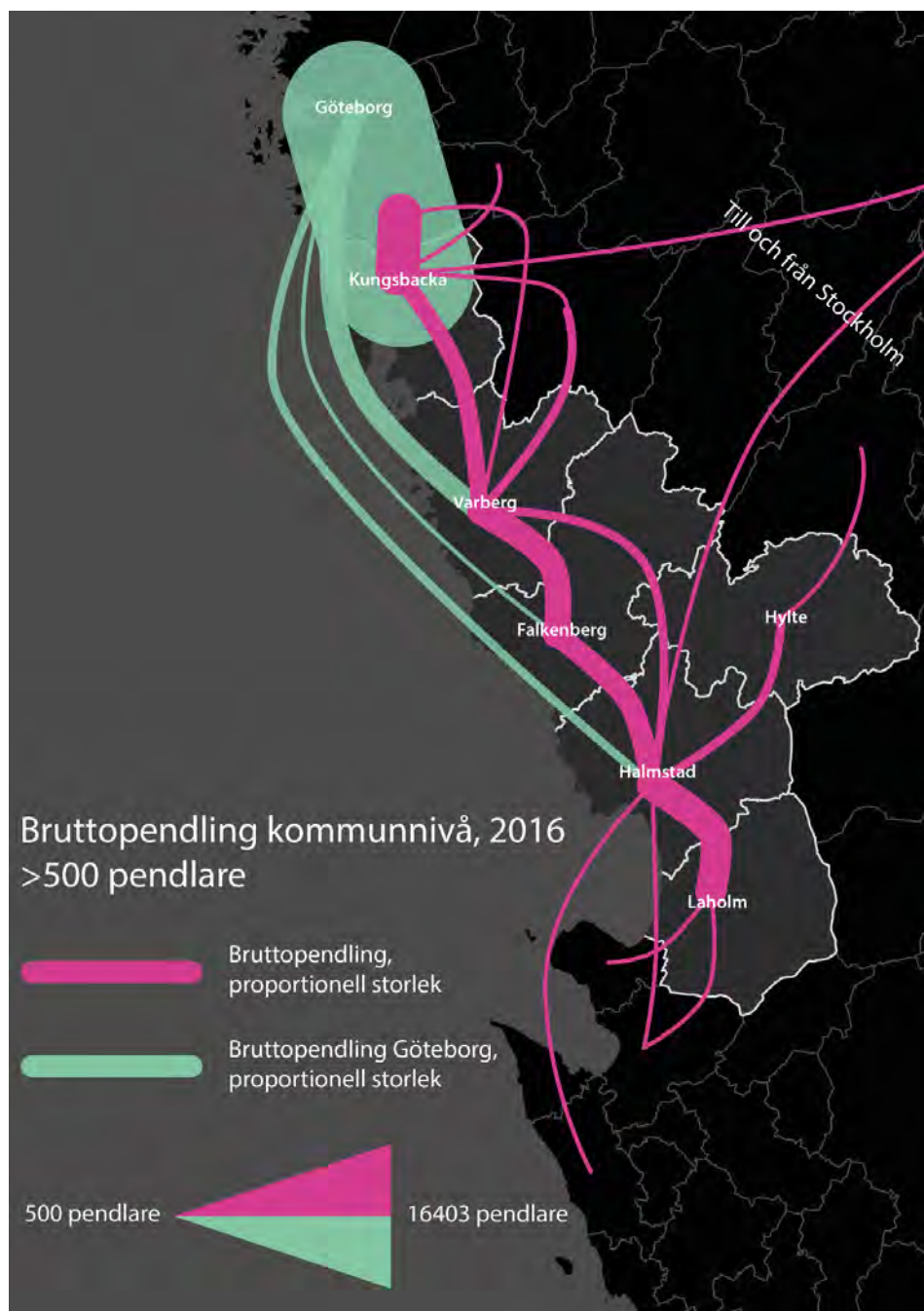
Sysselsättningstillväxten i länets drivs till övervägande del av konsumenttjänster, det vill säga hushållens och tillfälliga besökares efterfrågan, samt kontorstjänster. Av de 28 100 nya jobb som skapades 2000-2015 var cirka 55 procent inom konsumenttjänster, 28 procent inom kontorstjänster, 9 procent inom producerande verksamheter, och 8 procent inom förmedlingstjänster. Den starka tillväxten inom konsument- och kontorstjänster innebär att allt fler arbetsplatser kommer att finnas i de större orterna.

Bland de enskilda branscherna dominerade företagstjänster samt vård och omsorg, i likhet med riket i stort. Även byggindustri och detaljhandel har utmärkt sig som branscher i stark tillväxt. Båda med en tydlig koppling till den växande befolkningen i regionen och dess närområde. Tillverkningsindustrin är den enda bransch som minskar.

Arbetspendling

Var tredje arbetsför hallänning pendlar idag över en kommungräns för att ta sig till arbetet. Det är en utveckling som har pågått i många år och där persontrafiken på Västkustbanan har möjliggjort arbetspendling på längre sträckor. Den kommun-överskridande pendlingen ökar i snabbare takt än befolkningen. Samtidigt är det många hallänningar som har nära till arbetet, framförallt i kommunhuvudorterna. 3 av 10 arbetande hallänningar har mindre än 2 kilometer fågelvägen mellan bostad och arbete. För att det ska finnas en potential för kollektivtrafik i ett särskilt stråk så krävs det i princip en viss mängd arbetspendlare, då arbetspendlingen utgör en så stor andel av det totala resbehovet och därtill har en hög grad av regelbundenhet.

Arbetspendling mellan kommuner

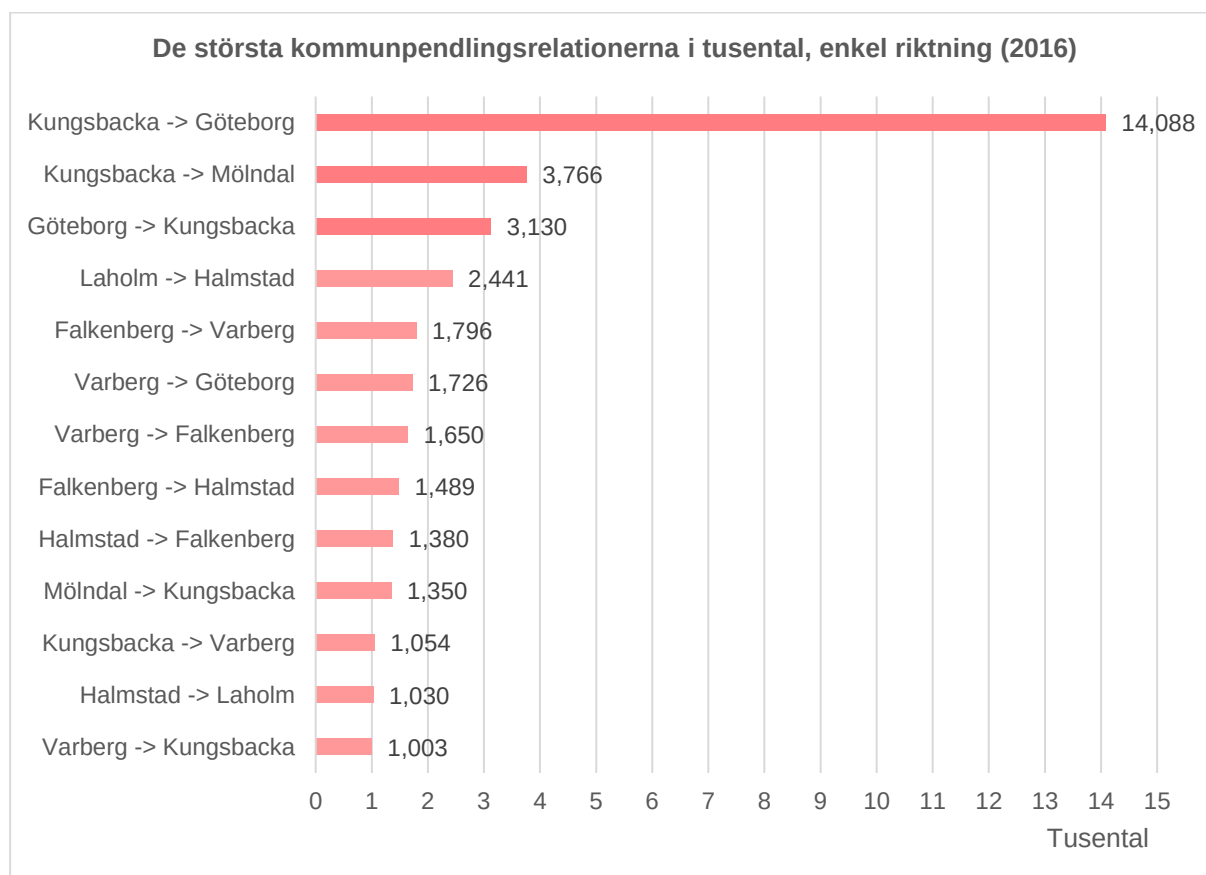


I hela kuststråket mellan Göteborgs och ned till Laholms kommun är det en omfattande pendling mellan kommunerna. Därtill har pendlingen mellan Halland och nordvästra Skåne har ökat mycket på senare år. De allra största pendlingsflödena återfinns mellan Kungsbackas och Göteborgs & Mölndals kommuner. Kungsbacka

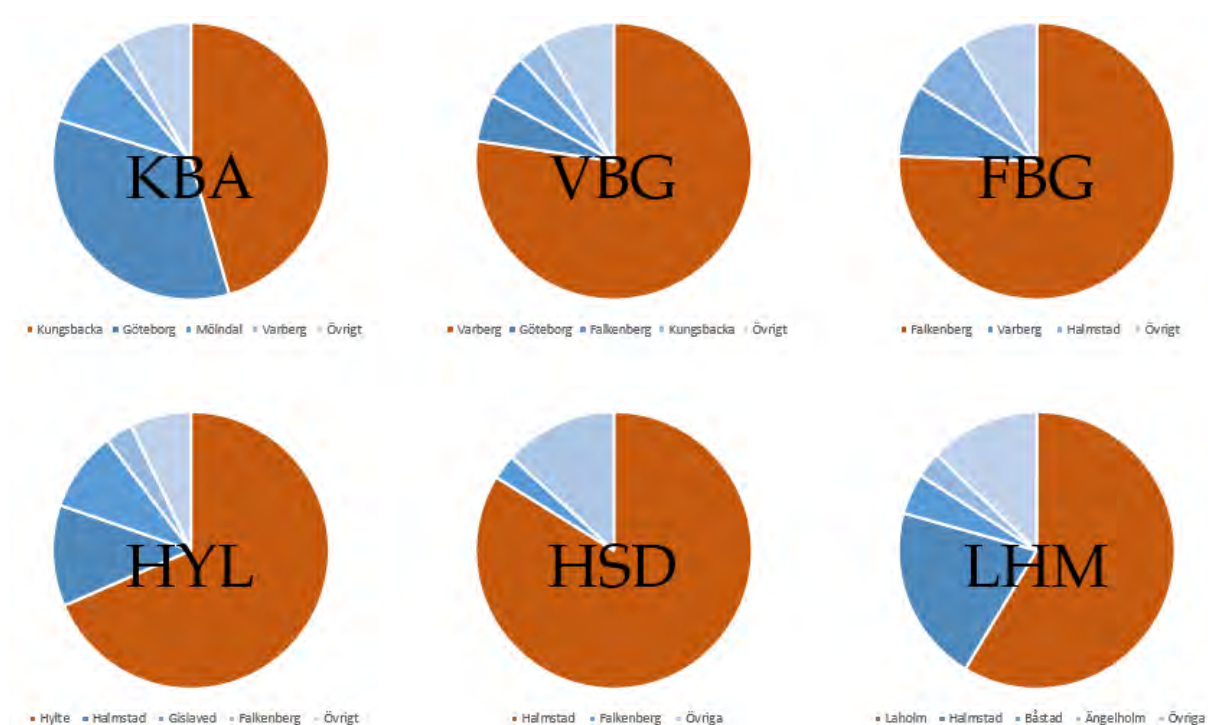
kommun är således starkt integrerad i Göteborgs arbetsmarknad, men arbetspendlingen mellan Halland och Göteborg sträcker sig ända ned till Halmstad. Över 30 000 personer pendlar dagligen mellan Halland och Västra Götaland, de allra flesta in mot Göteborgsområdet men över 5 000 personer i riktning mot Halland.

Vid sidan av pendlingen mellan kustkommunerna finns också starka kopplingar mellan Halmstads och Hylte kommun, samt mellan Varbergs och Marks kommun. Ett visst utbyte sker också med de övriga grannkommunerna inåt landet. Även pendlingen till Stockholm är av en viss omfattning, men handlar sannolikt om veckopendling med tanke på avstånden.

Enligt SCB:s definition delas Halland upp i två lokala arbetsmarknadsregioner. Kungsbacka, Varbergs och Falkenbergs kommun tillhör Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion. I söder utgör Halmstad, Hylte och Laholms kommun tillsammans Halmstads lokala arbetsmarknadsregion.

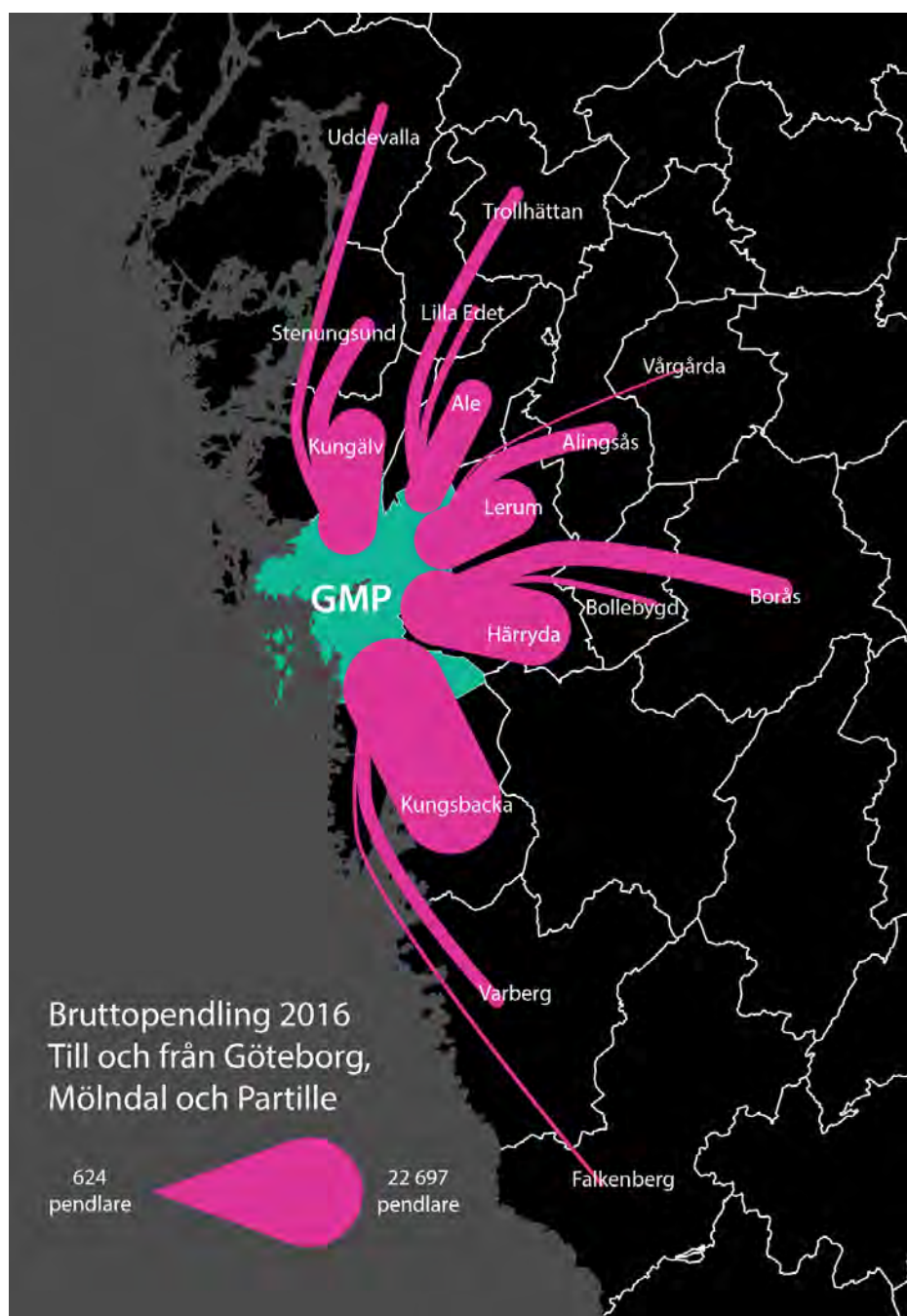


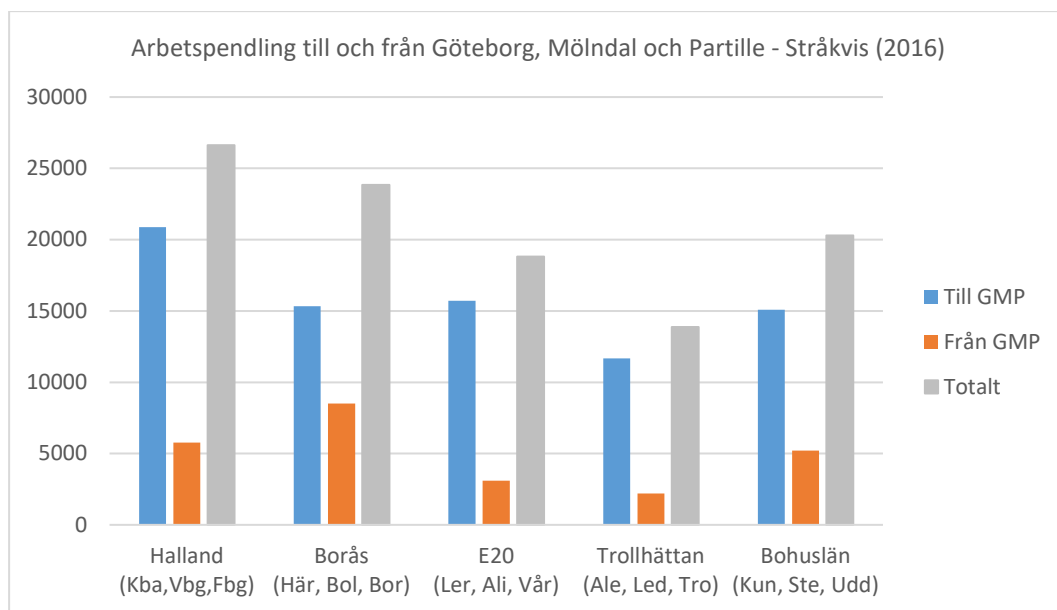
Var arbetar de som bor i Hallands sex kommuner? (2016)



Diagrammen ovan visar på skillnader i hur arbetsmarknaderna ur geografisk synvinkel ser ut för de olika kommuninvånarna. I Halmstad, Varberg och Falkenberg arbetar en hög andel av befolkningen i sin hemkommun, medan Kungsbacka, Laholm och Hylte i större utsträckning är uppkopplade till andra kommuners arbetsmarknader. Kungsbackas och Laholms beroende av Göteborgs respektive Halmstads arbetsmarknader sticker ut i sammanhanget. Samtliga kommuner har dock gemensamt att minst 15 procent av arbetstagarna arbetar i en annan kommun.

Mellan 2010 och 2016 har andelen arbetstagare som pendlar inom en kommun respektive mellan olika kommuner varit i princip densamma. Men det finns en tendens för alla kommuner utom Varberg att utpendlingen ökar mer än inpendlingen. 7 av 10 bor och arbetar inom samma kommun medan 3 av 10 pendlar över en kommungräns. Men eftersom befolkningen har vuxit så har också båda dessa grupper vuxit. År 2016 var det ungefär 6 500 fler personer som pendlade över en kommungräns än 2010. Ökningen har procentuellt sett varit större i de tre minsta kommunerna.

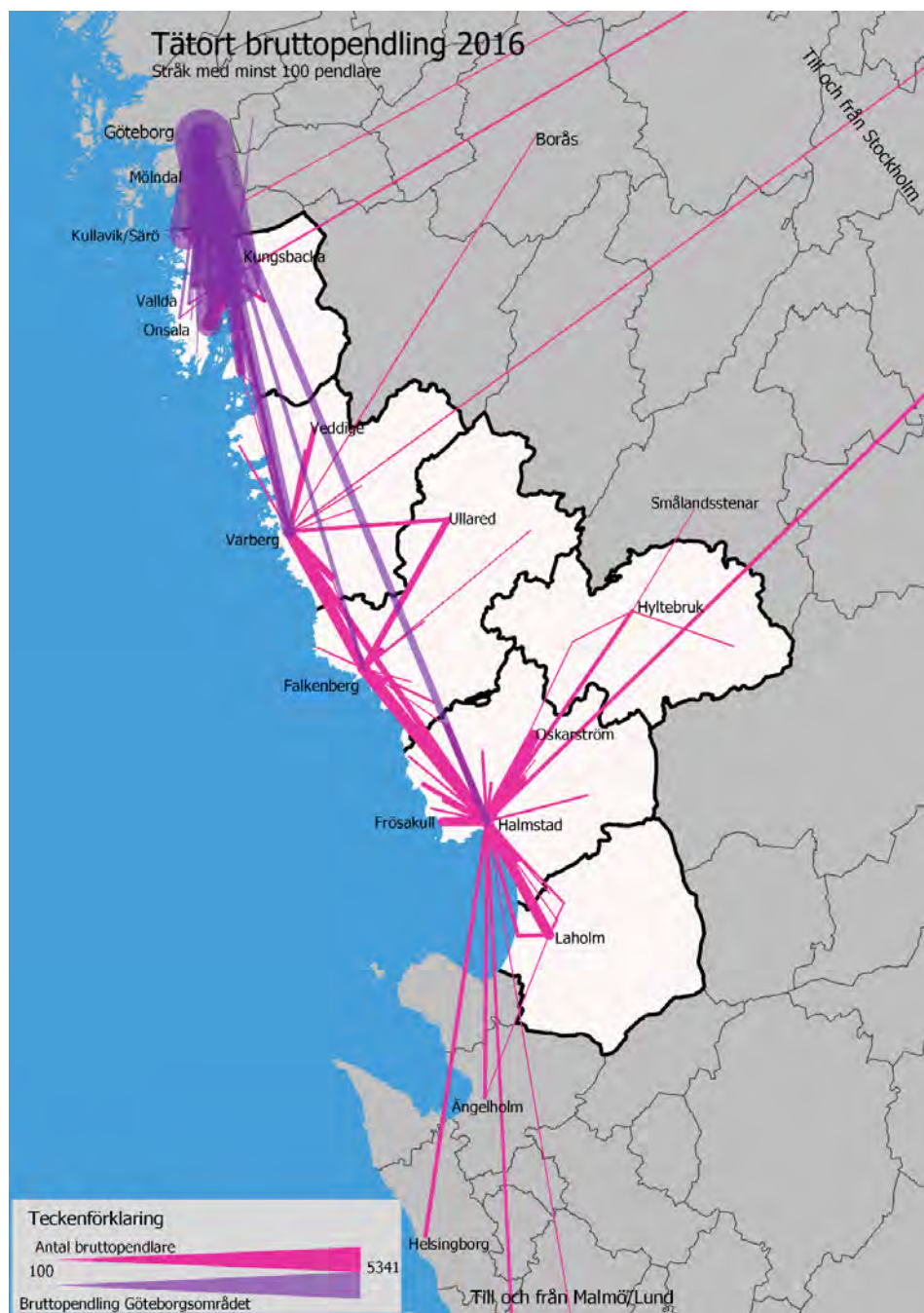


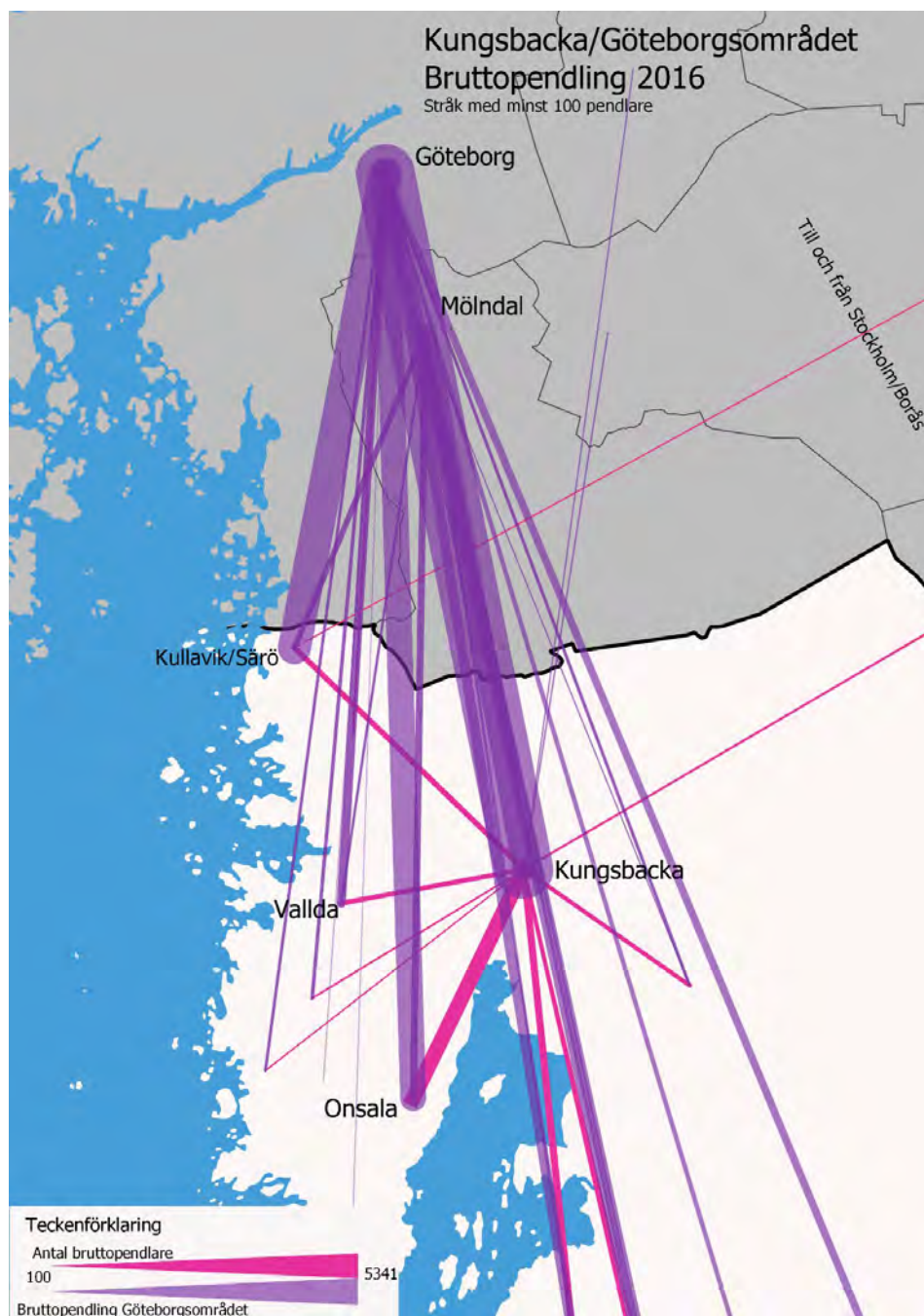


Göteborgsområdets arbetsmarknad är dominant och mycket betydelsefull för Västsverige och flera av kranskommunerna har en omfattande arbetspendling in till GMP⁵. Det starkaste arbetspendlingsstråket in till GMP är söderifrån (Kungsbacka, Varberg och Falkenberg) och det är även det starkaste stråket när både in- och utpendling räknas ihop, där Borås-stråket dock har en något starkare utpendling. Kungsbacka kommun är den kommun med klart mest utbyte med GMP, av alla kommuner i GMP:s omland. Varberg och Falkenberg är därtill två av de kommuner vars pendlingsutbyte med GMP ökat snabbast de senaste åren, men det har skett från en betydligt lägre nivå. Trenden pekar dock tydligt på att Halland blir allt mer integrerat i Göteborgs arbetsmarknad, framförallt Kungsbacka och Varbergs kommuner.

⁵ GMP innefattar Göteborgs, Mölndals och Partilles kommuner och motsvarar i stora drag utsträckningen av Göteborgs som ort, det vill säga den sammanhängande tätorten.

Arbetspendling mellan tätorter





På tätortsnivå kan pendlingen sammanfattas utifrån fyra övergripande kännetecken. Kommunhuvudorterna har en stark inpendling från övriga delar av kommunerna, samt från angränsande kommunhuvudorter. I Kungsbacka, Laholms och i viss mån Hyltes kommun finns det även större pendlingsflöden från övriga tätorter till angränsande kommuner. För Kungsbackas del handlar det om pendling till Göteborg/Mölndal från kommunens alla hörn och från Laholm och Hylte pendlar

många till Halmstad. Ett omfattande pendlingsutbyte med Göteborg finns hela vägen ner till Halmstad. Ullared sticker ut som en mindre ort som betydligt fler pendlar till än ifrån.

Arbetspendling inom tätorter

I framförallt de fyra största orterna i Halland; Halmstad, Varberg, Kungsbacka och Falkenberg är pendlingen omfattande inom orterna. Inom Halmstad är det över 20 000 personer som arbetspendlar. Samtidigt är avstånden kortare, vilket innebär att det inte bara är bilen som konkurrerar med kollektivtrafiken på dessa platser.

Antal arbetspendlare inom de halländska kommunhuvudorterna (2016)	
Halmstad	23 052
Varberg	9 110
Falkenberg	6 276
Kungsbacka	4 051
Laholm	1 227
Hyltebruk	795

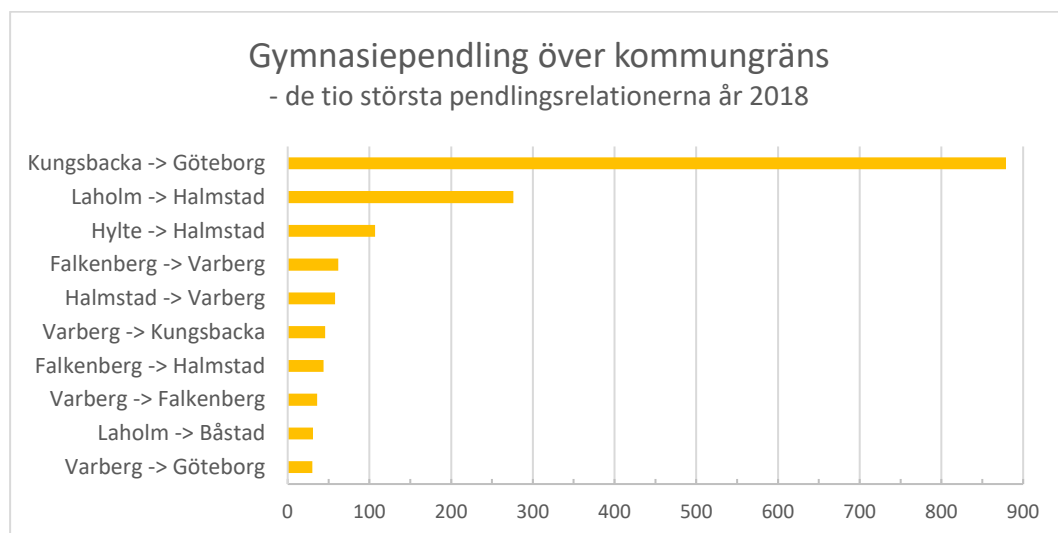
Gymnasie- och studiependling

Unga i allmänhet och studenter i synnerhet är några av de grupper i samhället som reser mest kollektivt. Därför är det särskilt intressant att titta på vilka målpunkter och resmönster som gymnasie- och högskolestudenter har.

Gymnasiependling

I Halland går år 2018⁶ de flesta gymnasieeleverna på ett gymnasium i sin hemkommun och alla kommuner utom Hylte har ett eget gymnasium. I Halmstad, Varberg och Falkenberg går över 90 procent av eleverna på ett gymnasium i sin hemkommun. Av de drygt 100 eleverna som är bosatta i Hylte kommun läser nästintill alla på gymnasiet i Halmstad. Halmstad har därtill ett ännu större inflöde på knappt 300 elever ifrån Laholms kommun söderifrån.

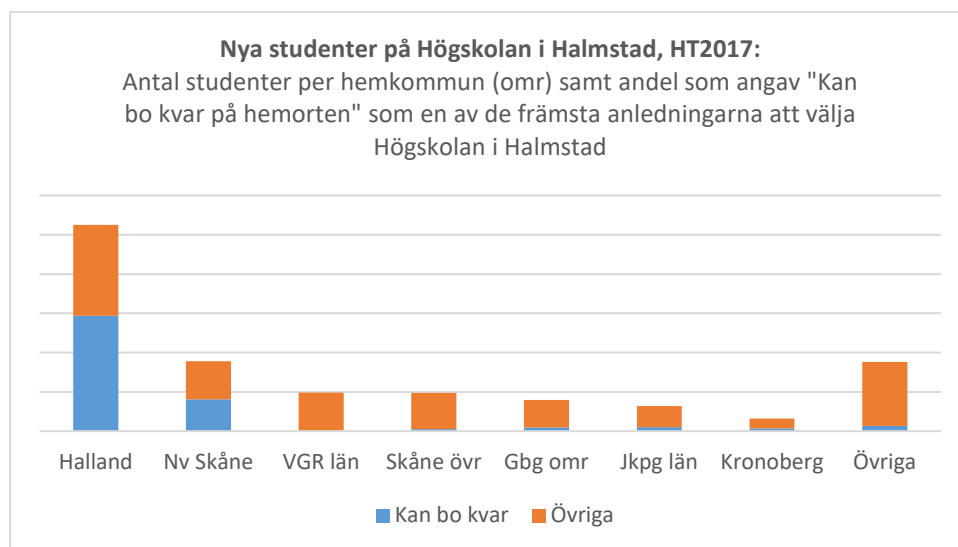
Den klart största mellankommunala gymnasiependlingen är däremot i den norra länsändan från Kungsbacka till Göteborg, bestående av knappt 900 elever. Utöver nämnda relationer tillkommer ytterligare cirka 400 elever som pendlar längs kusten, mellan Göteborg i norr och Helsingborg i söder, samt ett fåtal elever i andra närliggande kommuner, t.ex. Marks kommun och Gislaved.



⁶ Underlag från Hallands kommuner, augusti 2018.

Studerande på Högskolan i Halmstad och Campus Varberg

Högskolan i Halmstad attraherar studenter från i första hand Halland och grannlänerna, särskilt Västkusten mellan Göteborg och Helsingborg⁷. Var fjärde student som började på Högskolan i Halmstad hösten 2017 var bosatt i Halmstads kommun sedan tidigare. Totalt är det drygt 10 000 som studerar på högskolan, var av 5 000 är heltidsstuderande. Mellan 2014 och 2017 har andelen studenter från västra Skåne, särskilt Helsingborg, ökat markant. Samtidigt finns det en tendens att studenterna från Stor-Göteborg har minskat i andel. Var tredje student anger "kan bo kvar på hemorten" och en av fem anger "goda pendlingsmöjligheter" som en av de främsta anledningarna till att välja Högskolan i Halmstad. De allra flesta av dessa bor i Halland samt i viss utsträckning i nordvästra Skåne. Goda pendlingsmöjligheter och de tidsmässiga avstånden till hemorten är avgörande faktorer för många studenter som har valt att studera på Högskolan i Halmstad.



De allra flesta som studerar i Halmstad eller Varberg är skrivna i studieorten och många bor i de olika studentområdena, ofta nära inpå högskolornas lokaler. Därutöver bor många i omkringliggande orter och kranskommuner. Ytterligare en stor grupp pendlar utmed kusten till studierna, medan det är ytterst få som är bosatta längre inåt landet och läser i Halmstad eller Varberg.

1 250 personer studerar på Campus Varberg. Studentkåren uppskattar att cirka hälften av studenterna bor i staden och hälften pendlar in⁸.

⁷ Rekryteringenkäten 2014 samt 2017, Högskolan i Halmstad.

⁸ Intervju med WEST, Varbergs studentkår, augusti 2018.

Pendling till Chalmers och Göteborgs universitet från Halland

Närheten till Göteborg innebär att det sker ett utbyte av studenter där vissa pendlar söderut för studier i Varberg och Halmstad samtidigt som en stor grupp pendlar norrut till Göteborg från Halland. De hallänningar som studerar på något av Göteborgs två största lärosäten, Chalmers och Göteborgs universitet, bor framförallt i stationsorterna på Väst kustbanan. I Kungsbacka kommun är studenterna i högre utsträckning spridda över kommunens olika delar, inte endast i stationsorterna.

Analys

Sett från de flesta perspektiv så är kuststråket dominant i Halland. De flesta hallänningarna bor där, de flesta arbetsställen finns där och som en följd av de första två konstaterandena så är även resbehoven som störst där.

Göteborg tillsammans med Hallands fyra största orter Halmstad, Varberg, Kungsbacka och Falkenberg är de stora målpunkterna för länets befolkning, dit många behöver ta sig till arbete och studier. Laholm, Hyltebruk och Ullared är ytterligare tre viktiga målpunkter inom länet. Pendlingsutbytet med nordvästra Skåne och framförallt Helsingborg ökar och sannolikt kommer södra Halland de kommande åren att integreras allt mer med nordvästra Skåne.

Halland är i hög grad ett flerkärnigt län med flera tillväxtmotorer såväl inom som utanför länets gränser. Den kommunöverskridande pendlingen ökar successivt. Det är många som drar nytta av de möjligheter som de goda kommunikationerna erbjuder. Allt fler väljer att resa längre till arbete och studier.

Samtidigt är det många hallänningar som rör sig i en mindre geografi, främst i eller in och ut från de fyra största orterna längs med kusten. Nya bostäder byggs och befolkningen växer i hög grad i anslutning till befintliga befolkningskoncentrationer och lite förenklat går det att konstatera att ju större ort, desto större befolknings-tillväxt. Resbehoven inom och in och ut från de största orterna kommer att växa.

Allt tyder på att dagens strukturer kommer att förstärkas ytterligare framöver. Halland har haft en stark befolkningsutveckling under många år och prognoserna pekar på fortsatt tillväxt. Tillväxten av både bostäder och arbetsplatser sker i hög utsträckning i anslutning till kommunhuvudorterna. Att dagens strukturer förstärks innebär att resbehoven kommer att växa som mest där de är som störst redan idag.

Datum
2020-04-07Diarienummer
RS180842**Missiv****Mottagare:** se sändlista

Svarsdatum: 7 september 2020

Missiv remiss: Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020-2024

Hej,

Region Halland ger nu möjlighet för er att lämna yttrande på förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram 2020-2024 för Region Halland.

Remissperioden sträcker sig från 7 april till 7 september.

Vi ser gärna att kommunerna förankrar brett i berörda nämnder, kommunala bolag och andra kommunala/lokala samverkansforum. Vi ser fram emot synpunkter och tackar för ert engagemang.

För mer information om trafikförsörjningsprogrammets underlag och analys samt dokument:

<https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/kollektivtrafik/regionalt-trafikforsorjningsprogram-2020-2024/>

Synpunkter på förslaget ska ha kommit in till Region Halland senast **den 7 september 2020**. Vi är tacksamma för yttranden per e-post.

Synpunkterna skickas digitalt till e-postadress: regionen@regionhalland.se

Vänligen ange diarienummer: RS180842

Vid eventuella frågor kontakta Ann Mårtensson ann.martensson@regionhalland.se eller Erik Hansson erik.hansson@regionhalland.se

Bifogade handlingar:

-Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020-2024

Ann Mårtensson
Handläggare

Kollektivtrafiken är en viktig del av hallänningarnas vardag och bidrar till utvecklingen av ett hållbart Halland. Kollektivtrafiken gör det enklare att bo, arbeta och driva företag i Halland. Dialog och samarbete är centralt för att kollektivtrafiken ska bidra till samhällsutveckling och möta invånarnas vardagsbehov. Vi tar därför tacksamt emot era synpunkter på remissutgåvan av Trafikförsörjningsprogrammet. Era synpunkter är viktiga.

Region Halland, som regional kollektivtrafikmyndighet, har nu tillsammans med Hallandstrafiken och i samråd med Trafikverket, de halländska kommunerna, angränsade regioner och andra berörda intressenter, arbetat fram en revidering av trafikförsörjningsprogrammet för Halland. Det beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken perioden 2020-2024 och med utblick mot 2040-2050.

Programmet är en revidering av nuvarande program. Som en del i uppdateringen av programmet har två kapitel tillkommit: *Trafikeringsbehov tåg 2030-2050* samt *Samplanering och ansvarsfördelning*. Dessa två kapitel tydliggör hur arbetet med kollektivtrafikens utveckling i Halland ska ske på kort- och lång sikt. Ett nytt mål har tillkommit som ska leda till minskad klimatpåverkan genom att fler väljer att resa med kollektivtrafiken. Det nya målet som är formulerat i trafikförsörjningsprogrammet är att *Marknadsandelen (för kollektivtrafiken) ska vara minst 30% år 2030* av det totala resandet med motoriserade fordon.

För ett hållbart resande med minskad miljöbelastning och trängsel behöver fler resor ske med kollektivtrafik och cykel i stället för med bil. Samtidigt behöver kollektivtrafiken vara ekonomiskt hållbar och utgå ifrån resandeunderlag. Kollektivtrafikmyndigheten i Hallands ambition är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. För att uppnå det krävs samplanering mellan olika aktörer. Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik. Att fortsätta att utveckla former för samverkan och samplanering där bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering hänger ihop, är viktigt att fokusera på.

Utöver allmänna synpunkter är vi därför särskilt intresserade av att få svar på följande frågor:

- Hur kan kollektivtrafiken i Halland bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling?
- Hur kan resandet med kollektivtrafiken öka och bli ännu mer attraktiv? Vad kan Region Halland göra? Hallandstrafiken? Kommunen? Trafikverket? Andra aktörer?
- Vad ser ni är viktigast i arbetet med att utveckla "hela-resan" dvs. resenärens resa från dörr till dörr?
- Vad ser ni är viktigast i arbetet med att utveckla en kollektivtrafik för ett växande Halland?

Sändlista Trafikförsörjningsprogram Region Halland 2020-2024

Falkenbergs kommun
 Halmstad kommun
 Hylte kommun
 Kungsbacka kommun
 Laholms kommun
 Varbergs kommun

Länsstyrelsen i Halland
 Trafikverket Region Väst
 Trafikverket Region Syd

Region Blekinge
 Region Jönköpings län
 Region Kronoberg
 Region Kalmar län
 Region Skåne
 Västra Götalandsregionen
 Göteborgsregionens kommunalförbund
 Sjuhärads kommunalförbund

Hallandsbildningsförbund
 Halmstad cityairport
 Halmstad studentkår
 Högskolan i Halmstad

Företagarna i Halland
 Västsvenska industri- och handelskammaren
 Sydsvenska industri- och handelskammaren
 SKR
 Svenskt näringsliv

PRO Halland
 SPF Halland
 DHR Halland
 SRF Halland
 Regionala funktionshinderrådet

Bussbranschföreningen Väst
 Branschföreningen tågoperatörerna
 Naturskyddsföreningen Halland
 Resenärsforum
 Samtrafiken i Sverige AB
 Svensk kollektivtrafik
 Sveriges Bussföretag
 Svenska Taxiförbundet

Delårsrapport Jan - Apr 2020, TIM

7  5  4  2  av 18 Mätetal

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 RJL Prisvärdhet <i>Andel i procent som i trafikbarometern gett betyg fyra eller fem på en femgradig skala</i>	50 %	43 % 	Resultatet för prisvärdhetsmålet ligger på ungefär samma nivå som vid årsboks slutet och är nu på samma nivå som för landet i stort.
 RJL Andel nöjda kvinnor och män index NKI - allmän trafik - alla länsbor <i>Andel i procent som i trafikbarometern gett betyg fyra eller fem på en femgradig skala</i>	55 %	50 % 	Resultatet har ökat något sedan årsskiftet även om målet inte nås. Det är också sämre än landets genomsnitt som är 54 %.
 RJL Andel nöjda kvinnor och män index NKI - allmän trafik - resenärer <i>Andel i procent som i trafikbarometern gett betyg fyra eller fem på en femgradig skala</i>	65 %	60 % 	Nöjdheten bland resenärer har sjunkit sedan årsskiftet, men är på samma nivå som landet i övrigt.
 RJL Andel nöjda kvinnor och män index NKI - serviceresor <i>Andel i procent som i trafikbarometern gett betyg fyra eller fem på en femgradig skala</i>	85 %	80 % 	Nöjdheten har ökat något jämfört med föregående år och ligger på samma nivå som för övriga landet.
 RJL Andel tåg som går enligt tidtabell <i>Antal tåg som når slutstation inom 5,59 minuter från fastställd tidtabell</i>	95 %	97 % 	Målet nås under första tertialet.
 RJL Antal påstigande/mil regional trafik	9,2	7,4 	Påstigande per mil har sjunkit kraftigt som en följd av lägre antal resenärer pga Corona.
 RJL Antal resor exklusive skolresor	Ökning med 1,0 %	-20 % 	Resandet har minskat kraftigt sedan mitten av mars som en följd av Corona-viruset. Minskningen i mars var ca 28 procent och i april är minskningen ca 52 procent. Ackumulerat jan-april blir resultatet en minskning med 20 procent. Resandet har minskat i samtliga trafikslag.
 RJL Kompetensutvecklingsplan Registrerade kompetensutvecklingsplaner i Heroma i förhållande till antal anställda i genomsnitt senaste 15 månaderna.	90 %	96 % 	Kompetensutvecklingsplaner har tagits fram i samband med medarbetarsamtal som genomförts under hösten/vintern.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 RJL Medarbetarsamtal Registrerade medarbetarsamtal i Heroma i förhållande till antal anställda i genomsnitt senaste 15 månaderna.	90 %	100 % 	Samtliga medarbetare har haft medarbetarsamtal.
 RJL Personalhälsa - sjukfrånvaro Sjukfrånvaron för medarbetare ska inte öka i jämförelse med samma period föregående år.	3,4 %	4,8 % 	Sjukfrånvaron har ökat sedan mars månad och är högre än förra året vid samma period. Orsaken är att man stannat hemma även vid lindriga symptom enligt Corona-riktlinjerna.
 RJL Ekonomi i balans	0 tkr	-4 665 tkr 	Regional utveckling (TIM) A. Länstrafiken (-5,5 mnkr) Resultatet är påverkat av effekterna av Corona-viruset sedan den andra halvan av mars, främst lägre biljettintäkter men även lägre kostnader för servicersor. I den allmänna trafiken är det förutom lägre biljettintäkter pga minskat resande även högre övriga kostnader som är kopplade till pågående teknikprojekt, installationsarbeten samt ett större inköp av resekort till det nya biljettsystemet. Konsultkostnader för förstudie av ny tågdepå ingår också. B. Centrala anslag (+0,8 mnkr) Här redovisas bidrag till Jönköpings flygplats, projektmedel och nämndens egna kostnader. Ett överskott på 0,8 mnkr finns för anslaget för projektmedel. Budgeten för nämndens egna driftskostnader är i balans.
 RJL Prognos Prognostiserad budgetavvikelse	0 tkr	-34 400 tkr 	A. Länstrafiken (-34,9 mnkr) Prognosen på minus 34,9 mnkr baseras bl.a. på bedömning som Sveriges Kommuner och Regioner gjort i sin prognos om att samhället öppnar upp under andra halvåret och att vi då har en återhämtningsfas efter coronapandemin. I prognosen har inte någon budgetförstärkning medräknats som följd av det besked om statlig kompensation för bortfall av intäkter till kollektivtrafikmyndigheterna som nyligen kommit. Bedömningen är att det utifrån den nu gällande budgeten blir ett stort underskott på biljettintäktssidan som till viss del vägs upp av överskott inom Servicersor. För den allmänna trafiken bygger bedömningarna på normal produktion i trafiken och att kostnaderna håller budget, men att det blir ett underskott för biljettintäkter. Inom Servicersor är bedömningen att det blir ett överskott på kostnadssidan för färdtjänst och att sjukreskostnaderna ryms inom budgetramen, tack vare regionens särskilda budgettillskottet för Corona-transporter. B. Centrala anslag (+0,5 mnkr) I helårsprognosen ingår ett litet kvarvarande budgetutrymme för projektmedel. Det är svårt att i nuläget bedöma helårsutfallet på detta anslag, men det kan mycket väl bli så att utrymmet kommer att utnyttjas fullt ut. För nämndens egna kostnader förväntas budgetbalans för helåret.
 RJL Skattesubventionsgrad - allmän trafik Den del av verksamheten som finansieras av offentliga medel	60 %	68 % 	Skattesubventionsgraden ökar kraftigt när biljettintäkterna minskar och kostnaderna ligger kvar på samma nivåer.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 RJL Kostnad per resenär - km (serviceresor)	Inte öka mer än index 21,96 kr/km	24,21 kr/km 	Kostnaden per resenär-km ökar då det är en större andel som reser ensamma. Samkörningen har minskat.
 Hållbarhet Tjänsteresor, antal km egen bil (privatbil) <i>Antal kilometer egen bil/privatbil i tjänsten hittills i år, i relation till antal kilometer egen bil/privatbil i tjänsten samma period 2017.</i>	-30 %	-46,0 % 	En sammantaget stor minskad användning av privat bil i tjänsten har skett jämfört med motsvarande period 2017 (utfall -46 %). Målet (30 %) uppnås. Coronapandemin har troligen påverkat resultatet.
 Hållbarhet Tjänsteresor, antal km poolbil och hyrbil (korttid) <i>Antal kilometer via regionens bilpool inklusive hyrbil hittills i år, i relation till antal kilometer via regionens bilpool inklusive hyrbil samma period 2017.</i>	-15 %	0,0 % 	Inga tjänsteresor med poolbil/hyrbil har genomförts under perioden.
 Hållbarhet Tjänsteresor, antal km inrikesflyg <i>Antal kilometer inrikesflyg hittills i år, i relation till antal kilometer inrikesflyg under samma period 2017.</i>	0 %	 	På grund av Coronakrisen har många bokade flygningar ställts in under perioden. Det finns en eftersläpning i underlaget beträffande avbokade flygningar som gör att uppföljning under perioden inte är möjlig.
 Hållbarhet Tjänsteresor, antal km utrikesflyg <i>Antal kilometer utrikesflyg hittills i år, i relation till antal kilometer utrikesflyg under samma period 2017.</i>	0 %	 	På grund av Coronakrisen har många bokade flygningar ställts in under perioden. Det finns en eftersläpning i underlaget beträffande avbokade flygningar som gör att uppföljning under perioden inte är möjlig.

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 57-67**Tid:** 2020-05-05 kl. 08:30**Plats:** Regionens hus, sal A**§ 63****Avsiktsförklaring och överenskommelse med Region Kronoberg om ny tågdepå i Nässjö**

Diarienummer: RJL 2019/1968

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- godkänna föreliggande avsiktsförklaring och överenskommelse om tågdepå med Region Kronoberg.

Sammanfattning

Parterna har genom beslut om anskaffning av nya fordon i *Överenskommelse inför beslut om anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen (RJL2017/3309)* initierat arbetet att undersöka förutsättningarna för ny depåkapacitet i Nässjö. Genom föreliggande skrivelse förklarar parterna sin avsikt att etablera en depå i Nässjö.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-04-24
- Avsiktsförklaring om depå och överenskommelse om fastighetsförvärv/arrende RJL 2019/1968

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Ordföranden föreslår att Region Kronobergs beslutsunderlag bifogas till handlingarna.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Regionfullmäktige

Avsiktsförklaring och överenskommelse om tågdepå med Region Kronoberg

Förslag till beslut

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö föreslår regionfullmäktige

- godkänna föreliggande avsiktsförklaring och överenskommelse om tågdepå med Region Kronoberg

Sammanfattning

Parterna har genom beslut om anskaffning av nya fordon i *Överenskommelse inför beslut om anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen (RJL2017/3309)* initierat arbetet att undersöka förutsättningarna för ny depåkapacitet i Nässjö. Genom föreliggande skrivelse förklarar parterna sin avsikt att etablera en depå i Nässjö.

Information i ärendet

Parterna har genom beslut om anskaffning av nya fordon i *Överenskommelse inför beslut om anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen (RJL2017/3309)* initierat arbetet att undersöka förutsättningarna för ny depåkapacitet i Nässjö.

I samband med att nya fordon för Krösatågen anskaffas 2023 föreligger behov av en ny tågdepå för underhåll av fordonen som ägs/hyrs av Region Jönköpings län och Region Kronoberg. Depån bör lokaliseras till Nässjö.

Huvudmän som underhåller sina fordon i depån i Nässjö har ett övergripande ansvar för depåns kostnader och bär sitt ansvar i förhållande till sin trafikvolym i Krösatågen.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-04-24
- Avsiktsförklaring om depå och överenskommelse om fastighetsförvärv/arrende RJL 2019/1968

Beslut skickas till

Regionledningskontoret
Jönköpings Länstrafik

REGIONLEDNINGSKONTORET

Jane Ydman
Regiondirektör

Carl-Johan Sjöberg
Trafikdirektör

Mellan Region Jönköpings län/Jönköpings Länstrafik organisationsnummer 232100-0057 och Region Kronoberg/Länstrafiken Kronoberg organisationsnummer 232100-0065 (gemensamt benämnda Huvudmännen), träffas härigenom följande

AVSIKTSFÖRKLARING OM DEPÅ

OCH

ÖVERENSKOMMELSE OM FASTIGHETSFÖRVÄRV / ARRENDE

1 BAKGRUND

- 1.1 Huvudmännen bedriver Krösatågen tillsammans med Region Skåne/Skånetrafiken 232100-0255, Region Kalmar/Kalmar Länstrafik 232100-0073, Region Blekinge/Blekingetrafiken 232100-0081 och Region Halland/Hallandstrafiken AB 556225-2998.

I samband med att nya fordon för Krösatågen anskaffas 2023 föreligger behov av en ny tågdepå för underhåll av fordonen som ägs/hyrs av Region Jönköpings län och Region Kronoberg. Depån bör lokaliseras till Nässjö.

- 1.2 I Krösatågssystemet finns även en depå i Kalmar för fordon som ägs/hyrs av Region Kalmar och Region Blekinge.
- 1.3 Parterna har genom beslut om anskaffning av nya fordon i *Överenskommelse inför beslut om anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen (RJL2017/3309)* initierat arbetet undersöka förutsättningarna för ny depåkapacitet i Nässjö.

2 AVSIKTSFÖRKLARING

- 2.1 Mot bakgrund av det som beskrivs i punkt 1 ovan förklarar Huvudmännen sin avsikt att etablera en depå enligt punkterna 2.2 - 2.13 nedan.

Etablering av depån

- 2.2 Huvudmännen tar ett gemensamt ansvar för att upprätta en depå i Nässjö.

På depån utförs underhåll av Krösatåg. Depåns kapacitet motsvarar huvudmännens behov på kort och lång sikt.

Ägare, upphandling av byggentreprenad

- 2.3 Depåfastigheten arrenderas initialt från Trafikverket av Region Jönköpings län eller ett av Region Jönköping helägt bolag.
- 2.4 Förutsättningarna för ett arrendeavtal utredes gemensamt mellan huvudmännen och tillsammans med Trafikverket.
- 2.5 Avsikten på lång sikt är dock att förmå Trafikverket att sälja fastigheten. Om förvärv av fastigheten blir möjlig ska fastighetens köpas av Region Jönköpings län eller helägt bolag.
- 2.6 Region Jönköpings län eller helägt bolag upphandlar en byggentreprenad för tågdepå och järnvägsinfrastruktur på fastigheten samt anslutning mot statliga järnvägsnätet. När depån är färdigbyggd kommer Region Jönköpings län eller helägt bolag att förvalta depån.

Upphandling av underhåll

- 2.7 Depån erbjuds till trafikföretaget på konkurrensneutrala villkor i samband med upphandling av underhåll av Krösatågen. Depån hyrs ut till trafikföretaget för en period motsvarande avtalstiden i trafikavtalet. Vid efterföljande nya upphandlingar av underhåll på Krösatågen erbjuds depån till trafikföretaget på överensstämmande sätt.

Inflytande

- 2.8 Vid sidan om Region Jönköpings län har Länstrafiken Kronoberg som har fordon i depån inflytande över depån utifrån följande principer:
- Initial utformning av depån ska Huvudmännen vara överens om. Större ombyggnationer eller tillbyggnationer av depån liksom andra större investeringar ska Huvudmännen också vara överens om innan de genomförs.

Ekonomi

- 2.9 För depån gäller följande principer:
- Region Jönköpings län ordnar finansiering för alla kostnader kopplade till etableringen av depån.
 - Region Jönköpings län eller helägt bolag driver och förvaltar depån utifrån ett ekonomiskt långsiktigt hållbart sätt och självkostnadsprincipen. Huvudmännen överenskommer i kommande avtal om principer för hyressättning för tågdepån.
 - Huvudmän som underhåller sina fordon i depån i Nässjö har ett övergripande ansvar för depåns kostnader och bär sitt ansvar i förhållande till sin trafikvolym i Krösatågen. Ansvaret realiserar genom att respektive Huvudman betalar sin andel av hyran antingen direkt till Region Jönköpings län eller helägt bolag, alternativt indirekt genom att vid var tid befintlig trafikföretag betalar hyra för depån varefter trafikföretaget lägger in hyreskostnaden i den ersättning trafikföretaget erhåller för trafiken.
-

- Depåns ekonomi är öppen och transparent för övriga Huvudmän som har rätt till insyn i allt ekonomiskt material hänförligt till depån.

Vakans

- 2.10 Även om Region Jönköpings län eller helägt bolag är formell fastighetsägare, bär Huvudmännen ett gemensamt ansvar för vakansrisken vid depån. Huvudmännens andel av risken motsvarar Huvudmännens andel av trafikvolymen i Krösatågstrafiken. Vakansansvaret formaliseras i en vakansgaranti mellan Region Jönköpings län eller helägt bolag och Länstrafiken Kronoberg.

Kommande avtal

- 2.11 Etableringen, förvaltningen och Huvudmännens ansvar för depån regleras i ett kommande civilrättsligt bindande avtal. Genom det kommande avtalet påtar sig Huvudmännen juridiskt bindande åtaganden kring den depån. Ekonomiska åtaganden avseende depån uppkommer ej genom punkt 2.2 - 2.13 i detta dokument. Det kommande avtalet följer fastighetens arrendetid.
- 2.12 När arrendetiden är känd skrivs ett tilläggsavtal avseende tidsavgränsning till detta avtal.

Arrendets upphörande

- 2.13 Inför eventuellt upphörande av arrendet ska eventuella kostnader i avveckling av depån fördelas mellan Huvudmännen enligt medelvärde av sin trafikvolym i Krösatågen under de 10 senaste åren.

3 ÖVERENSKOMMELSE

- 3.1 Mot bakgrund av avsiktsförklaringen ovan överenskommer Huvudmännen att i ett tidigt skede säkra tillgång till lämplig fastighet. Det sker genom att Region Jönköpings län eller helägt bolag så snart som möjligt efter utvärdering av de alternativa fastigheter som är tillgängliga slutförhandlar och förvärvar/arrenderar fastigheten.

Denna avsiktsförklaring och överenskommelse, som består av three(3) sidor har upprättats i två (2) exemplar av vilka Huvudmännen tagit var sitt.

_____, den __ 2020
**REGION JÖNKÖPINGS LÄN GENOM
JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK**

_____, den __ 2020
**REGION KRONOBERG GENOM
LÄNSTRAFIKEN KRONOBERG**

§ 19 **Avsiktsförklaring om depå, samt överenskommelse om fastighetsförvärv och arrende (20RGK433)**

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt följande:

1. Trafiknämnden överlämnar ärendet till regionstyrelsen utan eget förslag till beslut.
2. Trafiknämnden uppdrar åt trafikdirektören att till regionstyrelsen ta fram preliminära kostnader för ny tågdepå.
3. Trafiknämnden uppdrar åt trafikdirektören att ta fram kostnader för eventuell marksanering.

Paragrafen förklaras för omedelbart justerad.

Sammanfattning

Huvudmännen bedriver Krösatågen tillsammans med Region Skåne (Skånetrafiken), Region Kalmar (Kalmar Länstrafik) Region Blekinge (Blekingetrafiken) och Region Halland (Hallandstrafiken).

I samband med att nya fordon för Krösatågen anskaffas 2023 föreligger behov av en ny tågdepå för underhåll av fordonen som ägs/hyrs av Region Jönköpings län och Region Kronoberg. Depån bör lokaliseras till Nässjö.

Huvudmännen föreslås godkänna avsiktsförklaring om tågdepån och överenskommelse om fastighetsförvärv/arrende. Finansiering ryms inom ramen för Trafiknämndens budget 2020 och föreslås beredas vidare inom ramen för budget 2021 med flerårsplan.

I den efterföljande diskussionen föreslås följande beslutspunkter:

1. Trafiknämnden överlämnar ärendet till regionstyrelsen utan eget förslag till beslut.
2. Trafiknämnden uppdrar åt trafikdirektören att till regionstyrelsen ta fram preliminära kostnader för ny tågdepå.
3. Trafiknämnden uppdrar åt trafikdirektören att ta fram kostnader för eventuell marksanering.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslår regionstyrelsen godkänna avsiktsförklaring om tågdepå och överenskommelse om fastighetsförvärv/arrende.

Etableringen av ny tågdepå ryms inom ramen för Trafiknämndens budget 2020 med flerårsplan.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut TN Avsiktsförklaring avseende depå i Nässjö
- Avsiktsförklaring depå

Paragrafen är justerad

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 57-67**Tid:** 2020-05-05 kl. 08:30**Plats:** Regionens hus, sal A**§ 64****Remiss - Miljöprogram Habo kommun 2020-2030**

Diarienummer: RJL 2020/711

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

1. Godkänna föreliggande yttrande som svar till Habo kommun.
2. Meningen *En generell synpunkt är att det är smalt att enbart arbeta med miljödimensionen i programmet*, styrks.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag *Miljöprogram 2020-2030, Habo kommun*.

Efter att ha tagit del av Habos miljöprogram menar Region Jönköpings län att programmet pekar ut en god inriktning för kommunens miljöarbete. I remissyttrandet har vi därtill lämnat ett antal förbättringsförslag.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2020-04-07
- Förslag till yttrande daterad 2020-05-19

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Presidiet föreslår att första meningen under synpunkter på förslaget i yttrandet stryks: *En generell synpunkt är att det är smalt att enbart arbeta med miljödimensionen i programmet*.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss Habo kommuns miljöprogram 2020 - 2030

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Habo kommun.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag *Miljöprogram 2020-2030, Habo kommun*.

Efter att ha tagit del av Habos miljöprogram menar Region Jönköpings län att programmet pekar ut en god inriktning för kommunens miljöarbete. I remissyttrandet har vi därtill lämnat ett antal förbättringsförslag.

Information i ärendet

Habo kommuns miljöprogram beskriver hur kommunen bör arbeta på lokal nivå för att nå de globala hållbarhetsmålen samt 14 miljömål. Programmet fokuserar på miljömässig hållbarhet och inkluderar inte ekonomisk och social hållbarhet. Programmet innehåller mål och indikatorer för fyra fokusområden: *En klimatsmart kommun, Hållbar konsumtion och produktion, Hållbart nyttande av natur, vatten och mark, Utbildning, kommunikation och engagemang*. Miljöprogrammet riktar sig till medarbetare, kommuninvånare, företag och föreningar inom kommunen geografiska område.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2020-04-07
- Förslag till yttrande daterad 2020-05-19

Beslut skickas till

Habo kommun

REGIONLEDNINGSKONTORET

Kristina Athlei
Regional utvecklingsdirektörAnna Olsson
Sektionschef Hållbarhet

Habo kommun

REMISS: Habo kommuns miljöprogram 2020-2030

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över Habo kommuns förslag på miljöprogram för åren 2020 – 2030.

Sammanfattning

Habo kommuns miljöprogram pekar ut en god inriktning för kommunens miljöarbete. Det är också mycket positivt att Agenda 2030 fått en betydande plats i miljöprogrammet. Region Jönköpings län menar dock att miljöprogrammet har potential att förtydligas och lämnar härmed ett antal förbättringsförslag.

Synpunkter på förslaget

En generell synpunkt är att det är smalt att enbart arbeta med miljödimensionen i programmet. Region Jönköpings län menar att det är en fördel att arbeta med hållbarhetsbegreppets samtliga tre dimensioner i ett och samma program. Fördelen är att vissa målavvägningar måste belysas redan i programmet och slipper uppstå som hinder längre fram. De målsättningar som anges för respektive fokusområde i miljöprogrammet bör även generellt sett ange en tydligare ambitionsnivå.

Region Jönköpings län listar nedan förbättringsförslag under miljöprogrammets rubriker:

Vad är miljöprogrammet?

- Det finns en skillnad mellan vilka programmet riktar sig till under detta avsnitt och för vilka avsnittet om mål och indikatorer riktar sig till. Programmets mål och indikatorer vänder sig framförallt till kommunens egen verksamhet medan i detta avsnitt anges även medborgare, företag och föreningar som målgrupp.
- Texten under rubriken *Hur genomför vi miljöprogrammet?* bör utvecklas mer. Det bör till exempel framgå om verksamheterna ska ta fram handlingsplaner och hur uppföljning av dessa ska ske.

Mål på olika nivåer

- I avsnittet *Mål på olika nivåer* bör hänvisning till regionala styrdokument göras. Framförallt bör hänvisning ske till den regionala utvecklingsstrategin och länets klimat- och energistrategi.
- Målsättningen om ”plusenergilän” stämmer inte överens med målsättningen i den nya klimat- och energistrategin för länet. Året ska vara 2045 och inte 2050.
- Generellt sett bör det tydligare framgå vilken ambitionsnivå som finns för målen till 2030.

Fokusområde: En klimatsmart kommun

- I miljöprogrammet används i vissa fall begreppet förnybar och i vissa fall förnyelsebar. Begreppet förnybar är att föredra framför förnyelsebar.
- Mål 1 bör tydliggöras med ambition om vilken nivå av kriterier som minst bör uppnås (brons, silver eller guld).
- Det bör även finnas ett mål avseende hur mycket klimatpåverkan från Habo kommun ska minska till år 2030, för att vara i linje med Parisavtalets 1,5 graders mål.
- I mål 2 framgår det att kommunens verksamheter endast ska använda energi från fjärrvärme eller förnybara källor. Region Jönköpings län anser att det vore lämpligt att även ha ett mål kopplat till minskning av den totala energianvändningen då det är en viktig pusselbit för att nå målet om ett klimatsmart ”plusenergilän”.
- I indikatorn för mål 5 och 6 och i mål 8 används begreppet miljöbilar. För att mål och indikatorer ska bli tydliga behöver miljöbilar definieras.
- Det saknas målsättningar som relaterar till att minska resandet i sig, till exempel mål för ökat resande med cykel och kollektivtrafik bland anställda och länsinvånare.

Fokusområde: Hållbar konsumtion och produktion

- Målet 9 och 10 bygger på att det redan finns policys/riktlinjer som innefattar LCA, miljökrav och principer för cirkulär ekonomi. Finns inte dessa bör en indikator vara andel policys som uppdateras med ovanstående krav.
- Mål 11 bör kompletteras med fler indikatorer, t.ex. andel resfria möten inom kommunens egen verksamhet.
- Indikatorn om att öka andelen lokalproducerade livsmedel i kommunala verksamheter bör tydliggöras med vad som avses med lokalproducerat. Här är nödvändigt att ta fram en definition, se <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/omraden/livsmedel/hallbara-inkop-av-livsmedel-och-maltidstjanster/livsmedel-paverkar-miljo-och-samhalle/lokalproducerat-och-upphandlingsregelverket/>

Fokusområde: Hållbart nyttjande av natur, vatten och mark

- För indikatorn för mål 15 bör en hänvisning till en definition av hållbar markanvändning göras.

- Mål 16- byt ut *efter* mot *för*. Kommunen ska vara anpassad **för** klimatförändringar...

Fokusområde: Utbildning, kommunikation och engagemang

- Målen under detta fokusområde bör utvecklas och tydligare definiera vilka utmaningar inom miljö- och hållbarhet som i första hand ska arbetas med.
- Kommunen bör tydligare följa upp hur man nått ut till kommunens invånare, till exempel genom en enkät, för att säkerställa att invånarna fått tillräcklig information.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande i nämnd för trafik,
infrastruktur och miljö

Kristina Athlei
Regional utvecklingsdirektör

MILJÖPROGRAM 2020-2030



HABO KOMMUN

Innehåll

Förord	3
Inledning	4
Vår vision	6
Vad är miljöprogrammet?	7
Mål på olika nivåer	10
Förhållande till andra styrande dokument	12
Mål och indikatorer	13

Förord



I Habo kommun jobbar vi med utgångspunkt i vår vision ”Habo kommun – den hållbara kommunen för hela livet”. Habo kommun ska vara hållbar såväl ekonomiskt och socialt, men även miljömässigt. Det är viktigt att vi arbetar aktivt med miljö- och hållbarhetsfrågor för att kunna lämna över en välmående kommun till kommande generationer, och för att Habo ska vara en bra kommun att växa upp, driva företag och leva i. Habo kommun ska därför vara aktiv i miljöarbetet och hållbarhetsperspektivet ska genomsyra all kommunal verksamhet.

Jag gläder mig åt att se att det finns ett driv i kommunen för att arbeta med miljö- och hållbarhet. Det har redan gjorts och görs många insatser som vi i kommunen ska vara stolta över – men vi ser också att vi kan göra mera.

Det arbete som har gjorts har lagt en bra grund och vi jobbar systematiskt vidare med ständiga förbättringar. Det är viktigt för oss att nå ut till alla i kommunen – invånare, föreningar, organisationer och företag – med det arbete som görs, och

därigenom sprida såväl information som goda exempel. Kommunens verksamheter och bolag har olika uppdrag och förutsättningar, men gemensamt är ansvaret för miljön, klimatet och människors hälsa.

Ett miljöprogram kan inte lösa alla miljöproblem, men visar vilka miljö- och hållbarhetsfrågor vi sätter fokus på och som vi kommer arbeta med under de närmsta åren. En grundsten i allt miljöarbete ska vara att skapa förutsättningar för ett hållbart samhälle.

Tillsammans skapar vi Habo kommun – den hållbara kommunen för hela livet!

Kommunstyrelsens ordförande

Susanne Wahlström
Susanne Wahlström

Inledning

Dagens handlingar påverkar jorden och det vi gör idag påverkar kommande generationers förutsättningar till ett bra liv. Därför måste vi med samlade krafter förvalta vår miljö och minska vår klimatpåverkan för att skapa förutsättningar för en hållbar framtid.

Vi står idag inför ett flertal globala utmaningar och för att lösa dessa krävs insatser från alla håll, både på global och lokal nivå. Habos miljöarbete är en del av något större och detta ger oss stora möjligheter. Som kommun har vi chansen att föregå med gott exempel i vårt dagliga arbete och dessutom skapa möjligheter för boende och verksamma i vår kommun att leva mer hållbart. Genom ett aktivt miljöarbete visar vi att vi är en ansvarstagande, engagerad och attraktiv kommun.

Vi vill sprida kunskap och information för att skapa engagemang och uppmuntra till delaktighet. Kommunen, kommuninvånare, näringsliv och föreningar spelar alla en viktig roll i miljöarbetet. För att klara vår tids stora utmaningar behöver vi hjälpas åt.

I Habo kommun ska det vara enkelt att göra rätt och det ska finnas goda möjligheter till ett hållbart liv och verkande. Med det här miljöprogrammet höjer vi ambitionsnivån och tar ett steg framåt i vårt miljöarbete.



Vår vision - den hållbara kommunen för hela livet

I Habo kommun ska alla få plats och känna sig välkomna oavsett ålder, etniskt ursprung, kön eller religion. Oavsett när i livet och hur livssituationen ser ut, vill vi att kommunen ska vara väl fungerande, välkomnande och inkluderande. Detta gäller såväl de människor som bor och arbetar här, som de som besöker vår kommun, och de företag och organisationer som finns etablerade här.

Habo kommun ska vara hållbar. Vi vill hushålla med de resurser vi fått och använda dem på bästa sätt. Vi ska ta ansvar för och ta väl hand om vår miljö, ekonomi och andra resurser på ett sätt som gör att kommunen kan fungera väl idag – och skapa goda möjligheter för kommande generationer.

I Habo kommun ska visionen ”den hållbara kommunen för hela livet” genomsyra kommunens alla verksamheter och utgöra färdriktningen i allt arbete som vi utför.

Detta innebär att vi ska bidra till en miljömässigt hållbar utveckling genom att vi:

- agerar och planerar långsiktigt genom att inkludera miljöhänsyn i våra beslut i nämnder, bolag och styrelser.
- förstår miljökonsekvenserna av vårt agerande och tar ansvar för den miljöpåverkan som uppstår i vårt dagliga arbete.
- effektiviserar vår resursanvändning och utgår från de planetära resurser vi har och verkar för att inte överskrida dessa.
- skapar möjligheter och uppmuntrar medarbetare, kommuninvånare, näringsliv och föreningar till ett aktivt miljö- och hållbarhetsarbete med fokus på förbättringsarbete och miljömedveten livsstil.

Vad är miljöprogrammet?

Miljöprogrammet pekar ut riktningen för Habo kommuns miljöarbete och visar vad vi ska göra på lokal nivå för att nå de globala hållbarhetsmålen samt de 14 nationella miljökvalitetsmål som är aktuella för kommunen. Genom att följa miljöprogram 2020-2030 bidrar Habo kommun till att uppnå de globala hållbarhetsmålen, beslutade av FN, samt nationella och regionala miljömål.

Miljöprogrammets fokus ligger på miljömässig hållbarhet. Därför har Habo kommun identifierat de sex miljösmål och fem globala hållbarhetsmål som är mest angelägna för att nå en miljömässigt hållbar utveckling. Programmet innehåller fyra fokusområden, där tre har en stark koppling till de globala hållbarhetsmålen och de nationella miljösmål som gäller för Habo kommun. Det fjärde fokusområdet utgör grunden och är en förutsättning för att nå dessa mål. Under respektive fokusområde finns riktlinjer, mål och indikatorer.

Miljöprogrammet riktar sig till medarbetare, kommuninvånare, företag och föreningar inom kommunens geografiska område.

Programmet gäller för hela Habo kommun och fungerar som ett styrdokument för kommunens verksamheter och kommunala bolag. Programmet utgör underlag för verksamhetsplanering och alla kommunala verksamheter och bolag har ett gemensamt ansvar för att vidta åtgärder och driva ett arbete som bidrar till programmets målsättning.

För att nå programmets ambitiösa målsättning behövs mod, innovation, stor kreativitet och bred samverkan. Alla insatser är betydelsefulla.

Hur genomför vi miljöprogrammet?

De kommunala verksamheterna ansvarar själva för att ta fram handlingsplaner, som kan bidra till måluppfyllelsen av miljöprogrammet. Detta görs utifrån varje verksamhets möjlighet att påverka utvecklingen. Utgångspunkten är att det finns många olika sätt att nå programmets mål och att alla kan bidra.

Ansvar och finansiering

Kommunstyrelsen ansvarar för programmet, dess uppföljning och översyn. Kommunens verksamheter och bolag finansierar åtgärder och aktiviteter i handlingsplaner inom befintlig budget och i ordinarie budgetprocess. Att bedriva förbättringsarbetet genom olika projekt och med hjälp av miljömålsporten kan ge ytterligare möjligheter till finansiering.

Miljömålsporten

Genom det föregående miljöprogrammet skapade Habo kommun den så kallade miljömålsporten. Miljömålsporten kommer att finnas kvar kopplad även till detta miljöprogram.

I miljömålsporten finns öronmärkta pengar till förfogande för de kommunala verksamheterna och bolagen för att genomföra åtgärder som bidrar till miljöprogrammets mål. Syftet med miljömålsporten är att öka möjligheterna och incitamenten för att genomföra miljörelaterade åtgärder.

Miljömålsporten ligger centralt under Kommunstyrelsen och administreras av styrgruppen för det strategiska hållbarhetsarbetet. Alla förvaltningar och kommunala bolag ansvarar för att bidra till miljöprogrammets målsättning. Alla har också både ansvar och möjlighet att söka medel från miljömålsporten. Storleken på miljömålsporten bestäms av Kommunstyrelsen i samband med ordinarie budgetprocess.

Utbildning, kommunikation & engagemang

Utbildning, kommunikation och engagemang är en förutsättning för miljöprogrammets måluppfyllelse och genomförande. Utbildning och kommunikation kring de globala hållbarhetsmålen, de nationella miljökvalitetsmålen och kommunens eget miljöprogram är en avgörande förutsättning för att utvecklingen ska gå åt rätt håll. >>>

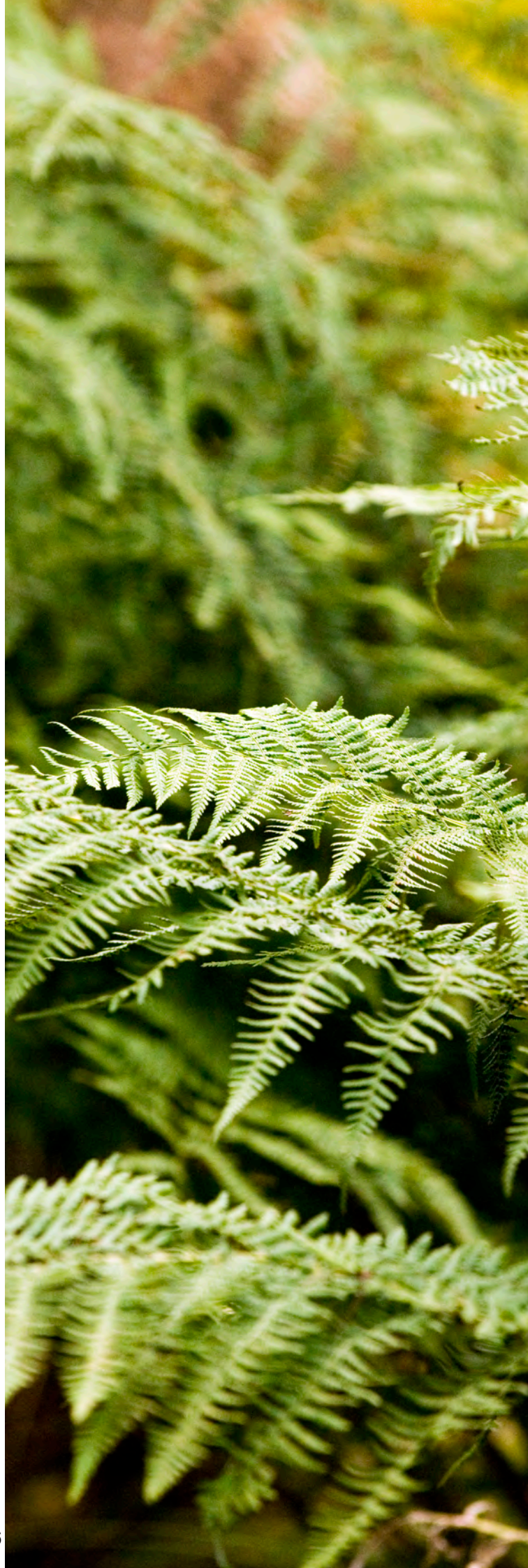
En bred samverkan mellan kommunen, kommuninvånare, näringsliv och föreningar är av stor betydelse. Genom ett stort engagemang kan kommunens utveckling bli miljömässigt hållbar.

Miljöutbildning

En webbaserad utbildning som riktar sig till alla boende och verksamma i kommunen finns på Habo kommuns webbplats. Den är framtagen i samarbete med Länsstyrelsen och flera andra kommuner i länet.

Uppföljning

Att driva miljöarbetet och dess utveckling framåt är ett långsiktigt arbete. Kommunstyrelsen följer årligen upp de beslutade indikatorerna för att följa hur arbetet utvecklas och redovisar resultatet i kommunens årsredovisning. Kommunstyrelsen ansvarar också för att en översyn görs och att programmet revideras vid behov, minst en gång per mandatperiod.





Många miljöproblem är globala medan lösningarna ofta kan vara lokala. Det vi gör i vår vardag är ett viktigt bidrag till en positiv utveckling. Även enkla handlingar kan ge stor nytta när vi är många som hjälps åt.

Mål på olika nivåer

Globala mål för hållbar utveckling

År 2015 beslutade världens ledare genom FN om ett gemensamt arbetssätt för hållbar utveckling i världen. Det fick namnet Agenda 2030 och innehåller 17 globala mål och 169 delmål. Målen ska bland annat bidra till att avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa och lösa klimatkrisen. Flera av målen kretsar kring miljödimensionen av hållbar utveckling, till exempel att hejda förlusten av biologisk mångfald och bekämpa klimatförändringarna.

Parisavtalet är ett internationellt avtal kopplat till FN:s klimatkonvention. Det trädde i kraft i november 2016 och handlar om att minska utsläppen av växthusgaser samt att stödja de som drabbas av klimatförändringarnas effekter. I Parisavtalet slås fast att den globala temperaturökningen ska hållas väl under 2 grader och att man ska sträva efter att begränsa den till 1,5 grader. Avtalet innebär också att länder successivt ska skärpa sina åtaganden och förnya eller uppdatera dessa vart femte år. Avtalet erkänner även vikten både av anpassning och av att undvika samt hantera de skador och förluster som klimatförändringarna ger upphov till.

Nationella och regionala miljö kvalitetsmål

Det övergripande målet för miljöarbetet i Sverige är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Detta ska ske utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. För att driva miljöarbetet framåt har Sverige antagit 16 nationella miljö kvalitetsmål. Av dessa är 14 aktuella för Jönköpings län och därmed Habo kommun.

Sverige har ett nationellt klimatmål som innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser betyder i det här fallet att utsläppen av växthusgaser från verksamheter i Sverige ska vara minst 85 procent lägre år 2045 än utsläppen år 1990.

Jönköpings län har, förutom det nationella målet att

Sverige inte ska ha några nettoutsläpp 2045, målsättningen att vara ett ”plusenergilän” 2050.

Lokala fokusområden

Habo kommun har gjort ett urval bland de globala och nationella målen. De valda målen utgör grunden i kommunens miljöprogram. Utifrån målen har kommunen skapat fyra fokusområden, som visar prioriteringarna för miljöarbetet.

Kommunen har valt ut följande nationella miljö kvalitetsmål:

- Begränsad klimatpåverkan
- Giftfri miljö
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Levande skogar
- God bebyggd miljö

Följande globala hållbarhetsmål är prioriterade: Hållbar energi för alla, Hållbara städer och samhällen, Hållbar konsumtion och produktion, Bekämpa klimatförändringarna, samt Ekosystem och biologisk mångfald.

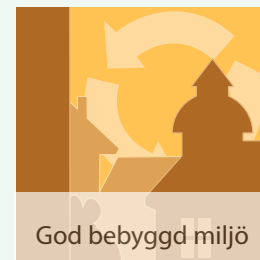
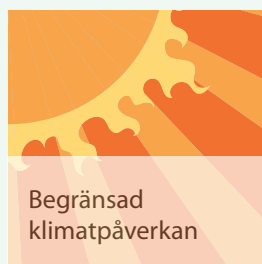
De fyra fokusområdena presenteras nedan och beskrivs mer utförligt under ”Mål och indikatorer”.

- En klimatsmart kommun
- Hållbar konsumtion och produktion
- Hållbart nyttjande av natur, vatten och mark
- Utbildning, kommunikation och engagemang

Globala utvecklingsmål



Sveriges miljömål



Fokusområden





Förhållande till andra styrande dokument

Habo har ett antal styrande dokument för den kommunala verksamheten. Miljöprogrammet tangerar bland annat kommunens budget, översiktsplan, kemikalieplan, näringslivsstrategi, policy för inköp och upphandling, kostpolitiska programmet och strategier inom folkhälsa. Avfallsplanen för Habo, Jönköping och Mullsjös kommuner är en annan relevant plan.

Programmet har även gemensamma beröringspunkter med externa dokument, så som nationella och regionala strategier och åtgärdsprogram.

Miljöprogrammet är också en del av kommunens övergripande styrmodell och innefattas i kommunfullmäktiges grunduppdrag.

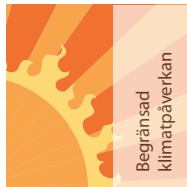
Målet är att miljöprogrammet och de andra styrande dokumenten ska fungera parallellt med varandra och verka i samma riktning.

Mål- och indikatorer



Riktlinjer - en klimatsmart kommun

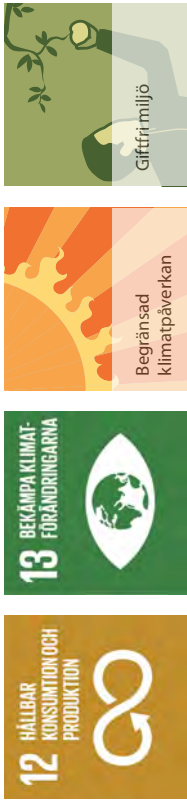
Kommunen ska verka för en klimatsmart kommun genom att energikonsumtion- och produktion och val av fordon och drivmedel bidrar till minskad klimatpåverkan och lägre direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser.



Fokusområde: En klimatsmart kommun

Mål	Indikator	Ansvar för genomförandet
1. Mellan år 2020-2030 ska de kommunala om- och nybyggnationerna vara miljöcertifierade Miljöbyggnader (alternativt uppfylla kraven för miljöcertifiering).	1.1 Andelen kommunal nybyggnation som är klassad som Miljöbyggnad där kommunen är byggherre (procent).	Tekniska förvaltningen, Habo bostäder
2. Kommunens verksamheter ska under åren 2020-2030 endast använda energi (el och värme) från fjärrvärme eller förnybara källor.	2.1 Andel energi från förnybara energikällor i kommunala lokaler (Ja/nej eller procent).	Habo Energi
3. Kommunen ska producera minst 1750 MWh/år förnybar el (varav 1 400 MWh småskalig vattenkraft och 350 MWh solel) senast år 2030.	3.1 Total kommunal förnyelsebar elproduktion (MWh).	Habo Energi, Tekniska förvaltningen
	3.2 Total installerad effekt solceller på kommunala byggnader och mark (MWh).	Habo Energi, Tekniska förvaltningen
	3.3 Total kommunal elproduktion från småskalig vattenkraft (MWh).	Habo Energi
4. Kommunen ska producera minst 30 000 MWh/år förnyelsebar energi (övrig energiproduktion exklusive el) senast år 2030.	4.1 Total kommunal förnyelsebar energiproduktion, exklusive el (MWh).	Habo Energi
5. De kommunala verksamheternas fordonsflotta ska vara fossilbränslefri år 2030. <i>Referens: 2018: 41.3 procent.</i>	5.1 Andel miljöbilar inom de kommunala verksamheternas fordonsflotta (procent).	Kommunledningsförvaltningen samt samtliga förvaltningar
6. De kommunala verksamheternas personbilar ska vara fossilbränslefria år 2025.	6.1 Andel miljöbilar bland personbilar inom de kommunala verksamheterna (procent).	Kommunledningsförvaltningen samt samtliga förvaltningar
7. Kommunens upphandlade transporter ska ske med förnybara drivmedel 2030.	7.1 Andel förnybara drivmedel vid kommunens upphandlade transporter (procent).	Kommunledningsförvaltningen samt samtliga förvaltningar
8. Infrastrukturen för miljöbilar ska byggas ut.	8.1 Antal laddplatser ägda av kommunen och antal offentliga laddplatser i kommunen (st).	Tekniska förvaltningen, Habo Energi
	8.2 Antal tankställen för biogas (st).	Kommunledningsförvaltningen

Riktlinjer – hållbar konsumtion och produktion
Kommunen ska arbeta för att effektivisera resursanvändning genom miljömedveten upphandling och främja en hållbar konsumtion och dessutom uppmuntra till en hållbar produktion. Kommunen ska arbeta för att minimera miljö- och klimatpåverkan från den kommunala verksamhetens livsmedelskonsumtion och avfallshantering.



Fokusområde: Hållbar konsumtion och produktion		
Mål	Indikator	Ansvar för genomförandet
9. Livscykelanalyser (LCA) ska vara en naturlig del i upphandlingsprocessen och lämpliga miljökrav ska ställas, då upphandlingen bedöms ha betydande miljöpåverkan.	9.1 Andel avtal där miljökrav ställs (procent).	Kommunledningsförvaltningen
10. Kommunens verksamheter ska främja fossilfria produkter enligt principer för cirkulär ekonomi vid upphandling.	9.2 Andel upphandlingar där livscykelanalyser gjorts, i de fall upphandlingen bedömts ha betydande miljöpåverkan (procent)	Kommunledningsförvaltningen
11. Kommunens verksamheter ska minimera sin resursanvändning genom ökad digitalisering.	10.1 Andel upphandlingar där krav ställs för att främja fossilfria produkter (procent).	Kommunledningsförvaltningen samt samtliga förvaltningar
12. Kommunen ska arbeta aktivt för att minimera miljö- och klimatpåverkan från den kommunala verksamhetens livsmedelskonsumtion.	11.1 Minskad mängd papperskonsumtion (utskriftsark) i kommunala verksamheter (kg).	Kommunledningsförvaltningen samt samtliga förvaltningar
	12.1 Andel lokalproducerade livsmedel i kommunala verksamheter (procent).	Tekniska förvaltningen
	12.2 Andel ekologiska livsmedel i kommunala verksamheter (procent).	Tekniska förvaltningen
13. Kommunens verksamheter ska källsortera allt sitt avfall (inklusive matavfall) år 2023.	13.1 Andel kommunala verksamheter som källsorterar alla fraktioner som kommunen ansvarar för (procent).	Kommunledningsförvaltningen, Tekniska förvaltningen samt samtliga förvaltningar
14. Matsvinnet från de kommunala tillagnings- och beredningsköken ska minska.	13.2 Andel kommunala verksamheter som källsorterar övriga fraktioner som kommunen inte ansvarar för (procent).	Kommunledningsförvaltningen, Tekniska förvaltningen samt samtliga förvaltningar
	14.1 Mängd kantinsvinn (kg/år)	Tekniska förvaltningen
	14.2 Mängd tallrikssvinn (kg/år)	Tekniska förvaltningen

Riktlinjer - hållbart nyttjande av natur, vatten och mark

Kommunen ska arbeta för ett hållbart nyttjande av natur, vatten och mark. Kommunen ska värna om en hållbar markanvändning genom att främja de ekosystemtjänster som naturen erbjuder och vårda och värna värdefulla naturområden. Kommunen ska vara rustad för att möta de klimatförändringar vi inte råder över.



Fokusområde: Hållbart nyttjande av natur, vatten och mark	
Mål	Indikator
15. Kommunen ska arbeta för att främja ekosystemtjänster vid planering och drift.	15.1 Andel projekt som avser nyproduktion av gata där hänsyn tagits till faktorer såsom hållbar markanvändning, grönytor för klimatanpassning och rekreation, vattenrening, skydd mot översvämningar, skred och erosion samt möjligheter för pollinering (procent).
	15.2 Andel projekt som avser nyproduktion av områden med bebyggelse där hänsyn tagits till faktorer såsom hållbar markanvändning, grönytor för klimatanpassning och rekreation, vattenrening, skydd mot översvämningar, skred och erosion samt möjligheter för pollinering (procent).
	15.3 Andel projekt som avser nyproduktion av parkområde och liknande där hänsyn tagits till faktorer såsom hållbar markanvändning, grönytor för klimatanpassning och rekreation, vattenrening, skydd mot översvämningar, skred och erosion samt möjligheter för pollinering (procent).
16. Kommunen ska vara väl anpassad efter klimatförändringar och de samhällspåverkande konsekvenser som följer av dessa.	16.1 Antal kvadratmeter gröna tak på kommunala byggnader (st).
	16.2 Andel verksamheter för vilka en risk- och sårbarhetsanalys inför ett förändrat klimat har genomförts (procent).
	Ansvar för genomförandet
	Tekniska förvaltningen
	Tekniska förvaltningen
	Tekniska förvaltningen
	Tekniska förvaltningen
	Kommunledningsförvaltningen, Räddningstjänsten, Miljöförvaltningen, Tekniska förvaltningen

Riktlinjer - Utbildning, kommunikation och engagemang

Kommunen ska genom informationsinsatser kommunicera miljö- och klimatrelaterade frågor till medarbetare, kommuninvånare, företag och föreningar i syfte att öka engagemanget för och delaktigheten i en miljö- mässigt hållbar utveckling.



Fokusområde: Utbildning, kommunikation och engagemang

Mål	Indikator	Ansvar för genomförandet
17. Kommunen ska utbilda och engagera sina anställda för att skapa ett aktivt miljö- och hållbarhetsarbete.	17.1 Andel medarbetare som har genomgått webbaserad grundläggande miljöutbildning (nyanställda och medarbetare som inte tidigare genomgått utbildningen) (procent). 17.2 Den webbaserade utbildningen är reviderad år 2023 och 2026 (ja/nej).	Kommunledningsförvaltningen
18. Kommunen ska engagera elever och barn i skolor och förskolor för att skapa ett aktivt miljö- och hållbarhetsarbete.	18.1 Andel elever och barn som deltagit i genomförda miljö- och hållbarhetsprojekt/aktiviteter (procent).	Barn- och utbildningsförvaltningen
19. Kommunen ska uppmantra företag och föreningar i den geografiska kommunen till att aktivt jobba med ett miljörelaterat förbättringsarbete.	19.1 Kontinuerligt arbete för att ge företag och föreningar tips kring verktyg för ett miljörelaterat förbättringsarbete (ja/nej).	Kommunledningsförvaltningen
	19.2 Antal företag och föreningar som deltagit i arrangemang/aktiviteter med miljö- och hållbarhetsfokus (stycken).	Kommunledningsförvaltningen
20. Kommunen ska informera och uppmantra invånare för att underlätta en miljömedveten livsstil.	20.1 Kontinuerligt arbete för att informera och uppmantra invånarna att agera miljösmart har skett (ja/nej).	Kommunledningsförvaltningen
	20.2 Antal publika arrangemang/kampanjer med miljö- och hållbarhetsfokus.	Kommunledningsförvaltningen, Fritids- och kulturförvaltningen



HABO KOMMUN

www.habokommun.se



Remiss av Miljöprogram 2020-2030

Kommunstyrelsen i Habo kommun bjuder härmed in er att lämna synpunkter på Miljöprogram 2020-2030.

Om miljöprogrammet

Miljöprogrammet utgör det styrande dokumentet för det strategiska miljöarbetet i Habo kommun. Utgångspunkten för arbetet med ett nytt miljöprogram är Agenda 2030, de globala hållbarhetsmålen och de nationella miljö kvalitetsmålen. Vi utgår från Habo kommuns vision "den hållbara kommunen för hela livet" och de förutsättningar och den potential som vår kommun har.

Miljöprogrammet fokuserar främst på verksamheterna inom kommunen och deras möjlighet att påverka utvecklingen, men det finns även delar där vi riktar oss till näringsliv, föreningar och invånare. Utgångspunkten är att det finns många olika sätt att nå programmets mål och att alla kan bidra.

Miljöprogrammet innehåller en ambition och viljeinriktning att Habo kommuns verksamheter ska bidra till en miljömässigt hållbar utveckling. Programmet består av fyra fokusområden med mål och indikatorer:

- En klimatsmart kommun
- Hållbar konsumtion och produktion
- Hållbart nyttjande av natur, vatten och mark
- Utbildning, kommunikation och engagemang

Så här svarar du

Vi önskar svar senast den 15 maj 2020 med e-post till ks@habokommun.se Ange diarienummer KS18/129 i ämnesraden. Vi är tacksamma för svar per e-post i wordformat för att underlätta vårt arbete med att sammanställa svaren.

Kontakt

Ni är varmt välkomna att kontakta miljö- och hållbarhetsstrateg Anna Lööv på telefon 036-442 82 69 eller epost anna.loov@habokommun.se

SÄNDLISTA

Barn- och utbildningsnämnden
Byggnadsnämnden
Fritids- och kulturnämnden
Miljönämnden
Socialnämnden
Tekniska förvaltningen
Räddningstjänsten
Habo bostäder AB
Habo Energi AB
Habo kraft AB
Företagarna i Habo kommun
Industriklubben
Lantbrukarnas riksförbund
Representant för handel i Habo
Representant för besöksnäring i Habo
Naturskyddsföreningen i Habo
Lokala folkbildningsrådet c/o NBV
Svenska kyrkan
Energicentrum
Energikontor Norra Småland
Länsstyrelsen i Jönköpings län
Region Jönköpings län
Skogsstyrelsen
Jordbruksverket
Jönköpings kommun
Mullsjö kommun
Falköpings kommun
Tidaholms kommun