



REGIONFÖRBUNDET  
SÖDRA SMÅLAND

# **Trafikplan 2010-2011**

**Antagen av förbundsfullmäktige 2009-12-04**

## Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| 1. Ny budget och planeringsprocess.....   | 3  |
| 1.1 Ny planeringsprocess .....  | 3  |
| 1.2 Samverkan med skolan .....  | 3  |
| 2. Växjö stadstrafik.....   | 4  |
| 2.1 Biogas .....  | 4  |
| 2.2 Linnéuniversitetet .....  | 4  |
| 3. Subventionerade resor .....  | 5  |
| 3.1 Beläggingsgrad.....   | 5  |
| 3.2 Resandeutveckling.....  | 5  |
| 4. Ny kollektivtrafiklag, Lundins utredning och kollektivtrafikens avreglering..... | 6  |
| 4.1 Avsiktsförklaring.....  | 7  |
| 4.2 World Trade Center .....  | 7  |
| 4.3 Kommunikationssystem.....   | 7  |
| 5. Medlemsdialogen .....  | 8  |
| 5.1 Alvesta .....   | 8  |
| 5.2 Landstinget .....   | 8  |
| 5.3 Lessebo.....  | 9  |
| 5.4 Ljungby .....   | 9  |
| 5.5 Markaryd.....   | 9  |
| 5.6 Tingsryd .....  | 10 |
| 5.7 Uppvidinge.....   | 10 |
| 5.8 Växjö .....   | 11 |
| 5.9 Älmhult .....   | 11 |
| 6. Öresundståg.....   | 11 |
| 6.1 Pågatåg .....   | 12 |
| 6.2 Krösatåg.....   | 13 |
| 7. Fordonskvalitet.....   | 13 |
| 8. Trafikförändringar .....   | 15 |
| 8.1 Beslutade åtgärder med helårseffekt 2011 .....                                  | 15 |
| 8.2 Trafikförändringar dec 2010 .....   | 15 |
| 8.3 Växjö stadstrafik.....  | 15 |
| 8.4 Regiontrafiken .....  | 15 |
| 8.5 Tågtrafik.....  | 16 |
| 8.6 Samtliga åtgärder .....   | 16 |

# 1. Ny budget och planeringsprocess

När regionfullmäktige antog gällande trafikproduktionsplan 2009-2010 våren 2009 beslöt man även att förändra länstrafikens budgetprocess. Med början i år skall länstrafikens budget antas i december av regionfullmäktige för 2011. Detta föranleder vissa förändringar och nya krav på både medlemmarna och länstrafiken. Framförallt krävs en längre framförhållning från skolans sida för att kunna möta de förändrade resbehov som uppstår, inte minst för gymnasieeleverna.

Naturligtvis är det också mycket svårt att förutse framförallt intäktsutvecklingen men även kostnadsutvecklingen så långt i förväg.

## 1.1 Ny planeringsprocess

Huvudtidtabellsskiftet i Sverige har under decennier legat i juni. Helårstidtabellen har oftast börjat med en sommarperiod för att sedan övergå till vintertidtabell när skolorna börjar. Trafikåret följer i allt väsentligt läsåret växlingar inte minst i Kronoberg där inslaget av skolkortsresor är mycket stort.

Sedan några år finns ett EU-direktiv som reglerar tågtrafikens tidtabellsskifte för att underlätta för den internationella tågtrafiken, inte minst godstrafiken. Skiftet ligger i början på december vilket är föga kund- eller verksamhetsorienterat. Järnvägsstyrelsen har sedan implementerat skiftet fullt ut även i Sverige vilket påverkar all kollektivtrafik. Skånetrafiken övergår till tidtabellsskifte i december redan under 2009 medan övriga grannlän gör det 2010. Detta innebär följande;

- Nuvarande tidtabell för regiontrafiken gäller tom 2010-06-19
- En ny tidtabell görs för perioden juni-dec 2010
- En ny helårstidtabell görs from dec 2010 till dec 2011 men med en inlagd sommarperiod
- Detta påverkar ej tidtabellsskiftena i Växjö stadstrafik.

Även detta föranleder betydande anpassningar för både Länstrafiken och framförallt skolorna eftersom tidtabellsarbetet sker i maj-sep. Då måste förutsättningarna för det kommande läsårets behov arbetas in i tidtabellen vilket innebär en viss omställning.

## 1.2 Samverkan med skolan

Lsåret är förlagt inom de fastlagda ramar som överenskommit mellan Samtrafiken och SKL, se bil 1.

För att ytterligare förenkla informationen, inte minst för resenärerna, är det också önskvärt att skolorna i länet samordnar förläggningen av skollov och lovdagar. Det är också ett sätt att minska trafik kostnaderna för medlemmarna. Skillnaden i trafik kostnad mellan en lovdag och normaldag i den ordinarie linjetrafiken är 42 tkr/dag.

## 2. Växjö stadstrafik

Trafiksystemet är betydligt mindre jämfört med andra städer av samma storlek men ett mycket kostnadseffektivt system enligt tillgänglig branschstatistik. Systemets svårighet är att på ett attraktivt sätt lösa ytterligare en uppgift, tåganslutningar till en inte 100% styv tågtabell.

Stadstrafiksystemet är ett klassiskt stjärnät där de olika armarna möts på terminalen 2 gånger per timma för att möjliggöra byten mellan olika stadsdelar. För att kunna ankomma samtidigt avgår också bussarna samtidigt. Bytesmöjligheten är central i systemet. Vid vissa tillfällen passar ankommande eller avgående tåg väl till de fasta bytestiderna, vid andra mindre bra. Systemet är sedan uppbyggt så att reglertiderna (att hinna i fatt tidtabellen) ligger i ytterkanten för att störa resandet så lite som möjligt. All trafik är inte genomgående utan en hel del vänder vid resecentrum. Linje 3 t.ex utgår från resecentrum och linje 7 har ett större utbud mot universitetet jämfört med Evedal. Att snabbt kunna byta färdriktning på resecentrum är således angeläget.

Flera linjer har sedan ytterligare trafik i högtrafik som ligger mellan systemets fasta ankomst- och avgångstider.

Samtidigt som staden växt och trafiken har ökat har busstrafikens framkomlighet på gatanätet minskat och körtiderna till en viss del anpassats till detta. VL präglas av en stor effektivitet och högt fordonsutnyttjande. Detta leder till vissa systematiska förseningar men även en inneboende konflikt med entreprenörens arbetstagarorganisationer. Inom något år krävs en förlängning av vissa körtider samtidigt som systemet måste förtätas men det innebär också högre trafik kostnader, framförallt initialt, innan den utökade trafiken har attraherat de resandevolymer som krävs.

Kraven på stadstrafiken ökar kontinuerligt, inte minst anslutningarna till tågtrafiken. Det är närmast en omöjlig uppgift för ett så litet system som i Växjö, se även Trivectors utredning. Stadstrafiken bör byggas ut till minst 3 turer i timman i huvudnätet för att kunna erbjuda Växjöborna ett modernt transportsystem.

### 2.1 Biogas

Stadstrafiken kommer att drivas med biogas när den nya produktionsanläggningen på reningsverket är färdig. I avvaktan på detta planeras två biogasbussar att sättas i trafik efter nyår men det förutsätter att det finns biogas att tillgå. Om det inte finns biogas att tillgå belastas VL med fordonskostnader för fordon som inte går att använda i trafik.

Regionstyrelsen § 223 2008 fastställde principerna för biogasdrift och prissättningen av biogasen.

På sikt medför detta att förutsättningarna för bussdepån i Växjö förändras eftersom det krävs tillgång till biogas, helst via en nergrävd ledning, till depån. Ett gemensamt arbete pågår med Växjö och Länstrafiken om placering och lösning av depåfrågan.

### 2.2 Linnéuniversitetet

Den 1 januari 2010 bildas Linnéuniversitetet som är en sammanslagning av Högskolan i Kalmar och Växjö universitet. En konsekvens av sammanslagningen är att resandet mellan Kalmar och Växjö

beräknas öka. Några närmare prognoser är inte presenterade. Universitets målbild är att restiden campus till campus skall vara en timma. Det är en målsättning som för närvarande är svår att uppnå.

Turutbudet resecentrum universitetet uppgår till 4 turer/timma i högtrafik vardagar och 3 turer/timmar i mellantid vardagar. Därutöver finns trafiken på linje 1. Kvällar och helger är det en tur/timma till campus.

Under processen har också förts fram tankar på ett lokaltägsystem, med fler uppehåll mellan Kalmar-Växjö. Ett sådant system förlänger restiden Kalmar-Växjö och avlastar heller inte Öresundstågen på sträckan. Inom Kronobergs län är nyttan av ett sådant system vara litet.

### 3. Subventionerade resor

Förbundsfullmäktige har fastställt en policy för ytterligare subvention av resor samt vad som gäller för bytesresor och kompletteringstrafik.

Extra resor ombesörjs av Länstrafiken endast åt de huvudmän som Länstrafiken träffat särskilt skolskjutsavtal med.

Anpassning av körvägar och trafikutbud efter lokala förutsättningar och evenemang sker i samarbete med verksamhetsansvariga och kommunen.

Ytterligare subventioner av resor, t.ex. fria resor i någon omfattning, utöver vad fullmäktige fastställt, genomförs ej.

Förbundsstyrelsen kan besluta om enstaka undantag, företrädesvis i samband med nationella kollektivtrafikkampanjer.

I enlighet med § 9 i förbundsordningen äger medlemskommun rätt att inom kommunen bedriva trafik med en högre trafikstandard eller till lägre taxa, t.ex. Karl-Oskardagarna i Växjö. Trafikkostnaden täcks helt av medlemskommunen.

#### 3.1 Beläggningsgrad

Det minimimått som använts för att berättiga linjetrafik är sedan verksamheten började 7 resenärer per enkeltur eller 15 per dubbeltur.

Det är för att säkerställa hyggliga förutsättningar för kollektivtrafikens ekonomi. Framförallt blir det stora problem om ny och trafik med liten beläggning tillförs. Av hävd vet vi att det är svårt att ta bort svag trafik i det glesa systemet.

#### 3.2 Resandeutveckling

Resandeutvecklingen under året är ännu inte helt analyserad men en minskning av volymen under första halvåret kan konstateras. Däremot har intäkterna inte påverkats i samma omfattning. Eftersläpningen beror främst på det byte av biljetmaskinsystem och de praktiska problem som detta medför.

Resandeminskningen är i stora stycken kopplad till den lågkonjunktur som råder och drabbar även grannlänen.

Utöver konjunkturcykeln påverkas resandet rimligen också av att ungdoms-rabatten för gruppen 20-25 år togs bort vid årsskiftet och det påverkar naturligtvis resandet. Införandet av periodkort för studenter medför att periodkortsförsäljningen ökar och att motsvarande minskning sker för kontant och rabattkort.

Utvecklingen nedan speglar första halvåret 2009

#### Periodkort

|                    | Stadstrafiken | Regiontrafiken |
|--------------------|---------------|----------------|
| <b>Försäljning</b> | + 7 %         | - 4 %          |
| <b>Intäkter</b>    | + 5 %         | + 2 %          |
| <b>Resande</b>     | - 1 %         | - 12 %         |

#### Rabatt och kontant

|                 | Stadstrafiken | Regiontrafiken |
|-----------------|---------------|----------------|
| <b>Intäkter</b> | + 2 %         | + 7 %          |
| <b>Resande</b>  | - 10 %        | - 12%          |

## 4. Ny kollektivtrafiklag, Lundins utredning och kollektivtrafikens avreglering

Remisstiden gick ut under hösten och stora delar av förslaget erhöll skarp kritik från remissinstanserna. Propositionen planeras enligt uppgift att läggas under våren. Att det kommer att leda till vissa förändringar är mycket sannolikt. Delar av de förslag som lades fram är i stora delar genomförda i Kronoberg, framförallt samordningen och upphandlingen av skolskjuts och färdtjänst/sjukresor.

I remissyttrandet framfördes bland annat att förslaget inte ger resenären långsiktighet, stabilitet och enkelhet, vilket vi utvecklar nedan. Sett ur ett konkurrensperspektiv gynnar förslaget ett fåtal större transportföretag som har kapacitet och resurser att radikalt ändra förutsättningarna för sin verksamhet.

I Kronobergs län utförs linjetrafiken av 14 företag med sammanlagt cirka 147 bussar. Genom att utforma anbudsunderlag och efterföljande arbets sätt så att både stora och små företag har samma

förutsättningar medför lägre kostnad för skattebetalarna. Inslaget av kommersiell trafik bedöms som mycket litet, någon enstaka tur möjligen.

Tågtrafikens avreglering har påbörjats och planeras att ske i olika steg. En ny proposition är aviserad till våren 2010 som innebär att hela dagens tågtrafik kan konkurrensutsättas. Det innebär även att tågtrafiken över Öresundsbron blir dyrare eftersom trafiken måste erlägga full banavgift.

En avreglering av tågtrafiken kommer naturligtvis att i första hand påverka Öresundstågtrafiken. På vilket sätt och i vilken omfattning är idag svårt att säga.

I ett första läge kommer sannolikt konkurrensen om tåglägena att öka, framförallt på Malmö C. I ett senare skede kommer även konkurrensen över bron och uppbyggandet av parallella system (se Västkustbanan) att öka. Rimligen kommer gällande avtal, tex med DSB/First att löpa ut innan det fullt ut går att blanda rent kommersiell trafik med samhällsstödd. Fram tills att propositionerna är skrivna och antagna är det svårt att mer precist bedöma avregleringens konsekvenser.

## 4.1 Avsiktsförklaring

Branschorganisation SLTF har utarbetat en avsiktsförklaring där trafikhuvudmännen utmanas förbinda sig för vilka miljökrav man skall ställa vid kommande upphandlingar. En viktig del i avsiktsförklaringen är att öka resandet i Kronobergs län sattes ökningen till + 50%. Regionstyrelsen fastställde den 2 april följande inriktning för Länstrafiken:

- öka resandet med 50 % mellan 2005 och 2020
- förnyelsebara drivmedel skall 2012 användas i minst 20% av kollektivtrafiken och öka till 100% år 2020.
- 90 % av all tågtrafik skall 2012 drivas med förnyelsebar el och 100 % år 2020.

Med hänvisning till rådande konjunkturläge och medlemmarnas ekonomi kommer tidpunkten för när resandeökningen skall vara uppnådd att senareläggas.

## 4.2 World Trade Center

Byggandet av World Trade Center kommer att påverka förutsättningarna för kollektivtrafiken. Inte minst under byggtiden kommer kollektivtrafiken att utsättas för prövningar.

Ett problem kommer sannolikt att bli den långa byggtiden för hela projektet vilket innebär olika störningar under lång tid samtidigt som det tar tid innan det är färdigt. När det väl är färdigt bedöms slutresultatet bli bra, inte minst för tågresenärerna som får en tillgång till en station anpassad till dagens persontrafik.

## 4.3 Kommunikationssystem

Befintligt analogt kommunikationsradiosystem som svarar för kommunikationen mellan bussförarna, bussföretagen och kundcenter, börjar bli föråldrat och håller inte dagens mått på tillförlitlighet. Ett nytt system bör upphandlas och installeras under de närmaste åren. Tekniken har utvecklats mycket och processen bör påbörjas under 2010/2011.

## 5. Medlemsdialogen

Medlemmarna har ett besvärligt ekonomiskt läge samtidigt som nya tågsatsningar realiseras.

Besparingsmöjligheter har också diskuterats men det har varit svårt att komma fram till några större belopp. Det finns trafik med lågt resande och låg täckningsgrad men den utför trots detta angelägna uppgifter i ett längre samhällsperspektiv.

Överläggningar har skett med samtliga medlemmar och alla är överens om vikten av ett tidigt samråd och en god framförhållning från skolans sida.

### *Medlemmarnas synpunkter*

#### 5.1 Alvesta

En översyn av busstrafiken i samband med Pågatågstrafiken är viktigt för den totala trafikekonomin. Busstrafiken får även nya uppgifter, inte minst söder om Alvesta. Stationerna norr om Alvesta blir sannolikt inte färdiga förrän 2011.

Kompletteringstrafiken bör utvecklas ytterligare.

##### **Kommentarer**

Inför införandet av ett lokaltågssystem i länet ses den parallella busstrafiken över för att se vilka besparingar som det går att göra. Den första analysen är gjord och redovisades för medlemmarna 2008. Det finns vissa besparingsmöjligheter som måste tillvaratas. Den närmare diskussionen om detta förs med kommunen under våren 2010 inför tidtabellen 2010-2011.

En översyn av kompletteringstrafikens målorter och utbud planeras att göras under 2010.

Tågtrafiken Nässjö-Alvesta bedöms kunna komma igång när stationerna är färdiga, enl uppgift är de färdiga hösten 2011.

#### 5.2 Landstinget

Landstinget aviserade att de för närvarande ser det som svårt att av ekonomiska skäl klara alla de önskemål om utökningar av tågtrafik som diskuterats under en lång tid.

Landstinget lyfter även fram önskemålet om att se över finansieringen av Länstrafiken och underskottsfordelningen. Vilka andra modeller används i våra grannlän?

##### **Kommentarer**

De nya satsningarna på tågtrafik har diskuterats länge och beslut om att bygga stationer har tagits.

## 5.3 Lessebo

Påtalade önskemålet om busstrafik Skruv-Emmaboda samt en fortsatt dialog om stöd till väderskydd.

### Kommentarer

Frågan har lyfts till Kalmar Läns Trafik och de skall återkomma med upplägg och kostnaden.

## 5.4 Ljungby

Kommunen påtalar behovet av bättre busstrafik mot Växjö samt tåganslutningar i Alvesta. Pendlarna kräver även en hög komfort för resorna till/från Växjö.

Kompletteringstrafiken bör kunna utvecklas ytterligare och ett sätt att öka attraktiviteten är att i större utsträckning ha Ljungby som målort. Kompletteringstrafiken skulle kunna ersätta linjetrafiken under vissa förutsättningar och ett sådant upplägg borde beskrivas av Länstrafiken.

### Kommentarer

Trafiken mellan Ljungby-Växjö är komplicerad eftersom den löser så många uppgifter och som sinsemellan också står i konflikt med varandra. Den överflyttning av arbetsplatser som skett från Ljungby till Växjö har medfört nya utmaningar och förväntningar som inte alltid varit möjliga att leva upp till med tanke på hur trafiken handlas upp med en blandad fordonspark för att begränsa trafik kostnaderna.

Trafiken mellan Växjö-Ljungby har också byggts ut efterhand och det finns ytterligare förbättringar att göra.

Kompletteringstrafiken kan förbättras och LTK avser att göra en översyn av målorterna och trafikutbudet tillsammans med medlemmarna under 2010.

## 5.5 Markaryd

Kommunen lyfter fram behovet av Pågatågstrafik och att det är ett system det handlar om.

En förbättring av kollektivtrafiken till Laholm/Halmstad är önskvärd, inte minst eftersom pendlingen ökar.

Fler kvällsturer framförallt mot Hässleholm efterfrågas, idag vänder några i Vittsjö.

Tvärleden är nu igång och en ny kollektivtrafik till Osby är angelägen.

De trafikökningar som sker bör göras efter en tydlig prioriteringsordning.

### Kommentarer

Diskussionen om Pågatågstrafiken pågår. En viktig aspekt är dock att få med Halland på det gemensamma synsättet avseende Öresundståg Hässleholm-Markaryd-Halmstad-Göteborg.

En utökning av trafiken till Halland förutsätter en samsyn med berörda kommuner/landsting. Planeringsprocesserna är också olika mellan LTK och Hallandstrafiken.

Utökad kvällstrafik mot Skåne diskuteras med Skånetrafiken.

En gemensam utredning mellan Skånetrafiken och LTK om hur Tvärleden skall användas för kollektivtrafik skall genomföras under 2010.

## **5.6 Tingsryd**

Kommunen har ändrat sin skolorganisation samtidigt som elevunderlaget minskar betydligt.

Tåganslutningarna i både Ronneby och Växjö är viktiga för kommunen.

De besparingar som aviserats kommer att slå hårt mot landsbygden

### **Kommentarer**

Den förändrade skolorganisationen påverkar kollektivtrafiken och ett tidigt samråd är viktigt. Tåganslutningarna för linje 240 är viktiga både för Kronoberg och Blekinge.

Besparingar slår dessvärre alltid hårt mot den svagaste trafiken.

## **5.7 Uppvidinge**

Kommunen påpekar behovet av utökade resmöjligheter Lenhovda-Åseda. Anslutningarna i Nottebäck/Eke är viktiga och det vore intressant att även kunna koppla Braås mot Åseda.

Konstaterades att skolskjutskostnaderna är höga i kommunen vid jämförelse med andra kommuner.

Den nya bussterminalen i Alstermo blir färdig under 2010 men arbete påbörjas under 2009.

### **Kommentarer**

Trafiksystemet i Uppvidinge är uppbyggt till/från Växjö eftersom det är där volymen finns. En viktig del i trafikuppgiften är också att hålla ihop det långväga resandet mot Oskarshamn och Gotland. Eftersom delar av trafiken har tåganslutningar i både Alvesta och Högsby är det inte alltid lätt eller möjligt att lösa alla önskade uppgifter. Anslutningsmöjligheterna i både Eke och Nottebäck framgår rätt klart i Länstrafikens reseplanerare som finns på hemsidan.

Det går naturligtvis att analysera vad som krävs för att förbättra anslutningarna i Eke för Braås-Åseda.

Kommunens skolskjutskostnader är till stor del en spegling av det spridda boendet, som är väl utspritt över hela kommunens yta. Länstrafiken tar fram en jämförelse mellan antal skolskjutsfordon och skolelever för länets kommuner.

Det är positivt att arbete med terminalen i Alstermo kommer igång under året.

## 5.8 Växjö

Flygbussen integreras med linje 4 Öjaby för att erbjuda en robustare trafik som heller inte är lika tung att administrera. Den lösningen medför även att trafiken inte behöver förändras när flygets utbud eller tider förändras. Kommunen påpekar även att kostnaden för flygbusstrafiken bör ses som ett regionalt åtagande och att detta bör dryftas gemensamt med medlemmarna.

Trafikeringen till Östra lugnet bör byggas ut till hösten 2010 och att linje 1 använder den byggda vändslungan.

En förbättring av kvälls- och heltrafiken för att förbättra bland annat tåganslutningarna i VL.

Vad blir konsekvenserna av att förlänga sommaruppehållet på linje 7 och använda de resurserna till att bekosta en tidigareläggning av vintertidtabellen?

Krösatågstrafiken Nässjö-Alvesta flyttar fram trafikstarten tills att de nya stationerna är byggda.

### **Kommentarer**

Underskottsfördelningen av flygbussen diskuteras på medlemsdialogen.

Trafikförändringarna framgår i kap 8, trafikförändringar.

## 5.9 Älmhult

Kommunen önskar att fler bussturer angör Haganässkolan med tanke på komvuxelevernas resbehov.

Kompletteringstrafiken kan också utvecklas mer i kommunen. På sikt avser man även att undersöka möjligheterna för spårtaxi inom tätorten för att förbinda stationen-centrum och Haganäsområdet på ett bättre sätt.

Förväntningarna är stora på Pågatågstrafiken som planeras till december 2011.

### **Kommentarer**

Större delen av bussanslutningarna till Haganäs sker med Skånetrafiken. När Pågatågstrafiken etableras kommer större delen av den busstrafiken att försvinna vilket innebär att hela den kopplingen bör ses över i det sammanhanget. Det vore intressant att se hur stort resandebehovet är och vilken volym det handlar om.

## 6. Öresundståg

Behov av ytterligare tågsätt utreds av Öresundståg AB. Behovet bedöms ligga på ca 10 tågsätt varav Kronoberg i så fall skulle svara för 1-3 tåg. Ett Pågatågssystem avlastar Öresundstågen Växjö-Älmhult men inte Älmhult-Hässleholm, eftersom det blir en klar restidsförlust med Pågatågen på den delsträckan.

De turer som idag vänder i Växjö kommer sannolikt på sikt att gå vidare till Kalmar. Frågan har ej lyfts av Kalmar Läns Trafik AB. Det krävs även en del infrastrukturella åtgärder för att bygga ut trafiken. Kronobergs andel av trafikkostnaden beräknas till ca 5.5 MKR/år brutto.

I dagens trafik finns en lucka i norrgående riktning kl 18.48 från Malmö, vilket är olyckligt. Det sista södergående tåget går från Växjö redan 20.12. Det finns ett behov av ytterligare en avgång, 21.12. Nettokostnaden för den trafiken uppskattas till ca 715 TKR/helår.

Behovet av ytterligare dubbelkoppling och inte bara mot Skåne utan även mot Kalmar kan bli aktuellt till 2011.

Idag är det svårt att förutse det exakta behovet men den resandeprognos som är gjord visar på detta. När höstens resanderäkning är avslutad finns det bättre kunskap om belägningsgraden.

Tillkomsten av Linnéuniversitetet kan påverka resandet Växjö-Kalmar men någon prognos eller analys över den förväntade utvecklingen har ännu inte redovisats av universitetet.

I december 2010 invigs citytunneln under och genom Malmö, vilket innebär restidsvinster för trafiken mot Köpenhamn och inte minst en betydligt bättre tillgänglighet till centrala Malmö med den nya stationen vid Triangeln.

## **6.1 Pågatåg**

Förberedelserna för att komma igång med Pågatågstrafik mellan Kronoberg och Skåne fortskrider. Arbetet med upphandlingen av sträckan Hässleholm-Växjö påbörjas under hösten om trafiken skall kunna vara igång i december 2011. Det förutsätter att stationerna i länet är färdiga, för närvarande råder en viss osäkerhet avseende Vislanda samt att nödvändiga åtgärder vidtagits i Skåne. Det kan finnas en risk för förseningar men det bör kunna klarläggas under 2010.

För att trafikera Växjö station med ytterligare ett tågssystem krävs kapacitetsförbättringar. Ett första steg är ytterligare ett plattformsspår och en uppställningsplats i Råppe. Uppställningsplatsen i Råppe bör även utökas till ett komplett mötesspår (kräver ytterligare en växel samt förlängning av spåret och en anpassning i ställverket). Banverket har ännu inte accepterat den planerade trafikökningen till Växjö.

Länets nettokostnad beräknas uppgå till 13.3 MKR, helårseffekt. Trafiken beräknas nå en kostnadstäckningsgrad på 40 % samt att parallell busstrafik Vislanda-Växjö dras in för 1.5 MKR netto. Busstrafiken söder om Alvesta får en helt annan utformning jämfört med dagens trafik. All busstrafik Gemla-Alvesta kommer att tas bort. I den norra delen av Älmhult kommer busstrafiken att få en delvis annan roll, mer matning till och från Diö station. Att påbörja trafiken innan det är klarlagt att den kan angöra Växjö bedöms som oekonomiskt eftersom en stor del av nyttan och intäkterna uppstår i Växjö.

Pågatågstrafik Markaryd-Hässleholm har också utretts som ett försteg till den långsiktiga lösningen Hässleholm-Halmstad-Göteborg. Det senare kräver en överenskommelse med Halland som ännu inte träffats.

Ett utbyggt Pågatågssystem på Markarydsbanan förutsätter ett mötesspår i Bjärnum. Större delen av banan går i Skåne, endast ca 14 % ligger i Kronobergs län.

Traffikkostnaden för Kronobergs del beräknas i grova drag uppgå till ca 1.7 Mkr av den samlade kostnaden på 12.4 Mkr. Trafiken är upphandlad av Skånetrafiken och kan således sättas igång så fort det finns en överenskommelse och att infrastrukturåtgärderna är färdiga.

När detta skulle kunna ske är idag svårt att uppskatta men i den utredning som region Skåne tog fram nämndes 2012-2013 som möjligt datum för trafikstart.

När tunneln genom Hallandsåsen är färdig (2015) finns utrymme på banan för att börja den tänkta Öresundstågtrafiken.

## 6.2 Krösatåg

Upphandlingen är nu inne i sitt slutskede och avtalstiden är 2010-12-12 till 2018-12-12 med möjlighet till tre års förlängning. För den trafik som berör Kronobergs län har Regionstyrelsen beslutat att utbudet Värnamo-Växjö skall uppgå till 5 (motsvarande dagens) med möjlighet att utöka till 8. Parallellt finns också kust till kust med 5 turer vilket innebär ett acceptabelt utbud mellan Växjö-Värnamo. Trafikstart är i december 2010.

En situation kan komma att uppstå där det krävs prioriteringar av trafikutbudet mellan Alvesta och Växjö. I det läget kan Krösatågen Växjö-Värnamo komma att vända i Alvesta och resenärerna får byta till Öresundståg eller Pågatåg.

Nässjö-Alvesta-Växjö skall trafikeras med två dubbelturer, samtidigt som nya stationer i Lammhult och Moheda byggs. Trafikutbudet kan sedan öka till 5 dubbelturer. Eftersom stationerna inte är färdiga är det rimligt att trafikstarten Nässjö-Alvesta skjuts upp till dess att de är byggda. Enligt uppgift är färdiga under 2011. För att genomföra den förändringen krävs en samsyn mellan Jönköpings länstrafik och LTK. Alternativt att Jönköping bedriver trafiken på egna meriter tills dess att stationerna i Kronoberg är klara.

Trafikutbudet för att erhålla önskvärda regionala effekter måste utökas betydligt och harmoniseras med Pågatågen Hässleholm-Växjö. Trafiken bör byggas ut till 5 turer i vardera riktningen 2012 och 11 2013.

Nettokostnaden för Kronobergs andel av trafiken är beräknad till 6.5 MKR, helårseffekt för 2012 och 530 tkr för en månads trafik om stationerna är färdiga till december 2011.

## 7. Fordonskvalitet

De fordon som upphandlats är av varierande kvalitet, ålder och utrustning för att begränsa kostnaderna för medlemmarna. I högtrafik åtgår samtliga fordon vilket innebär att de äldre fordonen används i mindre omfattning jämfört med nyare. Kostnaden för att byta 4 äldre fordon mot 4 nya är 1.4 MKR.

## Sammanställning fordonskvalitet Länstrafikens linjetrafikfordon (2009-10-14)

| Entreprenör  | A-fordon | B-fordon | C-fordon | D-fordon | E-fordon | Summa                 |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|-----------------------|
| Veolia Tr. Sverige AB<br>(Växjö stadst. 20 A, 3 B) | 37       | 16       | 0        | 37       |          | 90                    |
| Bergkvarabuss AB                                   | 1        |          |          |          |          | 1                     |
| Ramkvillabuss AB                                   | 10       | 2        | 1        |          |          | 13                    |
| Ryssbybygdens Buss AB                              | 6        |          |          | 2        |          | 8                     |
| Moheda Buss AB                                     | 2        |          |          | 3        |          | 5                     |
| Grimslövsbuss AB                                   | 5        |          | 1        | 1        |          | 7                     |
| Dacke Trafik AB                                    | 8        |          |          |          |          | 8                     |
| Nilsbuss AB  | 5        |          |          |          |          | 5                     |
| Markaryds Taxi AB                                  |          |          |          |          | 2        | 2 (OBS!<br>Småfordon) |
| Åseda Trafik AB                                    |          |          |          | 1        |          | 1                     |
| Roggans Buss AB                                    |          |          |          | 2        |          | 2                     |
| Mjåla Buss AB                                      | 2        |          |          |          |          | 2                     |
| Ivar Svensson Trafik AB                            | 1        |          |          |          |          | 1                     |
| Gerts Busstrafik AB                                | 1        |          |          |          |          | 1                     |
| Tingsryds Busstrafik AB                            |          |          |          | 1        |          | 1                     |
| SUMMA  | 78       | 18       | 2        | 47       | 2        | 147                   |
|  | 53,1%    | 12,2%    | 1,4%     | 32%      | 1,4%     |                       |

Bland D fordon återfinns ett stort antal skolskjutsfordon som upphandlas i linjetrafikupphandlingen för att få bättre konkurrens vid upphandlingen.

## 8. Trafikförändringar

### 8.1 Beslutade åtgärder med helårseffekt 2011

Följande utökningar var budgeterade 2010 för att träda i kraft i augusti 2010 och för att få full effekt under 2011.

- Linje 150 Markaryd-Ljungby en ny dubbeltur
- Linje 142 Lammhult-Växjö en ny dubbeltur
- Linje 145 Ljungby-Halmstad ny dubbeltur M-L

### 8.2 Trafikförändringar dec 2010

Följande trafikförändringar är budgeterade och införs i sep 2010 för Växjö stadstrafik och i december i regiontrafiken.

### 8.3 Växjö stadstrafik

- Fortsatt utökning av dagens trafik till Östra Lugnet 700 tkr i bruttokostnad och 420 tkr i nettokostnad, helårseffekt.
- Förbättrad helg- och kvällstrafik vilket också innebär bättre tåganslutningar 600 tkr i bruttokostnad samt 400 tkr i nettokostnad, helårseffekt.
- Utökad helgtrafik/tåganslutningar till universitetet, 40 tkr i bruttokostnad och 32 tkr i nettokostnad.
- Nerläggning av flygbussen, en besparing på 955 tkr, helårseffekt.
- Summa nettokostnadsförändring, helår VL -103.

### 8.4 Regiontrafiken

- Standardförbättring i fordonsparken, 2 D-fordon byts till 2 A-fordon, 700 tkr.
- Utökad trafik Växjö-Ljungby, bruttokostnad 800 tkr/ 500 tkr netto.
- Uppvidinge-Växjö, utökad bla helgtrafik och sommartrafik samt förändringar Norrhult-Åseda 300 tkr/200 netto.
- Alvesta-Växjö 111, sommartur mitt på dagen 28 tkr, 17 netto.
- Skruv-Emmaboda 18 tkr brutto och 15 tkr netto i helårskostnad, förutsätter samverkan med Kalmar län.

- Indragning av helgtrafiken linje 325 Markaryd-Halmstad (kräver samsyn med Halland), - 30 tkr netto.
- Indragning av parallell busstrafik Vislanda-Alvesta-Gemla-Växjö, nettoeffekt 2011 -125 tkr.
- Summa regiontrafikens nettokostnadsförändring, helår 1 277 tkr.

## **8.5 Tågtrafik**

- Krösatågstrafik Värnamo-Växjö, oförändrat utbud jämfört med idag, helårsseffekt netto 2011 4 558 tkr.
- Krösatågstrafik Nässjö-Alvesta-(Växjö), nettokostnad 150 tkr 2011.
- Pågatågstrafik Hässleholm-Växjö dec 2011 under förutsättning att all nödvändiga åtgärder är avslutade, kostnad brutto 24.6 Mkr/helår och netto 13.3 Mkr helår. Budgeteffekt 2011, nettokostnad 1 233 tkr.
- Pågatågstrafik Markaryd-Hässleholm, 1,7 MKR/år brutto för Kronobergs län. Budgeteffekt netto för 2011 120 tkr.
- Ytterligare en dubbeltur Malmö-Växjö, 715 nettokostnad.
- Ytterligare behov av multipelkoppling i Öresundståg 2 090 tkr netto.
- Summa tågtrafik nettokostnad 2011, 8 866 tkr.

## **8.6 Samtliga åtgärder**

Nettokostnaden för samtliga åtgärder uppgår till 10 040 kr.

# Bilaga 1

Nr 10 dec 2007

Samtrafikens långsiktig plan 2008-2015

Gemensamt tidtabellsskifte för tåg och buss.

|      | <b>övergång till</b> | <b>övergång till</b> |
|------|----------------------|----------------------|
|      | sommartidtabell      | vintertidtabell      |
| 2009 | 14 juni              | 16 augusti           |
| 2010 | 20 juni              | 22 augusti           |
| 2011 | 19 juni              | 21 augusti           |
| 2012 | 17 juni              | 19 augusti           |
| 2013 | 16 juni              | 18 augusti           |
| 2014 | 15 juni              | 17 augusti           |
| 2015 | 14 juni              | 16 augusti           |