



Uppföljningsrapport Kollektivtrafik

KRONOBERG 2018

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Dnr. 19RGK1055



*Artikel 7 ur EU:s kollektivtrafikförordning
1370/2007.*

”Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, och de utvalda kollektivtrafikföretagen samt de ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som kompensation. Rapporten ska skilja mellan busstrafik och spårtrafik, den ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuellt beviljade ensamrätters art och omfattning.”

Innehållsförteckning

1. Inledning och syfte	1
2. Allmän trafikplikt och avtal	2
2.1 Allmän trafikplikt.....	2
2.2 Kollektivtrafikföretag och kostnadsersättningar	2
2.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal	2
2.4 Kommersiell linjetrafik	2
3. Målbild i Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025	4
4. Kollektivtrafikens utveckling 2018 och måluppföljning	6
4.1 Attraktivitet och användbarhet.....	6
4.2 Miljö och hälsa	12
4.3 Tillgänglighet för en hållbar regional tillväxt.....	16
4.4 Ekonomi	17
5. Bilagor	19
5.1 Förteckning beslut allmän trafikplikt.....	19
5.2 Förteckning Trafikavtal med kostnadsersättningar 2018.....	19
5.3 Förteckning kommersiell linjetrafik 2018	19
5.4 Jämförelse med grannlänen.....	20

1. Inledning och syfte

Sedan den 1 januari 2012 gäller en ny kollektivtrafiklag i Sverige (SFS 2010:1065). Införandet av en ny kollektivtrafiklag innebär att varje län ska ha en regional kollektivtrafikmyndighet som ska upprätta ett trafikförsörjningsprogram. Region Kronoberg är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i Kronobergs län och är ansvarig för kollektivtrafiken. Ett trafikförsörjningsprogram ska bland annat fastställa mål, behov av kollektivtrafik och beskriva en långsiktig utveckling av densamma.

De skattesubventionerade resurserna ska användas så effektivt som möjligt samtidigt som planering och utförande ska följa SFS 2010:1065, Lag om kollektivtrafik. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och utför regelbundna uppföljningar av hur olika regioner administrerar och planerar kollektivtrafiken.

Denna rapport tas fram i enlighet med kap. 7.1 i EU:s kollektivtrafikförordning och SKL har tagit fram en vägledning i vilken det framgår vilket innehåll denna rapport bör ha och hur den bör utformas. Region Kronoberg har valt att följa dessa rekommendationer. De flesta nyckeltal och övrig statistik är densamma som Region Kronoberg årligen lämnar till Trafikanalys och även tidigare till SKL:s *Öppna jämförelser*. För mer statistik gällande kollektivtrafikens utveckling hänvisas till dessa källor.

Syftet med denna rapport är att den ska vara ett centralt verktyg för att årligen presentera vårt arbete för Transportstyrelsen samt utgöra sammanställning för vår egen kontroll av verksamheten. I rapporten följs Region Kronobergs beslut om allmän trafikplikt upp.

Vidare har årets rapport som syfte att följa upp de målsättningar som är antagna i Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025, vilka i hög utsträckning återspeglar ambitionerna i den regionala utvecklingsstrategin *Gröna Kronoberg 2025*. Nu reviderar Region Kronoberg den regionala utvecklingsstrategin genom att bland annat tydligare lyfta in mål kring social hållbarhet, såsom jämställdhet, jämlikhet, icke-diskriminering, hälsa och landsbygdsutveckling. I och med detta har beslut tagits om att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram för Region Kronoberg 2021 – 2030. Ett skäl till att lyfta in denna måluppföljning i rapporten till Transportstyrelsen är att få ett samlat underlag till det fortsatta arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram.

Region Kronoberg hoppas även att rapporten ska bidra till en bra dialog om kollektivtrafikens utveckling samt bli en kunskapskälla för beslutsfattare och andra berörda.

2. Allmän trafikplikt och avtal

Kollektivtrafiklagen anger att beslut om allmän trafikplikt ska föregå en upphandling. Beslutet ska ange vad som ska upphandlas och varför det ska upphandlas för att motivera att trafiken inte lämnas till den kommersiella marknaden. Syftet är att allmänhet och kollektivtrafikföretag ska få information om politisk ambitionsnivå gällande kollektivtrafik i olika områden. Här beskrivs dessa beslut och vilka företag som utförde kollektivtrafik i Kronoberg under hela eller delar av året. Kostnader för respektive avtal redovisas samt eventuella överenskommelser som har gjorts utöver traditionella upphandlingar i konkurrens. Även den kommersiella kollektivtrafik som utförs i Kronoberg beskrivs överskådligt.

2.1 Allmän trafikplikt

Med allmän trafikplikt menas, enligt EU-förordningen om kollektivtrafik (1370/2007), de krav som behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse att bedriva utan att få ersättning från det allmänna eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Den trafik som omfattas av allmän trafikplikt ska motiveras i trafikförsörjningsprogrammet. Den ska ge en samhällsekonomisk nytta, tillgodose behovet av resor i vardagen och säkerställa ett långsiktigt sammanhållet kollektivtrafiksystem. De beslut om allmän trafikplikt som har fattats i Kronoberg framgår av bilaga 5.1.

2.2 Kollektivtrafikföretag och kostnadsersättningar

Under 2018 hade Region Kronoberg elva trafikavtal inom linjelagd regionbusstrafik, två inom linjelagd stadsbusstrafik och tre inom tågtrafik. Förteckning av avtal och utbetalda ersättningar framgår av bilaga 5.2. Avtal inom serviceresetrafiken innehåller förutom allmän trafik även närtrafik, sjukresor och färdtjänst.

2.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal

Region Kronoberg upphandlar all trafik regelbundet. Ensamrätter eller direkttilldelade avtal förekommer normalt inte. Undantaget har varit Krösatågtrafiken mellan Växjö – Värnamo, Växjö – Nässjö – Jönköping och Växjö – Hässleholm. En ordinarie upphandlingsprocedur har genomförts och tilldelningsbesked fattades i december 2017. Tågkompaniet, som numera heter VY, vann upphandlingen, men den överklagades och upphandlingsprocessen ska göras om. VY kör trafiken från december 2018 genom direktupphandling till dess att ny upphandling har avslutats.

2.4 Kommersiell linjetrafik

Kommersiell linjetrafik är sedan 2012 tillåten utan tillstånd, men med anmälningsskyldighet. I Kronoberg fanns under 2018 fem företag som bedrev någon form av kommersiell linjetrafik i Kronoberg.

SJ AB bedriver regionaltågstrafik mellan Kalmar och Göteborg. Denna trafik fyller flera funktioner, både som interregional trafik mellan ändpunkterna och som lokal tågtrafik för daglig pendling. I denna trafik har Region Kronoberg, genom Länstrafiken Kronoberg, ett biljettsamarbete med SJ.

Avtalet för detta biljettsamarbete löper dock snart ut och kommer att omförhandlas. SJ:s utbud kompletterar den av Region Kronoberg upphandlade Öresundstågstrafiken.

Vidare finns SJ:s snabbtågstrafik mellan Stockholm och Malmö, som i Kronobergs län gör uppehåll i Alvesta och Älmhult. Denna trafik förbinder Kronoberg med övriga delar av landet och inte minst Stockholm.

Merresor bedriver under varumärket Snälltåget busstrafik från Karlskrona till Alvesta med stopp i Växjö samt tågtrafik mellan Stockholm och Malmö med uppehåll i Alvesta.

Nettbuss trafikerar sträckan Växjö – Vetlanda – Stockholm.

FlixBus trafikerar sträckan Kalmar – Växjö – Alvesta – Jönköping – Stockholm med stationer även i Kosta, Lessebo och Hovmantorp i Kronobergs län. Även sträckan Malmö – Stockholm trafikerar Ljungby i Kronobergs län.

Under delar av 2018 trafikerade Gerts Busstrafik sträckan Älmhult – Växjö Småland Airport, men denna flygbuss är numera nedlagd.

Mer information om trafiken finns i bilaga 5.3.

3. Målbild i Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025

Tanken är, som nämns i inledningen, att denna uppföljningsrapport ska utgöra underlag för målformuleringarna i förslaget till ett nytt trafikförsörjningsprogram för Region Kronoberg 2021 – 2030. Därför följs gällande målområden, mål och indikatorer i trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025 upp.

Trafikförsörjningsprogrammet 2016 – 2025 har som övergripande målbild **HÅLLBAR KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ALLA**. För att på ett tydligt sätt kunna arbeta mot målbilden har fyra målområden tagits fram: *Attraktivitet och användbarhet*, *Miljö och hälsa*, *Tillgänglighet för hållbar regional tillväxt* och *Ekonomi*. Dessa målområden har därefter delats in i sju mer ingående mål, vilka följs upp med hjälp av 23 specifika indikatorer. Nedan ges en sammanfattning av målområden, mål och indikatorer.

Tabell 1. Målområden och mål i Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025.

Målområde	Mål
Attraktivitet och användbarhet	Fler och nöjdare resenärer!
	Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och enkel att använda
	Kollektivtrafiksystemet ska vara robust och pålitligt
Miljö och hälsa	Kollektivtrafiksystemet ska bli mer resurseffektivt och bidra till minskad klimatpåverkan
	Kollektivtrafiksystemet ska bidra till ökad hälsa
Tillgänglighet för en hållbar regional tillväxt	Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla en sammanhållen och gränslös region
Ekonomi	Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad ekonomisk resurseffektivitet

Tabell 2. Indikatorer för respektive mål.

<p>Fler och nöjdare kunder!</p> <ul style="list-style-type: none"> Resandet ska i genomsnitt öka med minst 3 procent per år, och uppnå minst 10,6 miljoner resor år 2020 och minst 12,4 miljoner resor år 2025 Antal personkilometer ska öka i minst samma takt som antal resor Kollektivtrafikens marknadsandel i Kronobergs län ska vara minst 13,5 procent år 2025, delmål 12,5 procent 2020 Antal resor per invånare ska öka (47 resor/person 2014) Nöjd Kund Index (NKI) ska vara minst 70 procent 2020 och minst 75 procent år 2025 (66 procent år 2014) Allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg ska öka (51 procent år 2014)
<p>Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och enkel att använda</p> <ul style="list-style-type: none"> Bytespunkter och hållplatser med minst 20 påstigande per dygn eller minst 4000 påstigande per år ska åtgärdas så att de uppfyller krav på tillgänglighet enligt Hållplatshandbokens prioriteringar (berör ca 10 procent av samtliga hållplatser) Bytespunkter och hållplatser i linjetrafik där många barn och ungdomar reser, ska åtgärdas enligt Hållplatshandbokens prioriteringar (berör ca 10 procent av samtliga hållplatser) Resenärerna ska i högre grad uppleva att det är enkelt att resa med Länstrafiken Kronoberg (73 procent 2014)
<p>Kollektivtrafiksystemet ska vara robust och pålitligt</p> <ul style="list-style-type: none"> Punktligheten i trafiken ska öka Andel inställda turer ska minska
<p>Kollektivtrafiksystemet ska bli mer resurseffektivt och bidra till en minskad klimatpåverkan</p> <ul style="list-style-type: none"> Samtliga fordon i den upphandlade trafiken ska köras på förnyelsebara bränslen år 2020 Utsläpp av partiklar från busstrafik ska vara max 0,015 g/kWh (0,02 g/kWh år 2014) Utsläpp av kväveoxider från busstrafik ska vara max 1 g/kWh (2 g/kWh år 2014) Energieffektiviteten ska öka, max 0,15 kWh/personkilometer i busstrafiken
<p>Kollektivtrafiksystemet ska bidra till ökad hälsa</p> <ul style="list-style-type: none"> Kollektivtrafiksystemet ska bidra till ökad hälsa
<p>Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla en sammanhållen och gränslös region</p>

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

Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad ekonomiska resurseffektivitet

- Antal resor per utbudskilometer ska öka (0,70 resor/utbudskilometer år 2014)
- Nettokostnad per resa
- Nettokostnad per invånare
- Självfinansieringsgraden ska vara minst 50 procent

4. Kollektivtrafikens utveckling 2018 och måluppföljning

I detta avsnitt görs dels en måluppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 2016 – 2025, dels beskrivs kollektivtrafikens utveckling gällande kostnader, intäkter och resande under 2018. Nyckeltal har beräknats utifrån grundstatistiken.

4.1 Attraktivitet och användbarhet

Nedan beskrivs antal resor, trafikens omfattning och marknadsandel för kollektivtrafiken.

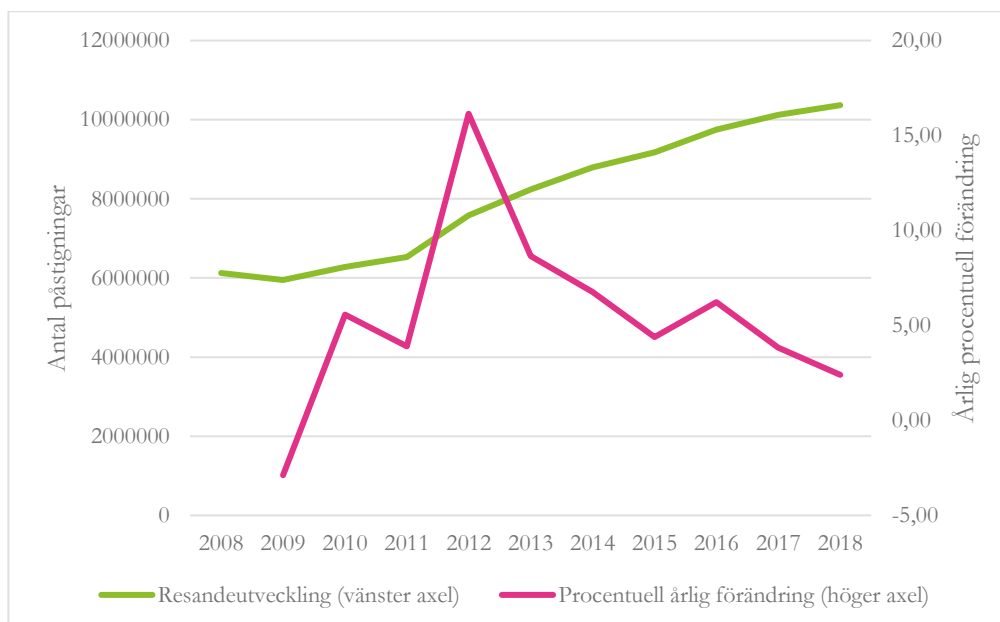
Målområde: Attraktivitet och användbarhet

Mål: Fler och nöjdare resenärer! Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och enkel att använda. Kollektivtrafiksystemet ska vara robust och pålitligt.

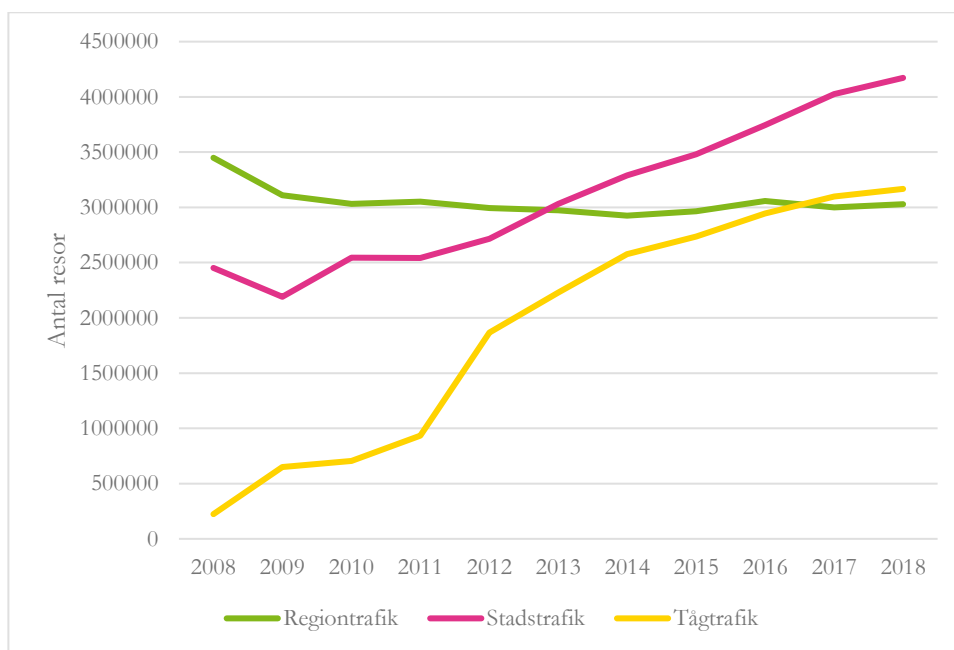
Resandeutveckling

För att kunna följa upp målet kring fler och nöjdare resenärer har en indikator om att resandet ska öka i genomsnitt med minst tre procent per år satts. År 2020 ska minst 10,6 miljoner resor göras och år 2025 ska antal resor uppgå till minst 12,4 miljoner. Vidare är indikatorer gällande att antal personkilometer ska öka i minst samma takt som antal resor, att kollektivtrafikens marknadsandel i länet ska vara minst 13,5 procent år 2025 med ett delmål på 12,5 procent år 2020 och att antal resor per invånare ska öka antagna.

De senaste åren har kollektivtrafikresandet i Kronobergs län ökat i stadig takt. Under perioden 2015 – 2017 ökade resandet i genomsnitt med 4,2 procent per år. Det senaste året låg ökningstakten på 2,4 procent. Jämfört med andra län har Kronoberg haft den åttonde högsta resandeökningen 2015 – 2017.



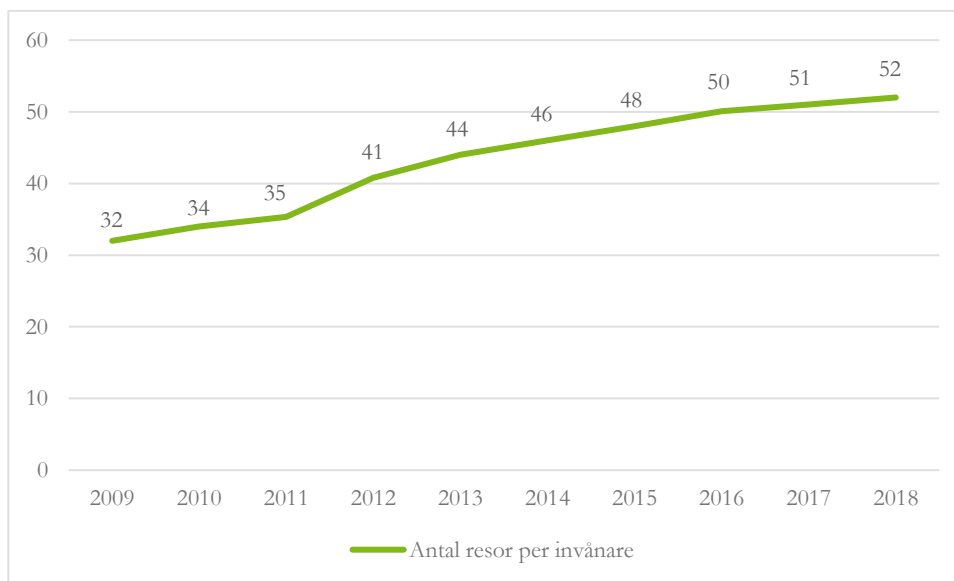
Figur 1. Antal resor med kollektivtrafik i Kronobergs län 2008 – 2018 samt procentuell årlig förändring.



Figur 2. Antal resor med kollektivtrafik i Kronobergs län 2008 – 2018 fördelat på olika trafikslag.

Flest resor sker i stadstrafiken, som under 2018 stod för 40 procent av alla kollektivtrafikresor i regionen. Tågtrafiken och regionbusstrafiken har i stort sätt lika stor andel, 31 procent respektive 29 procent. Mellan 2015 och 2018 stod stadsbuss- och tågtrafiken för 95 procent av länets resandeökning. En förklaring till detta är att det under denna tid skett en överflyttning av resor från regionbusstrafiken till tågtrafiken eftersom att nya tågstationer har öppnat och regionbusslinjer har lagts om.

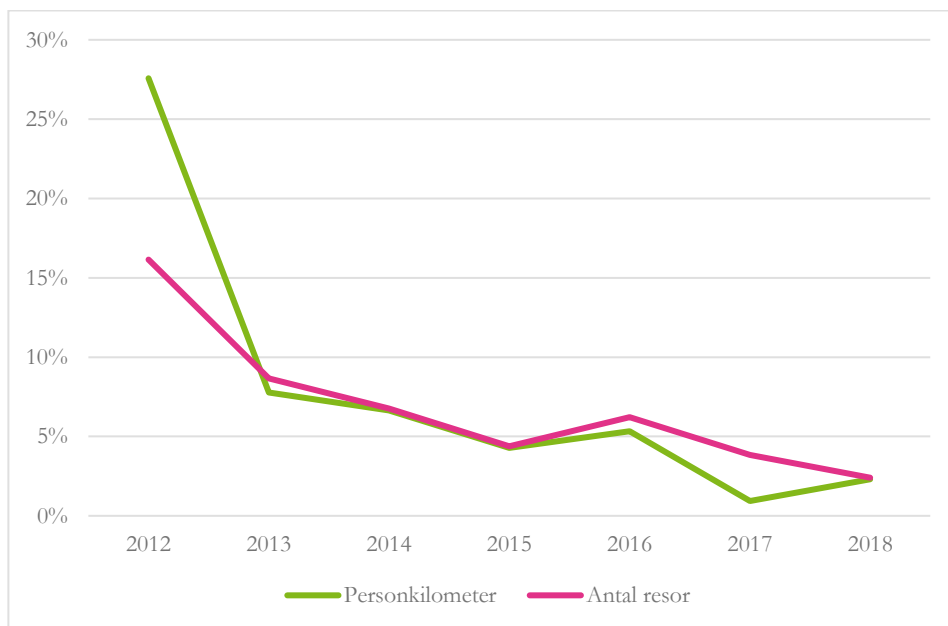
För att nå resandemålen behöver antalet kollektivtrafikresor i länet öka med i genomsnitt 2,6 procent per år under den resterande delen av programperioden (2019 – 2025). Under 2018 låg ökningen under denna nivå, men sett till hela programperioden har den genomsnittliga resandeökningen varit betydligt högre. Måluppfyllelsen är således avhängig på att den avtagande ökningstakten som noterades under 2017 och 2018 inte fortsätter framöver.



Figur 3. Antal resor med kollektivtrafik per invånare i Kronobergs län 2009 – 2018.

De senaste tre åren har antal resor per invånare i genomsnitt ökat med tre procent per år och 2018 uppgår siffran till 52 resor per invånare, varav 36 resor per invånare görs i busstrafiken och 16 resor per invånare görs i tågtrafiken. Perioden 2015 – 2018 hade Kronobergs län den tionde högsta ökningen av antalet resor per invånare. Den hittillsvarande utvecklingen ligger i linje med målet om ett ökat antal kollektivtrafikresor per invånare. Detta innebär att resandetendensen i länet generellt sett ökat under programperioden – den genomsnittlige invånaren reser något mer nu än tidigare år. Den framtida utvecklingen är dock avhängig en mängd faktorer, såsom befolkningsökning och resvanor.

Mellan 2013 och 2016 ökade antal personkilometer, det vill säga antal kilometer som alla resenärer färdas sammanlagt, i samma takt som antal resor. Under 2017 ökade dock antal resor med fyra procent medan antal personkilometer endast ökade med en procent, vilket innebär att främst kortare resor ökade under 2017. 2018 låg ökningen av antal resor respektive antal personkilometer åter på samma nivå. Sammantaget under hela programperioden har antal personkilometer ökat med nio procent medan antal resor ökat med tretton procent. Detta innebär att antalet korta resor relativt sätt har blivit fler och att målet om att antal personkilometer och antal resor ska öka i samma takt således inte har uppnåtts. I riket som helhet ökade antal personkilometer med en procent medan antal resor ökade med sex procent under åren 2015 – 2017. I jämförelse med riket är skillnaden mellan ökningen av personkilometer och antal resor mindre i Kronobergs län.



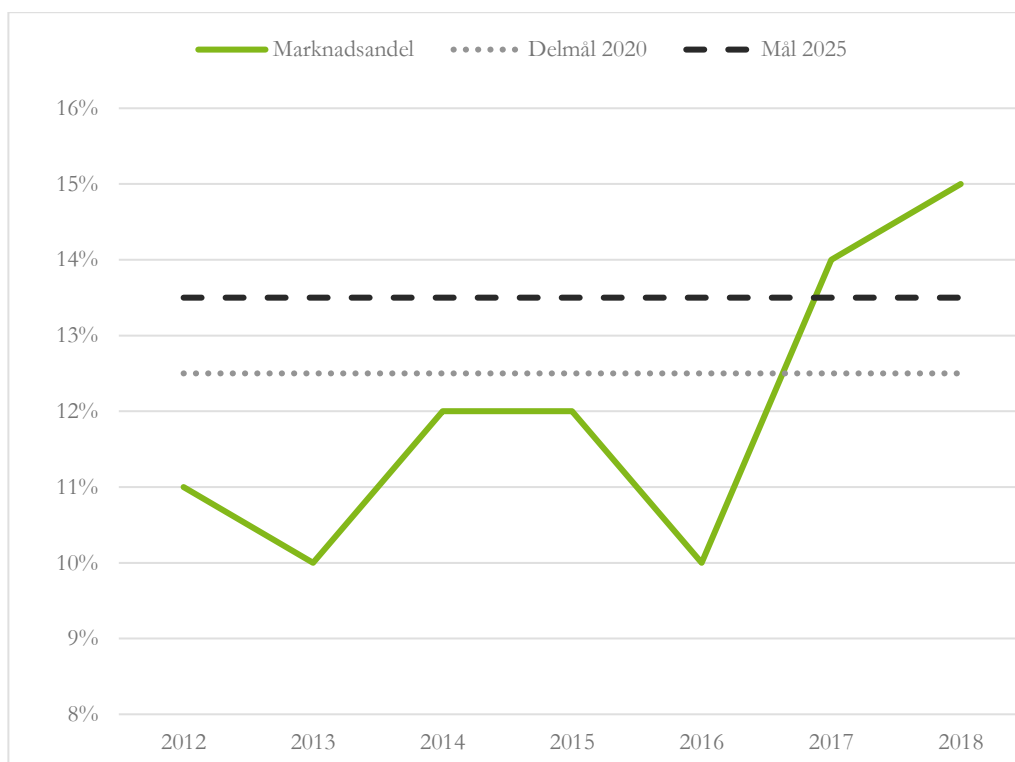
Figur 4. Årlig procentuell förändring av antal personkilometer och antal resor i Kronobergs län 2012 – 2018.

Att antalet personkilometer inte har ökat i samma utsträckning som antalet resor under programperioden beror till stor del på att det är kortare resor, såsom stadsbusstrafik, som stått för en väsentlig del av resandeökningen. Samtidigt har antalet resor i regionbusstrafiken haft en relativt svag ökningstakt, vilket minskar genomsnittslängden på en resa som företas med kollektivtrafik i länet. För att målet ska uppnås behöver således längre resor öka i förhållande till antalet kortare resor. Bedömningen de närmaste åren är att ökningstakten av tågtrafiken, och därmed en del av antalet längre resor, sannolikt kommer att vara något lägre. De omfattande banarbeten som pågår i järnvägsnätet och som är planerade framöver medför störningar i tågtrafiken vilket påverkar

förtroendet för trafiken. Detta i kombination med regionbusstrafikens svaga ökningstakt medför troligen att antal resor procentuellt sett kommer att öka mer än antal personkilometer under de kommande åren.

Kollektivtrafikens marknadsandel

Under de senaste fyra åren har kollektivtrafikens marknadsandel av den motoriserade trafiken i Kronobergs län ökat från tolv till femton procent. Värt att nämna är att *Kollektivtrafikbarometern* fick en ny utförare (CMA Research) och ny mätmetod den 1 januari 2017. Bytet av utförare sammanföll, för Kronobergs län, med en ökning av marknadsandelen från tio procent 2016 till femton procent 2018.



Figur 5. Kollektivtrafikens marknadsandel i Kronobergs län 2012 – 2018.

Kollektivtrafikens marknadsandel i riket som helhet låg 2018 på 31 procent, vilket innebär att Kronobergs län ligger långt under genomsnittet. Jämfört med grannlänen har Kronoberg en procentenhet lägre marknadsandel än Jönköping och Blekinge (båda sexton procent), samma som Halland (femton procent) och tre procentenheter högre marknadsandel än Kalmar (tolv procent). I Skåne ligger marknadsandelen på 30 procent. Kollektivtrafikens marknadsandel tenderar att samverka med den aktuella geografins befolkningstäthet. Ju högre täthet, desto högre marknadsandel.

I relation till det uppsatta målet på 13,5 procent ligger länet på en högre nivå i den senaste mätningen (15 procent). Det är dock svårt att bedöma om bytet av utförare av *Kollektivtrafikbarometern* förklarar ökningen eller om den faktiskt är ett resultat av att kollektivtrafiken vunnit resandeandelar i länet. För att kunna göra en rättvis och säkrare målbedömning av marknadsandelens utveckling behövs fler jämförbara datapunkter. Den nuvarande målnivån bör även i arbetet framöver diskuteras som en följd av den nya mätmetoden.

Resultaten i *Kollektivtrafikebarometern* är generellt sett ojämna från år till år. SKL skriver i *Öppna jämförelser 2017* att resultatet för marknadsandelen som hämtats från *Kollektivtrafikebarometern* är behäftad med en betydande felmarginal på regional nivå (1,8 – 4 procent). Detta innebär att en stor del av variationen i Kronobergs län de senaste åren kan vara ett resultat av slumpen.

Tillgänglighet

Begreppet tillgänglighet kan användas på flera sätt inom kollektivtrafiken. Dels för att beskriva förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att använda kollektivtrafiken, dels för att beskriva kollektivtrafikens närhet till bostäder och målpunkter. SKL använder i sin statistik begreppet tillgänglighet i betydelsen tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Det är också i den betydelsen som begreppet diskuteras i denna rapport.

Region Kronoberg har möjlighet att påverka och underlätta tillgängligheten till kollektivtrafiken på flera sätt. I de fordonsupphandlingar som Länstrafiken Kronoberg genomför finns också möjlighet att påverka olika tillgänglighetsaspekter i de fordon som används för vår trafik. Detta är en viktig fråga för Region Kronoberg och den möjliggör ett inkluderande trafiksystem.

I vår roll som regional kollektivtrafikmyndighet och länsplaneupprättare för vi en dialog med länets kommuner och Trafikverket kring hur kollektivtrafikens infrastruktur kan förbättras, vilket bland annat innefattar länets hållplatser. I Region Kronobergs gällande trafikförsörjningsprogram finns ett uttalat mål om att hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn eller minst 4000 påstigande per år ska vara tillgänglighetsanpassade och uppfylla övriga ställda krav till år 2025. Dessa finns beskrivna i *Hållplatshandboken*, som finns som bilaga till trafikförsörjningsprogrammet. Kring dessa frågor förs en kontinuerlig dialog med berörda aktörer. Vidare är Region Kronoberg positiva till att flera kommuner i Kronoberg har sökt och erhållit statliga medel genom stadsmiljöavtalen kopplat till kollektivtrafikåtgärder.

2014 fanns det 239 hållplatslägen med fler än 4000 påstigande per år. I dagsläget finns det inte uppdaterad statistik på hur många av dessa som uppfyller de krav gällande tillgänglighet som den regionala kollektivtrafikmyndigheten har satt upp i trafikförsörjningsprogrammet. Vidare finns det också ett mål om att hållplatser och bytespunkter i den allmänna kollektivtrafiken där många barn och unga reser ska åtgärdas enligt de prioriteringar som finns i *Hållplatshandboken*. Bilden är att relativt få hållplatser uppfyller samtliga krav, men att många uppfyller delar av kraven. Det finns alltså en tydlig bild över vilka hållplatser det gäller, däremot ingen exakt bild över vad som behöver göras för att uppnå kraven fullt ut. Det finns inte heller någon utvecklad metod att följa upp vilka hållplatser och bytespunkter som används av många barn och unga.

Tillgänglighet anknyter också till att det ska vara enkelt att resa. En indikator för att följa upp detta är de som reser med Länstrafiken Kronoberg i högre grad ska uppleva att det är enkelt att resa i kollektivtrafiken i länet.

Tabell 3. Andelen resenärer som anser att det är enkelt att resa med Länstrafiken Kronoberg 2014 – 2018.

2014	2015	2016	2017	2018
73 %	73 %	75 %	77 %	78 %

Andelen som anser att det är enkelt att resa med Länstrafiken Kronoberg har ökat för varje år under programperioden och låg 2018 på 78 procent. Genomsnittet för riket som helhet låg på 74 procent under 2018, vilket innebär att Kronobergs län står sig väl i jämförelse med övriga län.

Målet om att det ska vara enkelt att resa har under programperioden uppnåtts och även om trenden pekar på en fortsatt ökning så går detta inte att förutsätta. För att kunna analysera utvecklingen framöver behöver en bedömning av orsakerna bakom ökningen genomföras. I denna analys är det också av vikt att fokusera på varför inte alla resenärer tycker att det är enkelt att resa med kollektivtrafik.

Nöjdhet

Hur kollektivtrafiken i Kronoberg uppfattas mäts på flera olika sätt. Den mest omfattande undersökningen görs genom *Kollektivtrafikbarometern*, där flera olika kvalitetsmått används. Ett vanligt förekommande mått är NKI, *Nöjd Kund Index*. För Kronobergs del har detta index utvecklats positivt de senaste åren.

Frågan som ställs är ”Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?” och värdet speglar andelen som har svarat 4 eller 5 på en femgradig skala. Frågan ställs till de som nyttjar kollektivtrafiken en gång per månad eller oftare.

Som indikatorer för att följa upp nöjdheten i regionen gäller dels att NKI ska vara minst 70 procent 2020 och minst 75 procent 2025, dels ska allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg öka.

Tabell 4. NKI samt allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg 2012 – 2018.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
NKI	59 %	63 %	66 %	69 %	73 %	68 %	68 %
Allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg	45 %	46 %	50 %	50 %	53 %	56 %	58 %

Under perioden 2015 – 2018 har NKI balanserat kring delmålet 70 procent (2020), vilket innebär en ökning med nästan tio procentenheter från 2012. Dock har nöjdheten i länet minskat något, och fallit under delmålsnivån, både 2017 och 2018. NKI för hela landet har legat relativt stabilt på 61 – 62 procent 2012 – 2016, men minskade till 58 procent 2017. I jämförelse med hela landet står sig således kollektivtrafiken i Kronobergs län väl avseende nöjdhet.

Variationerna i NKI antyder att måttet är känsligt och att det kan förändras relativt mycket från år till år. För att nå det relativt sett ambitiösa målet krävs en ökning de kommande åren. Värt att notera är att mätmetoden för NKI förändrades 2017, vilket innebär att NKI över hela landet sjönk i relation till tidigare mätningar. Inför det kommande arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram och vid framtagandet av nya målsättningar är det viktigt att ta hänsyn till detta. Målsättningen med ett NKI på 75 procent är ett högre mål än något annat länstrafikbolag i Sverige uppnår idag och det kan komma att vara kostnadsdrivande om detta ska kunna uppnås.

Allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg, i åldrarna 15 – 85 år, har ökat för varje år under programperioden och ligger på 58 procent 2018, vilket ligger i linje med målsättningen. Det är regionbusstrafiken som inte följer den övriga trenden. I dagsläget är allmänhetens nöjdhet bara indelad utifrån ålder, detsamma gäller för NKI; hur det ser ut mellan olika grupper och tidpunkter eller hur

det är fördelat inom länet vet vi inte. För att kunna göra en mer uttömmande målbedömning behövs en utökad statistik och vidare analys.

Punktlighet

Att bussen eller tåget trafikerar enligt tidtabell är centralt för kollektivtrafikens attraktivitet. Förseningar förekommer dock och i syfte att öka kunskapen kring varför förseningar uppstår har Region Kronoberg med start i januari 2016 följt upp punktligheten för busstrafiken och från 2017 även tågtrafiken. För att nå målet om att kollektivtrafiksystemet ska vara robust och pålitligt ska punktligheten i trafiken öka. Detta kan följas i tabellen nedan, uppdelat på regionbusstrafik, Växjö stadstrafik och de olika tågsystemen. Tabellen visar hur stor andel av den totala trafiken som avgår inom tre, fem respektive tio minuter från utsatt tid.

Tabell 5. Andel av buss- och tågtrafik som avgår enligt tidtabell (RT = Rätt tid).

	2016	2017	2018
Regionbuss (RT + 10 min)	97,4 %	97,4 %	96,8 %
Stadsbuss Växjö (RT + 5 min)	94,7 %	92,5 %	92,6 %
Krösatåg Nord (RT + 3 min)	-	85,2 %	91,0 %
Krösatåg Syd (RT + 3 min)	-	86,2 %	91,0 %
Öresundståg (RT + 3 min)	-	84,3 %	87,0 %
Pågatåg (RT + 3 min)	-	96,0 %	97,0 %

Andelen region- och stadsbussar som håller sig inom tidsintervallet för punktligheten (fem minuter för stadsbussar respektive tio minuter för regionbussar) har minskat något sedan punktligheten började mätas. Särskilt stadstrafikens punktlighet har minskat, vilket är en följd av stora trafikomläggningar i centrala Växjö. Dock är punktligheten relativt hög med siffror på över 90 procent.

Punktligheten för tågtrafiken har ökat för samtliga tågssystem. Särskilt stor har ökningen varit för Krösatågen som har förbättrat sin punktlighet med cirka fem procent i både nord- och sydgående riktning. Utifrån tillgänglig statistik är målet om en ökad punktlighet uppfyllt för tågtrafiken, men ytterligare mätpunkter är nödvändiga för att kunna uppskatta hur trenden ser ut framöver. Stora banarbeten i södra Sverige, framförallt längs Södra stambanan, har påverkat och kommer fortsättningsvis att påverka tågtrafikens punktlighet.

Omfattningen av planerade banarbeten och trafikomläggningar för såväl tåg- som busstrafik påverkar både resandes och icke-resandes förtroende för kollektivtrafiken eftersom att det leder till störningar. Något som också påverkar förtroendet för kollektivtrafiken kopplat till punktlighet är inställd trafik. I trafikförsörjningsprogrammet finns en indikator om att andelen inställda turer ska minska, men i nuläget finns det ingen tillgänglig statistik gällande detta.

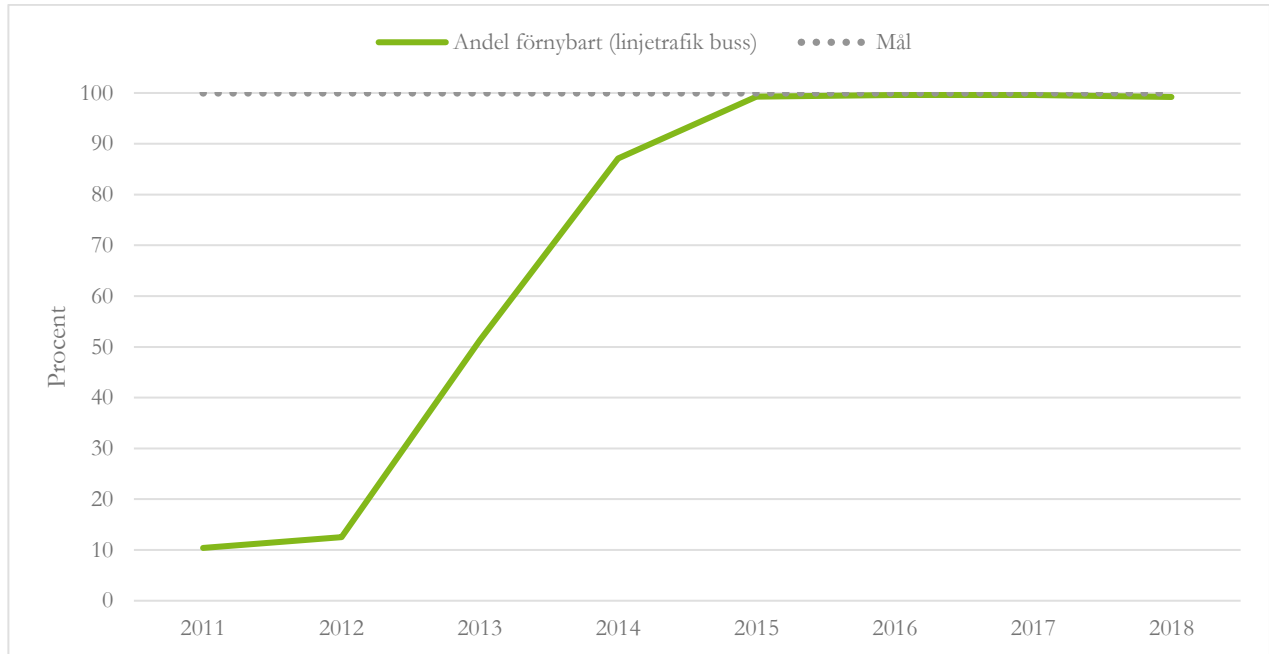
4.2 Miljö och hälsa

Nedan beskrivs olika aspekter av miljö och hälsa kopplat till kollektivtrafiken.

Målområde: Miljö och hälsa

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

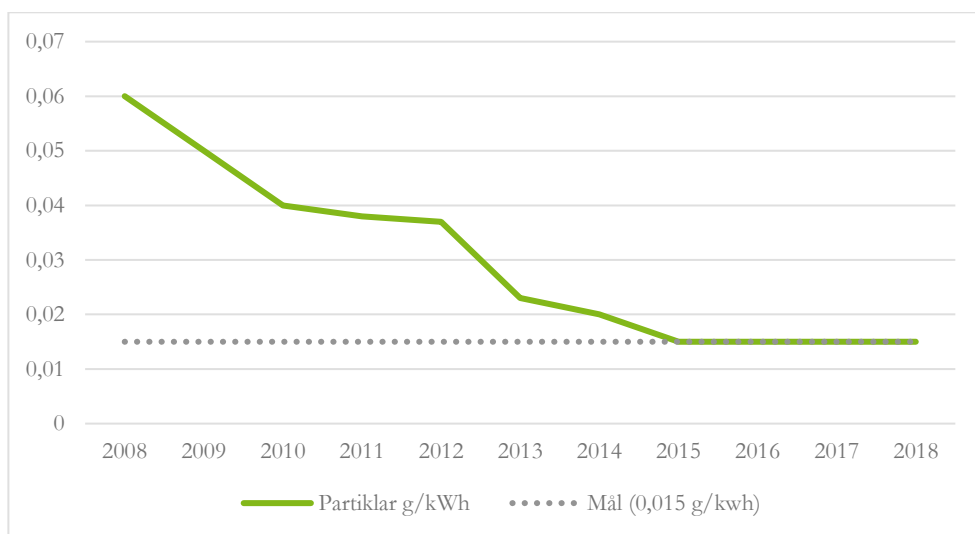
En aspekt av miljö kopplat till kollektivtrafik kretsar kring förnyelsebara drivmedel. Som indikator för detta gäller att samtliga fordon i den upphandlade busstrafiken ska köras på förnyelsebara bränslen år 2020.



Figur 6. Andel fordon i linjetrafiken (buss) som använder förnybara drivmedel 2011 – 2018.

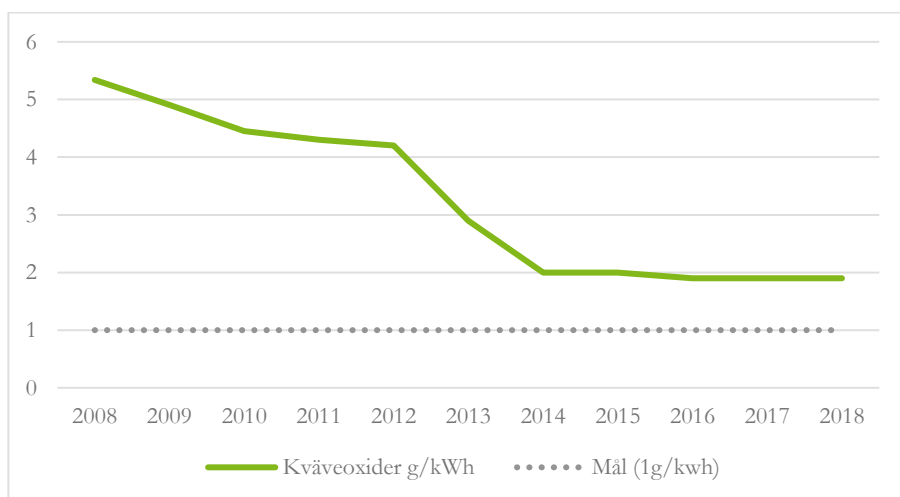
Andelen fordon i linjetrafiken som använder förnybara drivmedel ökade från 12,5 procent 2012 till 87,1 procent 2014. Sedan dess har ökningen fortsatt och ligger 2018 på 99,3 procent. Målet att samtliga fordon i linjetrafiken ska använda förnybara drivmedel uppnåddes 2015 och har sedan dess legat stabilt. En stor anledning till att ökningen blev så stor mellan 2012 och 2014 är att ett nytt trafikavtal gällande busstrafiken startade 2013. Inför 2023 ska hela Länstrafiken Kronobergs bussflotta upphandlas på nytt och i detta förs diskussioner om att ta steget vidare mot en elektrifiering i delar av kollektivtrafiknätet.

En annan viktig aspekt kopplat till miljö är hur stora utsläpp av partiklar respektive kväveoxider som busstrafiken har. Som indikator för detta gäller att utsläpp av partiklar från busstrafiken ska vara max 0,015 g/kWh och utsläpp av kväveoxider från busstrafiken ska vara max 1 g/kWh. En annan indikator är att energieffektiviteten ska öka och att busstrafiken ska ligga på max 0,15 kWh/personkilometer.



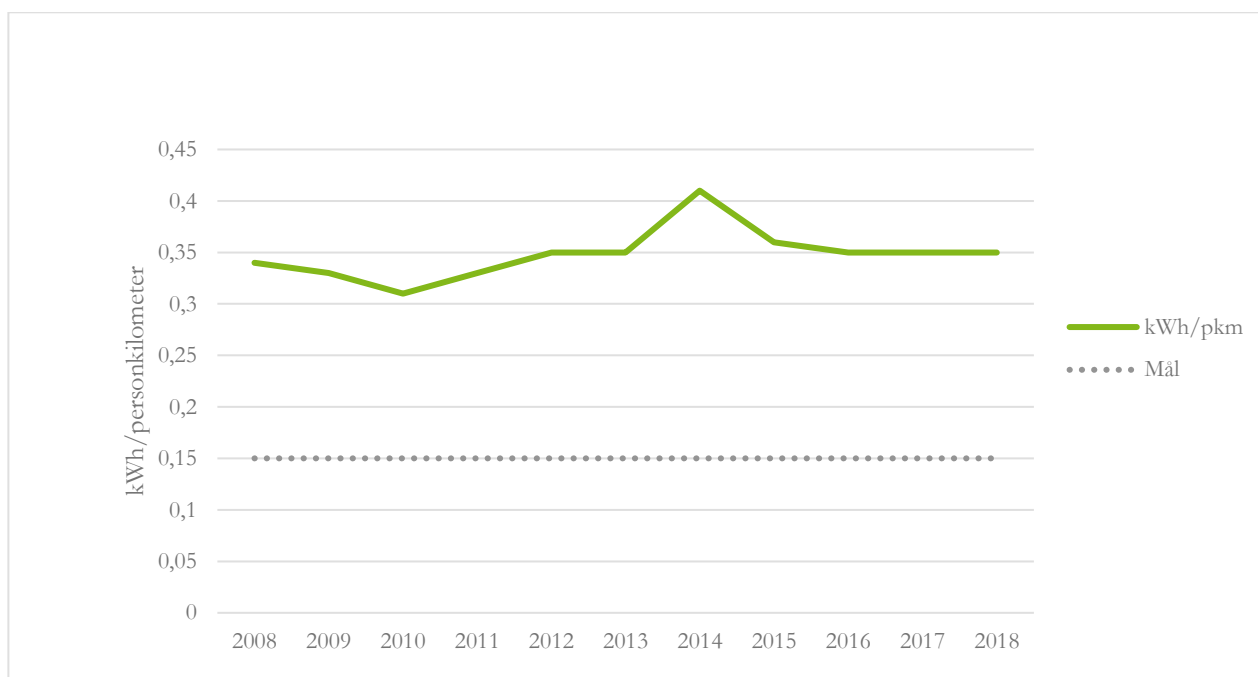
Figur 7. Utsläpp av partiklar i g/kWh 2008 – 2018.

Utsläpp av partiklar från busstrafik mätt i g/kWh minskade från 0,02 g/kWh 2014 till 0,015 g/kWh redan 2015 och har sedan dess legat kvar på denna nivå. Målet om ett maximalt utsläpp av partiklar är således uppnått, men samtidigt viktigt att fortsätta arbeta med.



Figur 8. Utsläpp av kväveoxider i g/kWh 2008 – 2018.

Tros att andelen fordon med förnyelsebara drivmedel har ökat så har utsläppen av kväveoxider legat kvar på 1,9 – 2,0 gram kväveoxider per kWh under hela programperioden och målet är således inte uppnått. En anledning till detta är att dagens bussflotta till allra största del körs med Euro 5 motorer. Euro 6 motorer och de kommande Euro 7 motorerna släpper ut mindre kväveoxider och då hela bussflottan ska upphandlas på nytt till 2023 bedöms det därför finnas en möjlighet att målet ska kunna uppnås till 2025. Måluppfyllnaden är dock beroende på vilka drivmedel som väljs i upphandlingen. Sannolikt är att det kommer krävas en viss andel elbussar för att målet ska kunna nås, varför Länstrafiken Kronoberg nu utreder elektrifiering närmare.



Figur 9. Energi användning (kWh/personkilometer) för den linjelagda busstrafiken 2008 – 2018.

Energieffektiviteten i busstrafiken har under hela strategiperioden legat stabilt på 0,35 kWh/personkilometer, men trots att den legat stabilt har den inte förbättrats. Målet om 0,15 kWh/personkilometer har inte uppnåtts och trenden visar inte på någon förbättring.

Dagens stadsbusstrafik drivs på biogas med Euro 5 motorer som är relativt energikrävande. Bedömningen är att den kommande upphandlingen av nya bussar, med bättre motorer i kombination med en elektrifiering av delar av bussflottan, möjliggör att målet kan nås till 2025. Även ett jämnare trafikflöde, fler resenärer ombord och eco-driving påverkar möjligheten att nå målet.

I trafikförsörjningsprogrammet lyfts även att kollektivtrafiksystemet ska bidra till en ökad hälsa. Idag följs inte kollektivtrafikens hälsopåverkan upp på ett systematiskt sätt. Det råder viss oklarhet hur kollektivtrafikens påverkan på hälsa ska mätas. Generellt kan dock påpekas att de minskade utsläppen av partiklar och kväveoxider, både till följd av att fler reser kollektivt och en övergång till förnybara bränslen, bidrar till en hälsosammare stadsmiljö.

Det finns flera utredningar att hänvisa till som påvisar kollektivtrafiksystemets positiva bidrag på hälsa. WSP har i rapporten *Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna 2018* bland annat visat att kollektivtrafiken bidrar till att minska antalet dödade och skadade i trafikolyckor samt att kollektivtrafiken ökar människors vardagsmotion. Trivector har i rapporten *Värdering av kollektivtrafikens samhällsnytta i Kronobergs län* belyst att de positiva folkhälsoeffekterna av anslutningsresor med gång och cykel till dagens kollektivtrafik i Kronobergs län uppgår till en summa av 662 miljoner kronor per år. Vidare har WSP även i rapporten *Kollektivtrafikens samhällsnytta* påvisat hälsoeffekterna av ett aktivt resande, där kollektivtrafiken bidrar till många människors vardagsmotion genom att stimulera gång och cykling för resor till och från stationer och hållplatser.

4.3 Tillgänglighet för en hållbar regional tillväxt

Kvalitet är ett centralt begrepp inom kollektivtrafiken. Branschen har under lång tid arbetat hårt för att kartlägga viktiga parametrar inom kvalitetsbegreppet. Genom *Kollektivtrafikbarometern* kan kollektivtrafikens kvalitet följas på ett kontinuerligt och likvärdigt sätt över hela Sverige.

Målområde: Tillgänglighet för en hållbar regional tillväxt

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

Tillgänglighet

Tillgänglighet handlar även om möjligheten att resa inom regionen samt till andra delar av Sverige. En indikator som synliggör detta är restidskvoter. Specifikt syftar det till att restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil mellan kommunernas centralorter och Växjö samt andra viktiga relationer inom och till omkringliggande län ska minska. Även restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil inom Växjö tätort ska minska.

Tabell 6. Restidskvoter för inomregionala relationer till Växjö.

Ort	Ort	Kvot 2013	Kvot 2018
Växjö	Åseda	1,25	1,125
Växjö	Lessebo	0,76	0,63
Växjö	Tingsryd	1,49	1,0
Växjö	Älmhult	0,84	0,7
Växjö	Markaryd	-	1,71
Växjö	Ljungby	1,11	1,11
Växjö	Alvesta	0,7	0,65
Genomsnitt		1,025	0,99

Tabell 7. Restidskvoter för mellanregionala relationer.

Ort	Ort	Kvot 2013	Kvot 2018
Tingsryd	Karlshamn	2,5	1,2
Älmhult	Osby	0,5	0,5
Älmhult	Malmö	0,8	0,8
Markaryd	Hässleholm	0,7	0,7
Ryd	Olofström	2,1	1,4
Ljungby	Värnamo	1,3	1
Genomsnitt		1,32	0,93

Restidskvoterna för kollektivtrafik med tillgänglig data från 2013 samt 2018 visar att kvoterna i de flesta relationerna har minskat mellan de två tidpunkterna, de som inte minskat är oförändrade. Resttiden med kollektivtrafik har således, i de flesta fall, förbättrats för dessa relationer, vilket är i enlighet med målet. En brist i jämförelsen är dock att det saknas viss data för en del relationer från 2013, vilket innebär att jämförelsen inte är heltäckande. Inför framtagandet av ett nytt trafikförsörjningsprogram bör restidskvoter för fler relationer sammanställas så att målet kan följas upp på ett bättre sätt.

Vad gäller restidskvoter inom Växjö tätort så finns ingen data från tidigare år. Under 2018 har dock infrastrukturåtgärder, såsom bussfiler på två platser i Växjö, färdigställts och stadsbusslinje 3 har

rätats ut vilket ger snabbare resor. Ytterligare åtgärder är sannolikt på gång under 2019 – 2020. Statistik kommer att sammanställas för att utgöra jämförelsepunkt inför kommande måluppföljningar.

En annan indikator i det gällande trafikförsörjningsprogrammet kopplar an till att resmöjligheterna till och från grannlänens huvudorter samt i andra starka mellanregionala relationer ska bli fler samt att restiderna till och från grannlänens huvudorter ska minska. Under strategiperioden har en mindre ökning av resmöjligheterna mellan Växjö och Jönköping samt Växjö och Malmö/Köpenhamn förekommit. Även busstrafiken mellan Ljungby och Halmstad har ökat. Däremot är resmöjligheterna mot Kalmar och Karlskrona oförändrade. För att uppnå målet fullt ut krävs troligen kostsamma åtgärder. Vad gäller restiderna är de oförändrade.

4.4 Ekonomi

Nedan beskrivs kollektivtrafikens ekonomiska utveckling ur olika perspektiv. I kostnader ingår alla kostnader för Region Kronoberg som hänförs till kollektivtrafiken, men som inte är ersättning till trafikoperatörerna. Några av de större posterna ligger inom biljettförsäljning, marknadsföring, hållplatsunderhåll och trafikplanering där bland annat personalkostnader ingår.

Målområde: Ekonomi

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

Kollektivtrafikens intäkter och kostnader (miljoner kronor)

Under de senaste åren har kollektivtrafikens intäkter ökat. Samtidigt har även kostnaderna ökat och detta markant. Att kollektivtrafikens kostnader överstiger dess intäkter med råge är en utveckling som syns generellt inom kollektivtrafiken.

Tabell 8. Kollektivtrafikens intäkter och kostnader 2014 – 2018.

	2014		2015		2016		2017		2018	
	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader
Buss	123,4	285,9	124,8	296,1	133,7	303,7	137,5	328,0	145,7	344,2
Tåg	129,5	172,3	131,2	182,7	141,0	188,7	140,5	188,0	142,7	197,0
Totalt	252,8	458,3	256,0	478,8	274,7	492,3	278,0	515,9	288,4	540,2

Självfinansieringsgrad

Nedan redovisas självfinansieringsgraden för kollektivtrafiken i Kronobergs län. Som indikator för detta område har satts att självfinansieringsgraden ska vara minst 50 procent.

Tabell 9. Självfinansieringsgrad för kollektivtrafiken i Kronobergs län 2014 – 2018, samt tåg respektive buss 2018.

2014	2015	2016	2017	2018	Tåg 2018	Buss 2018
55 %	54 %	56 %	54 %	53 %	72 %	42 %

Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad, eg. täckningsgrad, har legat över målnivån på 50 procent under hela perioden för det gällande trafikförsörjningsprogrammet. Noterbart är att tågtrafikens självfinansieringsgrad är avsevärt mycket högre än busstrafikens. De senaste årens trend är att självfinansieringsgraden minskar, så även om målet är uppnått antyder siffrorna en utveckling mot minskad självfinansieringsgrad. Viktigt att poängtera är att under denna tid har ny trafik införts, vilket påverkar självfinansieringsgraden då de första åren av en uppbyggnadsperiod påverkar ekonomin. Det finns alltså en risk för att konflikter mellan resandemål och målet om minst 50 procents själv-

finansieringsgrad kan uppstå, det vill säga mellan att göra satsningar på kollektivtrafiken och att ha en stabil självfinansieringsgrad.

Utbudskilometer och nettokostnader

Nedan redovisas antal resor per utbudskilometer, nettokostnad per resa och nettokostnad per invånare.

Tabell 10. Antal resor per utbudskilometer 2014 – 2018.

2014	2015	2016	2017	2018
0,7	0,71	0,73	0,75	0,74

Tabell 11. Nettokostnad per resa 2014 – 2018.

2014	2015	2016	2017	2018
30 kr	30 kr	29 kr	30 kr	31 kr

Tabell 12. Nettokostnad i kronor per invånare.

	2014	2015	2016	2017	2018
Nettokostnad i kronor per invånare	1386	1420	1433	1529	1592
Index	1,00	1,02	1,03	1,10	1,14

Antal resor per utbudskilometer, det vill säga antalet kilometer utförda med fordon i linjetrafiken, ökade mellan 2014 och 2017. Mellan 2017 och 2018 minskade dock antal resor per utbudskilometer något. Gällande utbudskilometer kan man generellt säga att ju längre avstånd mellan tätorter samt mellan bostäder och arbetsplatser, desto fler utbudskilometer krävs för att upprätthålla en bra service.

Trots ett ökat antal resor per utbudskilometer har emellertid nettokostnaden per resa samt per invånare ökat under perioden 2014 – 2018. Nettokostnaden per resa ökade från 30 till 31 kronor, ökningen ser liten ut men totalt sett ger det en ökning på tre procent. Nettokostnaden per invånare ökade rejält under perioden, vilket till viss del beror på att trafikeringskostnadernas index stigit kraftigt de två senare åren. Nettokostnader är beroende av ett flertal faktorer, men tre faktorer med stor betydelse är befolkningstäthet, landyta och subventionsgrad (procentuell andel av kostnaderna för länets regionala kollektivtrafik som finansieras med kommunal- och landstingsskatt plus generella stadsbidrag). Kronobergs län har en relativt låg befolkningstäthet på en stor landyta och subventionsgraden ligger på strax över 50 procent enligt *Öppna jämförelser*.

Under samma period som trafikutbudet har ökat med elva procent har nettokostnaden per invånare stigit med fjorton procent. Så trots att trafikutbudet och antal resor per utbudskilometer ökat så ökade både nettokostnad per resa och per invånare.

5. Bilagor

5.1 Förteckning beslut allmän trafikplikt

Nedan återfinns de beslut angående allmän trafikplikt som är fattade av Region Kronoberg. Gällande all linjetrafik med buss så påbörjades den nuvarande upphandlingen innan den nya lagstiftningen trädde i kraft och tilldelningsbeslut fattades innan den 1 juli 2012. För denna trafik gällde då särskilda övergångsregler som innebar att beslut om allmän trafikplikt inte behövdes. Inga nya beslut om allmän trafikplikt fattades under 2018. För mer information gällande trafikplikt i Kronoberg, vänligen kontakta Region Kronoberg, Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Sträcka	Trafiksystem	Dnr.
Markaryd – Hässleholm	Pågatåg	16RK1086
Markaryd – Halmstad	Pågatåg	16RK1086
Växjö – Hässleholm	Krösatåg	16RK1355
Växjö – Värnamo – Jönköping	Krösatåg	16RK1355
Växjö – Nässjö – Jönköping	Krösatåg	16RK1355
Hässleholm – Alvesta – Kalmar	Öresundståg	11/0305

5.2 Förteckning Trafikavtal med kostnadsersättningar 2018

Operatör	Regionbuss	Växjö stadstrafik	Älmhults stadstrafik	Öresundståg	Krösatåg Nord	Krösatåg Syd	Summa (tkr)
Bergkvarabuss AB	10 467	114 803					125 270
Grimslövsbuss AB	47 987						47 987
Nilsbuss AB	43 396						43 396
Busspecialisten i Småland AB	5 317						5 317
Sven Carlsson Trafik AB	34 234						34 234
Moheda Buss AB	13 500						13 500
Tingsryds Busstrafik AB	15 962						15 962
Buss i Väst AB	17 587						17 587
Gerts Busstrafik AB	9 046		2 605				11 651
Ryssbybygdens Buss AB	6 665						6 665
Mjåla Buss AB	1 700						1 700
Transdev Sverige AB				50 188	13 266	21 478	84 932
Summa	205 861	114 803	2 605	50 188	13 266	21 478	408 201

5.3 Förteckning kommersiell linjetrafik 2018

Operatör	Sträcka
SJ AB	Kalmar – Göteborg, via Alvesta – Växjö
SJ AB	Malmö – Stockholm, via Älmhult och Alvesta
Merresor AB	Alvesta – Växjö - Karlskrona
Merresor AB	Malmö – Alvesta – Stockholm
Nettbuss Travel AB	Växjö – Vetlanda – Stockholm
FlixBus Sverige AB	Kalmar – Växjö – Alvesta – Jönköping - Stockholm
FlixBus Sverige AB	Malmö – Ljungby – Stockholm
Gerts Busstrafik AB	Älmhult – Växjö Småland Airport

5.4 Jämförelse med grannlän

Kronoberg har gräns mot fem andra län i Sydsverige, varför vi anser att det är av vikt att få en bättre koll på kollektivtrafikens förutsättningar i våra grannlän. Det finns en rad olika punkter som kan jämföras, men vi var valt ut några av specifikt intresse. Statistiken från 2017 kommer ifrån *Trafikanalys*, medan statistiken från 2018 kommer ifrån *Kollektivtrafikbarometern*.

Tabell 13. Resor per invånare 2017.

Län	Resor per invånare 2017 buss	Resor per invånare 2017 tåg	Resor per invånare 2017
Jönköpings län	54 resor	8 resor	62 resor
Blekinge län	42,5 resor	14,5 resor	57 resor
Skåne län	88 resor	35 resor	123 resor
Hallands län	35 resor	22,5 resor	57, 5 resor
Kalmar län	31,5 resor	8 resor	39,5 resor
Kronobergs län	35,5 resor	15,5 resor	51 resor

Tabell 14. Marknadsandel 2018.

Län	Marknadsandel 2018
Jönköpings län	16 procent
Blekinge län	16 procent
Skåne län	30 procent
Hallands län	15 procent
Kalmar län	12 procent
Kronobergs län	15 procent

Tabell 15. Självfinansieringsgrad 2017.

Län	Självfinansieringsgrad 2017	Tåg 2017	Buss 2017
Jönköpings län	38, 5 procent	20 procent	49 procent
Blekinge län	48 procent	45,5 procent	52 procent
Skåne län	61 procent	78 procent	50 procent
Hallands län	60 procent	82 procent	45 procent
Kalmar län	55 procent	59 procent	52 procent
Kronobergs län	54 procent	75 procent	42 procent

