



# Uppföljningsrapport Kollektivtrafik

KRONOBERG 2019

Regionala kollektivtrafikmyndigheten  
Dnr. 20RGK777

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

*”Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikpliketen 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

---

<b>1. Inledning och syfte .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Allmän trafikplikt och avtal .....</b>	<b>2</b>
2.1 Allmän trafikplikt.....	2
2.2 Kollektivtrafikavtal .....	2
2.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal .....	2
2.4 Kommersiell linjetrafik .....	2
<b>3. Målbild i Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025 .....</b>	<b>4</b>
<b>4. Kollektivtrafikens utveckling 2019 och måluppföljning .....</b>	<b>6</b>
4.1 Attraktivitet och användbarhet.....	6
4.2 Miljö och hälsa .....	12
4.3 Tillgänglighet för en hållbar regional tillväxt.....	14
4.4 Ekonomi .....	16
<b>5. Bilagor .....</b>	<b>18</b>
5.1 Förteckning beslut allmän trafikplikt.....	18
5.2 Förteckning Trafikavtal 2019.....	18
5.3 Förteckning kommersiell linjetrafik 2019 .....	18
5.4 Jämförelse med grannlänen.....	19



## 1. Inledning och syfte

---

Sedan den 1 januari 2012 gäller lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) i Sverige. I lagen är fastställt att varje län ska ha en regional kollektivtrafikmyndighet som upprättar 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. 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. 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 även Region Kronobergs beslut om allmän trafikplikt upp.

Årets rapport har, likt förra årets rapport, också som syfte att följa upp de målsättningar som är antagna i Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025, detta för att utgöra underlag till arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram för Region Kronoberg 2021 – 2030 som pågår under hela 2020 och halva 2021.

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. 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 Kollektivtrafikavtal

Under 2019 hade Region Kronoberg trafikavtal inom stads- och regionbusstrafik samt tågtrafik. Förteckning av avtal framgår av bilaga 5.2.

### 2.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal

Region Kronoberg upphandlar all trafik regelbundet. Ensamrätter eller direkttilldelade avtal förekommer normalt inte. Undantaget har varit Krösatågstrafiken mellan Växjö – Värnamo, Växjö – Nässjö – Jönköping och Växjö – Hässleholm. En ordinarie upphandlingsprocedur har genomförts och tilldelningsbesked fattades i december 2017. VY vann upphandlingen, men den överklagades och en ny upphandlingsprocess pågår nu. VY kör tågen från december 2018 genom direktupphandling till dess att nya avtal har tilldelats.

### 2.4 Kommersiell linjetrafik

Kommersiell linjetrafik är sedan 2012 tillåten utan tillstånd, men med anmälningsskyldighet. I Kronoberg fanns under 2019 fyra företag som bedrev någon form av kommersiell linjetrafik i Kronoberg.

SJ AB bedriver regionalstågstrafik 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.

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.

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



- 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 2019 och måluppföljning

I detta avsnitt görs dels en måluppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 2016 – 2025, dels beskrivs kollektivtrafikens utveckling gällande kostnader, intäkter och resande under 2019.

### 4.1 Attraktivitet och användbarhet

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

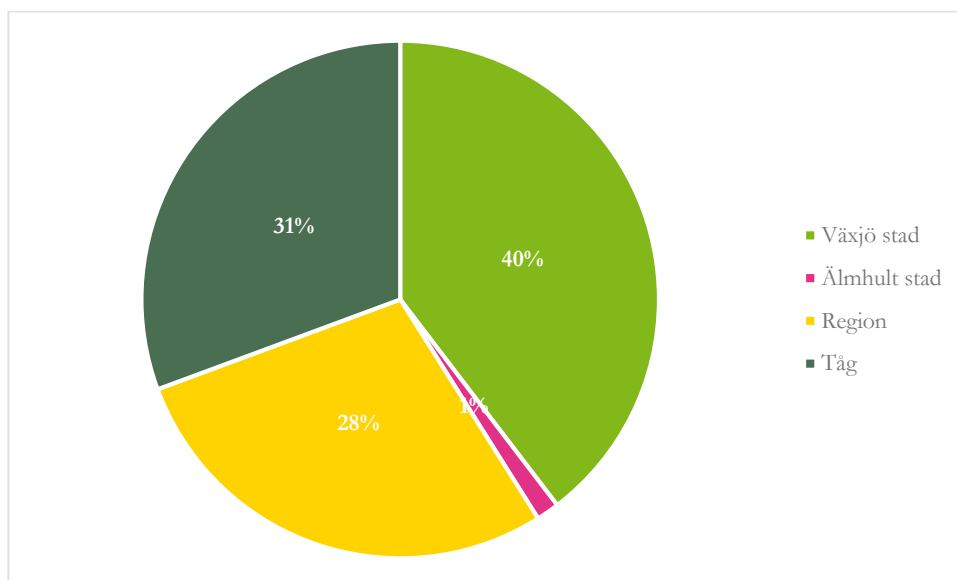
Målområde: Attraktivitet och användbarhet

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. Sedan 2006 har resandet ökat med 79 procent. 2019 låg ökningstakten på 2,3 procent och det sammanlagda resandet låg på 10,6 miljoner resor. Delmålet gällande resande 2020 nåddes alltså ett år tidigare.

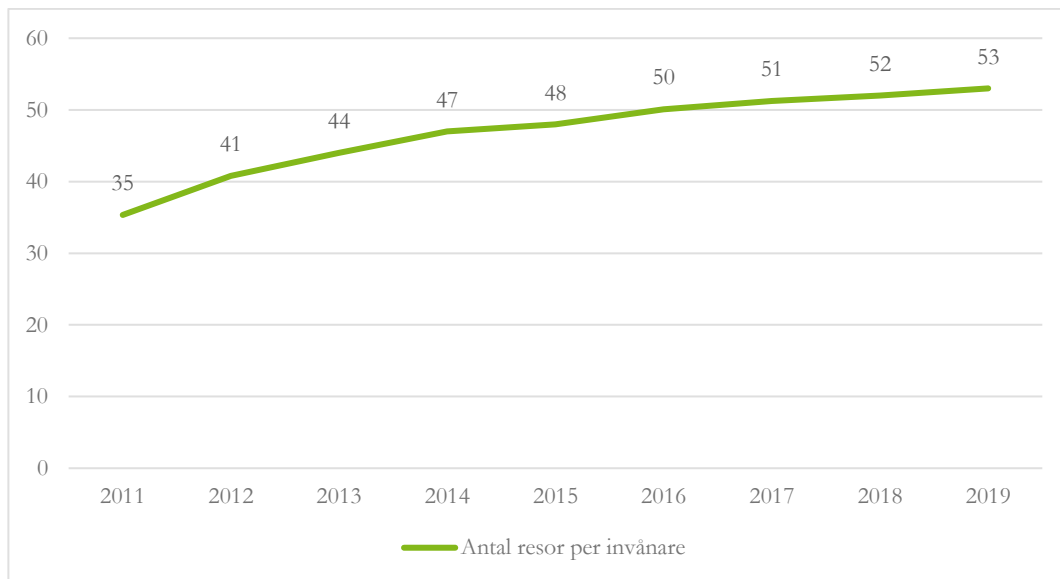


Figur 1. Procentuellt antal resor med kollektivtrafik i Kronobergs län 2008 – 2019 fördelat på olika trafiksystem.

Flest resor sker i stadstrafiken, som under 2019 stod för 40 procent av alla kollektivtrafikresor i regionen. Tågtrafiken och regionbusstrafiken har i stort sätt lika stor andel, 31 procent respektive 28 procent, medan stadstrafiken i Älmhult stod för drygt 1 procent.

För att nå resandemålet 2025 behöver antalet kollektivtrafikresor i länet öka med i genomsnitt 2,8 procent per år under den resterande delen av programperioden (2020 – 2025). Under 2019 låg

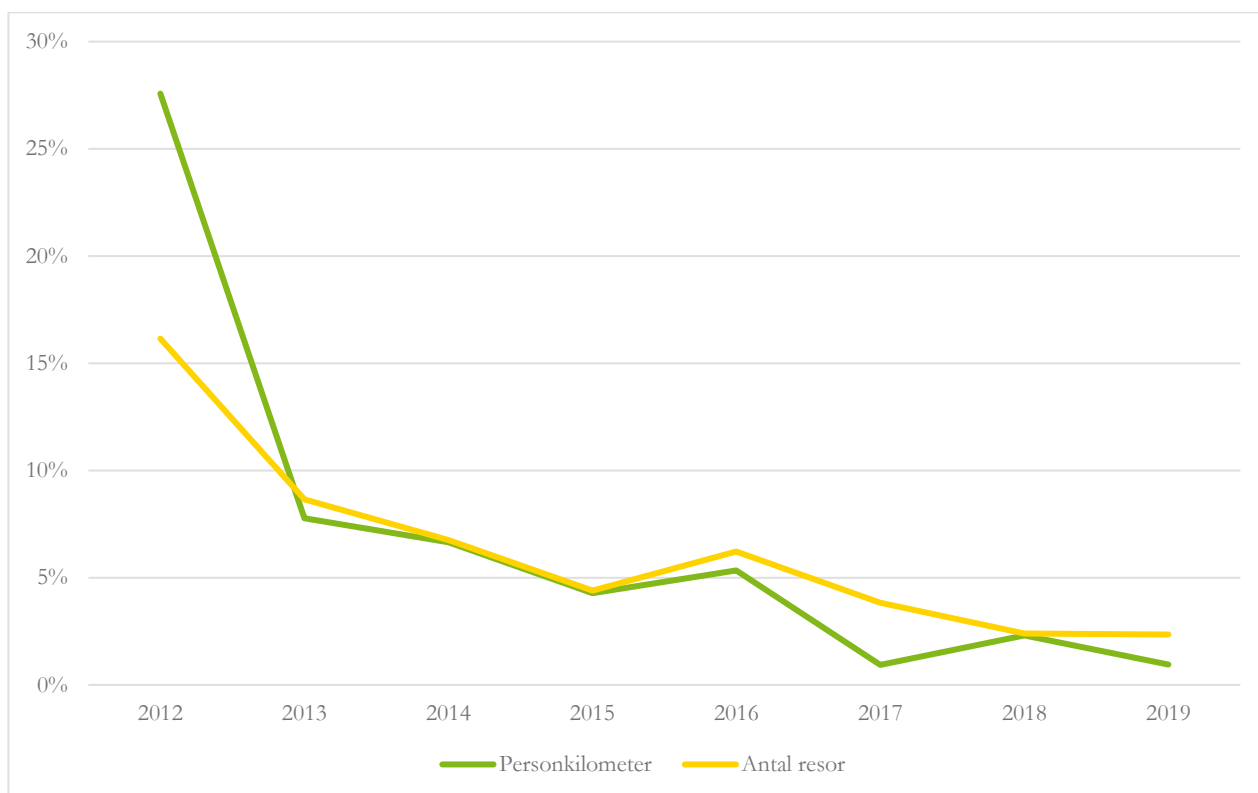
ökningen under denna nivå, men sett till hela programperioden har den genomsnittliga resandeökningen varit betydligt högre. Måluppfyllelsen är således avhängig på att den avtagande ökningstakten som noterats de senaste åren inte fortsätter framöver.



Figur 2. Antal resor med kollektivtrafik per invånare i Kronobergs län 2011 – 2019.

Antal resor per invånare ökar stadigt och 2019 uppgick siffran till 53 resor per invånare, varav 37 resor per invånare görs i busstrafiken och 16 resor per invånare görs i tågtrafiken. 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.

Från 2015 och framåt har antal personkilometer, det vill säga antal kilometer som alla resenärer färdas sammanlagt, ökat mindre än antal resor. Även under 2019 ökade antal resor mer än antal personkilometer, vilket innebär att främst kortare resor hade en stor ökning – stadstrafiken i Växjö ökade under året med 4 procent. Sammantaget under hela programperioden har antal personkilometer ökat med tio procent medan antal resor ökat med sexton procent. Detta innebär att antalet korta resor relativt sett har blivit fler och att målet om att antal personkilometer och antal resor ska öka i samma takt således inte har uppnåtts.



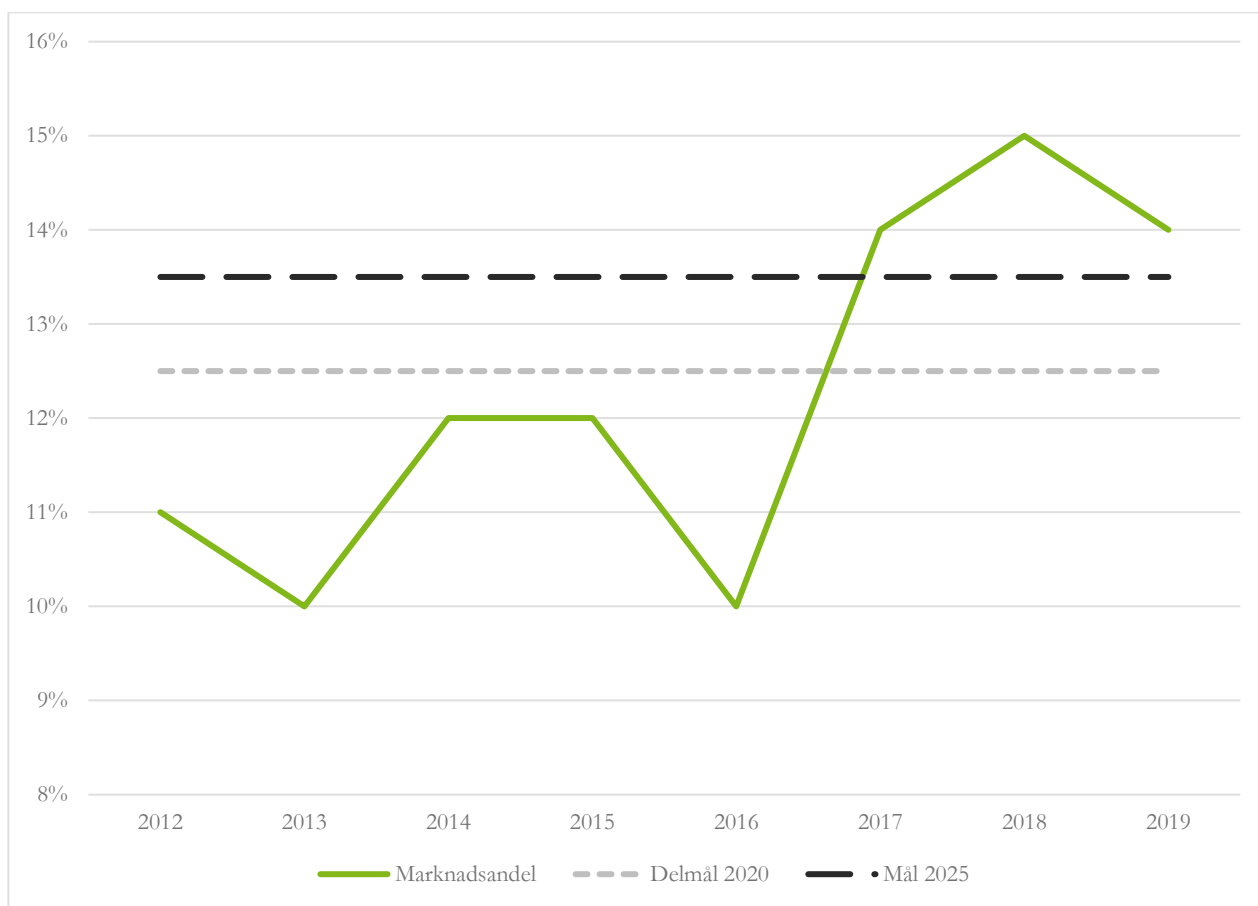
Figur 3. Årlig procentuell förändring av antal personkilometer och antal resor i Kronobergs län 2012 – 2019.

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 fortsätta öka mer än antal personkilometer under de kommande åren.

#### *Kollektivtrafikens marknadsandel*

Sedan 2017 har *Kollektivtrafikebarometern* en ny mätmetod, varför det är svårt att jämföra längre bakåt i tiden. Dock är marknadsandel ett bra mått för att titta på utvecklingen på längre sikt. Under de tre senaste åren har kollektivtrafikens marknadsandel av den motoriserade trafiken i Kronobergs län legat stabilt kring fjorton till femton procent.



Figur 4. Kollektivtrafikens marknadsandel i Kronobergs län 2012 – 2019.

Kollektivtrafikens marknadsandel i riket som helhet låg 2019 på 31 procent, vilket innebär att Kronobergs län ligger långt under genomsnittet. Samtidigt ligger Kronoberg i nivå med de län som har liknande geografier samt med de flesta av grannlänerna. Kollektivtrafikens marknadsandel tenderar att samverka med den aktuella geografins befolkningstäthet. Ju högre täthet, desto högre marknadsandel varför storstadsområdena har högre siffror.

I relation till det uppsatta målet på 13,5 procent ligger länet på en högre nivå i den senaste mätningen (14 procent). Det är dock svårt att bedöma utvecklingen fullt ut. För att kunna göra en rättvis och säkrare målbedömning av marknadsandelens utveckling behövs fler jämförbara datapunkter.

### 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, bland annat i de fordonsupphandlingar som Länstrafiken Kronoberg gör. 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. 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 samt andra satsningar kopplat till kollektivtrafikåtgärder. Under de kommande åren genomför även Trafikverket en större upprustning och tillgänglighetsanpassning av ett flertal hållplatser i länet som ligger på statlig väg.

2019 fanns det 287 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 handlar också om att det ska vara enkelt att resa. En indikator för att följa upp detta är de som reser med Länstrafiken Kronoberg i hög 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 – 2019.

2014	2015	2016	2017	2018	2019
73 %	73 %	75 %	77 %	78 %	80 %

Andelen som anser att det är enkelt att resa med Länstrafiken Kronoberg har ökat för varje år under programperioden och låg 2019 på 80 procent. Genomsnittet för riket som helhet låg på 76 procent under 2019, 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 utan det krävs ett fortsatt fokus på denna fråga. Det är också viktigt att fokusera på varför inte alla resenärer tycker att det är enkelt att resa med länets 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.

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 – 2019.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
NKI	59 %	63 %	66 %	69 %	73 %	68 %	68 %	70 %
Allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg	45 %	46 %	50 %	50 %	53 %	56 %	58 %	60 %

Under perioden 2015 – 2019 har NKI balanserat kring delmålet 70 procent (2020), vilket innebär en ökning med över tio procentenheter från 2012. NKI låg 2019 på 70 procent i Kronoberg, medan NKI för hela landet låg på 60 procent. I jämförelse med hela landet står sig således kollektivtrafiken i Kronobergs län väl avseende nöjdhet. Målsättningen med ett NKI på 75 procent eller mer uppnås bara av två länstrafikbolag idag och de kör enbart stadstrafik, och det kan komma att vara kostnadsdrivande om detta ska kunna uppnås även i Kronoberg.

Allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg har ökat för varje år under programperioden och ligger på 60 procent 2019, vilket ligger i linje med målsättningen. I dagsläget är allmänhetens nöjdhet bara indelad utifrån ålder och kön, 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 går i tid är centralt för kollektivtrafikens attraktivitet. 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 respektive fem minuter från utsatt tid.

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

	2016	2017	2018	2019
Regionbuss (RT + 3 min)	97,4 %	97,4 %	96,8 %	83,0 %
Stadsbuss Växjö (RT + 3 min)	94,7 %	92,5 %	92,6 %	93,0 %
Krösätåg Nord (RT + 5 min)	-	85,2 %	91,0 %	94,6 %
Krösätåg Syd (RT + 5 min)	-	86,2 %	91,0 %	94,4 %
Öresundståg (RT + 5 min)	-	84,3 %	87,0 %	93,0 %
Pågatåg (RT + 3 min)	-	96,0 %	97,0 %	94,8 %

Mätetalen för stads- och regionbusstrafiken förändrades 2019 och numera mäter man punktlighet inom tre minuter, tidigare mätte man inom fem respektive tio minuter. Punktligheten för regionbusstrafiken har således minskat ganska markant, men ligger relativt sett på ganska höga siffror ändå. Stadstrafikens punktlighet har ökat, vilket i viss mån beror på mindre trafikomläggningar under året jämfört med tidigare år.

Mätetalen för Öresundståg och Krösätåg har också förändrats från 2018 till 2019 och numera mäter man punktligheten inom fem minuter (tidigare år inom tre minuter). För Pågatågen är mätetalen samma som tidigare. Såväl Krösätåg som Öresundståg har förbättrat sin punktlighet med ganska många procent, något som troligen kan härledas till den utökade tidsramen. Pågatågens punktlighet har minskat något, men ligger fortfarande på höga siffror.

Utifrån tillgänglig statistik är målet om en ökad punktlighet uppfyllt för delar av trafiken, men det är svårt att säga något om punktligheten framöver. Stora ban- och vägarbeten i Kronoberg och hela södra Sverige de kommande åren kommer fortsättningsvis att påverka trafikens 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.

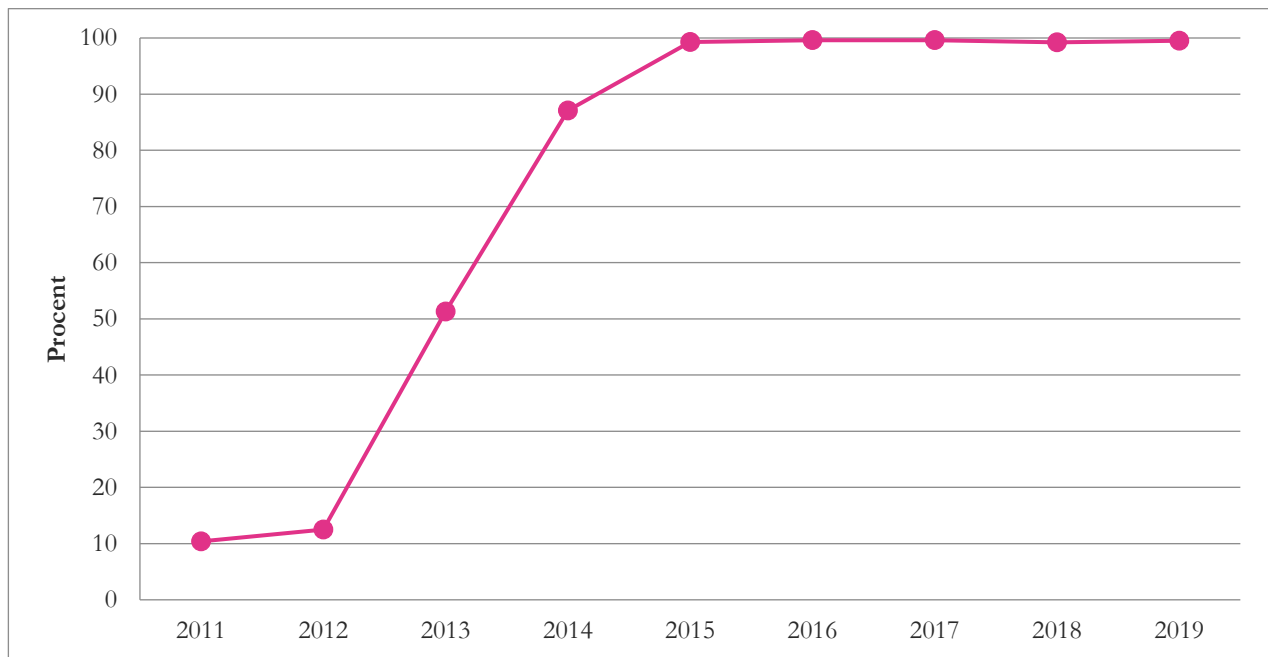
## 4.2 Miljö och hälsa

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.



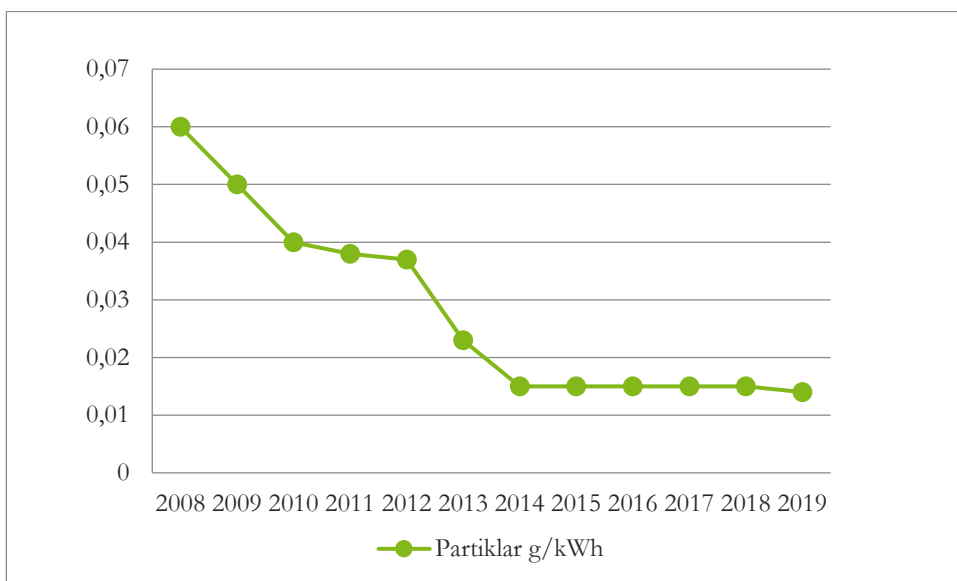
Figur 5. Andel fordon i linjetrafiken (buss) som använder förnybara drivmedel 2011 – 2019.

Andelen fordon i linjetrafiken som använder förnyelsebara drivmedel har ökat sedan 2011 och låg 2019 på 99,5 procent. Målet att samtliga fordon i linjetrafiken ska använda förnybara drivmedel uppnåddes 2015 och har sedan dess legat stabilt.

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

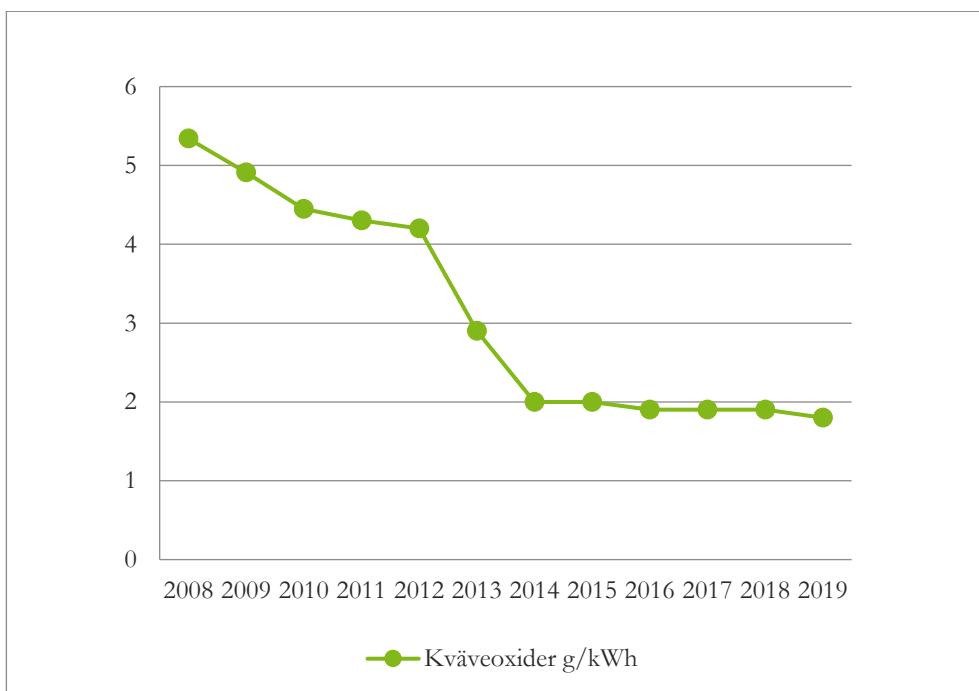


indikator är att energieffektiviteten ska öka och att busstrafiken ska ligga på max 0,15 kWh/personkilometer.



Figur 6. Utsläpp av partiklar i g/kWh 2008 – 2019.

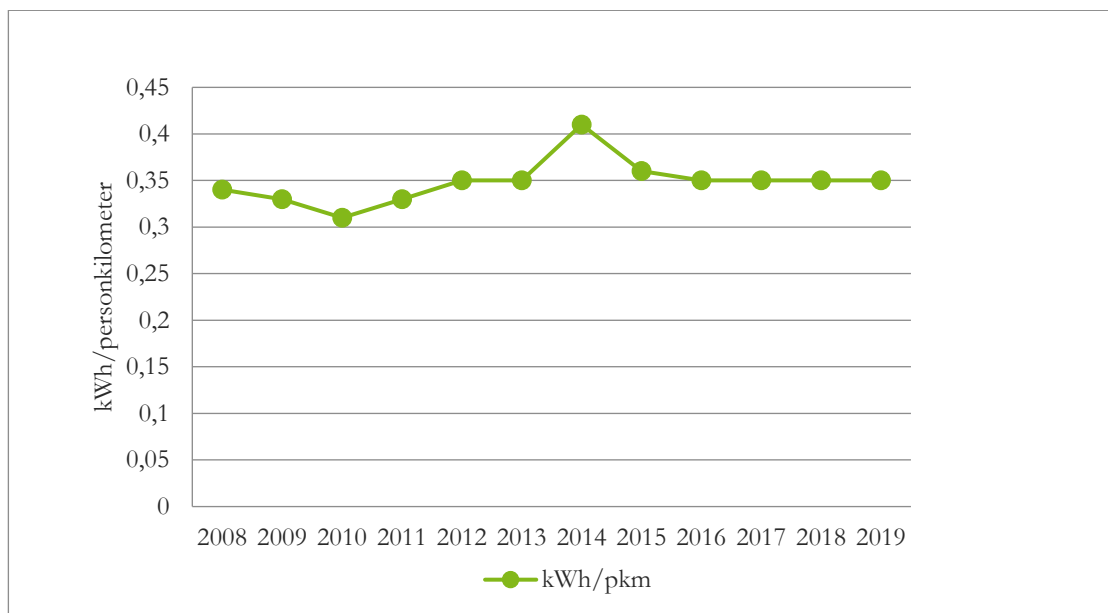
Utsläpp av partiklar från busstrafik mätt i g/kWh minskade år 2019 till 0,014 g/kWh. Målet om ett maximalt utsläpp av partiklar är således uppnått, men samtidigt viktig att fortsätta arbeta med.



Figur 7. Utsläpp av kväveoxider i g/kWh 2008 – 2019.

Tros att andelen fordon med förnyelsebara drivmedel har ökat och har utsläppen av kväveoxider minskade något 2019 så har utsläppen av kväveoxider legat kvar på 1,8 – 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. Bedömningen är också att inriktningsbeslutet om elektrifiering av stadstrafik kommer att leda till minskade utsläpp av kväveoxider.



Figur 8. Energianvändning (kWh/personkilometer) för den linjelagda busstrafiken 2008 – 2019.

Energieffektiviteten i busstrafiken har under hela strategiperioden legat stabilt på 0,35 kWh/personkilometer, vilket är en bra bit över uppsatt mål. Målet om 0,15 kWh/personkilometer har inte uppnåtts och trenden visar inte på någon förbättring.

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. 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. Kollektivtrafiken bidrar även till att minska antalet dödade och skadade i trafikolyckor samt ökar människors vardagsmotion genom kombinationsresor, vilket får positiva folkhälsoeffekter till en summa av 662 miljoner kronor per år i Kronoberg.

### 4.3 Tillgänglighet för en hållbar regional tillväxt

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	Kvot 2019
Växjö	Åseda	1,25	1,125	1,125
Växjö	Lessebo	0,76	0,63	0,63
Växjö	Tingsryd	1,49	1,0	1,125
Växjö	Älmhult	0,84	0,7	0,68
Växjö	Markaryd	-	1,71	1,54
Växjö	Ljungby	1,11	1,11	1,16
Växjö	Alvesta	0,7	0,65	0,5
<b>Genomsnitt</b>		<b>1,025</b>	<b>0,99</b>	<b>0,97</b>

Tabell 7. Restidskvoter för mellanregionala relationer.

Ort	Ort	Kvot 2013	Kvot 2018	Kvot 2019
Tingsryd	Karlshamn	2,5	1,2	1,18
Älmhult	Osby	0,5	0,5	0,5
Älmhult	Malmö	0,8	0,8	0,72
Markaryd	Hässleholm	0,7	0,7	0,68
Ryd	Olofström	2,1	1,4	1,14
Ljungby	Värnamo	1,3	1	1
<b>Genomsnitt</b>		<b>1,32</b>	<b>0,93</b>	<b>0,87</b>

Restidskvoterna för kollektivtrafik med tillgänglig statistik från 2013, 2018 och 2019 visar att kvoterna i de flesta relationerna har minskat mellan de tre tidpunkterna. Restiden med kollektivtrafik har således, i de flesta fall, förbättrats för dessa relationer, vilket är i enlighet med målet. Att vissa restidskvoter minskat medan andra ökat beror enkelt sagt på tidtabellens utformning och linjernas uppehållsbild.

Tabell 8. Restidskvoter för lokala relationer i Växjö.

Plats	Plats	Kvot 2019
Högstorp	Växjö C	2,1
Teleborg C	Växjö C	1,71
Hovshaga C	Växjö C	1,13
Öjaby	Växjö C	1,4
Sandsbro	Växjö C	2,08
Vikaholm	Växjö C	1,64
Östra Lugnet	Växjö C	1,62
<b>Genomsnitt</b>		<b>1,67</b>

Vad gäller restidskvoter inom Växjö tätort så finns ingen data från tidigare år. Restidskvoter för 2019 har sammanställts och visar att i alla relationer är bilen ett snabbare val. Dock tittar restidskvot enbart på restid, inte andra viktiga faktorer. I Växjö görs också många infrastrukturåtgärder och andra satsningar på exempelvis tillgänglighet för att höja kollektivtrafiken.

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

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 9. Kollektivtrafikens intäkter och kostnader 2015 – 2019.

	2015		2016		2017		2018		2019	
	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader
Buss	124,8	296,1	133,7	303,7	137,5	328,0	145,7	344,2	151,8	358,2
Tåg	131,2	182,7	141,0	188,7	140,5	188,0	142,7	197,0	144,4	197,4
<b>Totalt</b>	<b>256,0</b>	<b>478,8</b>	<b>274,7</b>	<b>492,3</b>	<b>278,0</b>	<b>515,9</b>	<b>288,4</b>	<b>540,2</b>	<b>296,2</b>	<b>555,6</b>

### *Självfinansieringsgrad*

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

Tabell 10. Självfinansieringsgrad för kollektivtrafiken i Kronobergs län 2014 – 2019, samt tåg respektive buss 2019.

2014	2015	2016	2017	2018	2019	Buss 2019	Tåg 2019
55 %	54 %	56 %	54 %	53 %	53 %	42 %	73 %

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 självfinansieringsgrad 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 11. Antal resor per utbudskilometer 2014 – 2019.

2014	2015	2016	2017	2018	2019
0,7	0,71	0,73	0,75	0,74	0,77

Tabell 12. Nettokostnad per resa 2014 – 2019.

2014	2015	2016	2017	2018	2019
30 kr	30 kr	29 kr	30 kr	31 kr	31 kr

Tabell 13. Nettokostnad i kronor per invånare 2014 – 2019.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nettokostnad i kronor per invånare	1386	1420	1433	1529	1592	1633

Antal resor per utbudskilometer, det vill säga antalet kilometer utförda med fordon i linjetrafiken, ökade mellan 2014 och 2019. 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 – 2019. Nettokostnaden per resa låg kvar på 31 kronor. Nettokostnaden per invånare har ökat rejält under perioden, vilket till viss del beror på att trafikeringskostnadernas index stigit kraftigt de senare åren. Nettokostnader är beroende av ett flertal faktorer, men tre faktorer med stor betydelse är befolkningstäthet, landyta och subventionsgrad.

## 5. Bilagor

### 5.1 Förteckning beslut allmän trafikplikt

Nedan återfinns de beslut angående allmän trafikplikt som är fattade av Region Kronoberg. Den region- och stadsbusstrafik som utförs av Länstrafiken Kronoberg i gällande upphandling påbörjades innan lag om kollektivtrafik trädde i kraft, för denna trafik gällde då särskilda övergångsregler som innebar att beslut om allmän trafikplikt inte behövdes. När trafiken nu ska upphandlas igen kommer beslut om allmän trafikplikt att fattas. Under 2019 fattades ett nytt beslut om allmän trafikplikt.

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
Älmhult – Skånes länsgräns (linje 562)	Regionbuss (Skånetrafiken)	19RGK1861

### 5.2 Förteckning Trafikavtal 2019

Operatör	Regionbuss	Växjö stadstrafik	Älmhults stadstrafik	Öresundståg	Krösatåg	Pågatåg
Bergkvarabuss AB	x	x				
Grimslövsbuss AB	x					
Nilsbuss AB	x					
Busspecialisten i Småland AB	x					
Sven Carlsson Trafik AB	x					
Moheda Buss AB	x					
Tingsryds Busstrafik AB	x					
Buss i Väst AB	x					
Gerts Busstrafik AB	x		x			
Ryssbybygdens Buss AB	x					
Mjåla Buss AB	x					
Transdev Sverige AB				x		
VY					x	
Arriva						x

### 5.3 Förteckning kommersiell linjetrafik 2019

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

## 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 2018 kommer ifrån *Trafikanalys*, medan statistiken från 2019 kommer ifrån *Kollektivtrafikbarometern*.

Tabell 14. Resor per invånare 2018.

Län	Resor per invånare 2018 buss	Resor per invånare 2018 tåg	Resor per invånare 2018
Jönköpings län	52,5 resor	7 resor	61,5 resor
Blekinge län	43,5 resor	13 resor	57,5 resor
Skåne län	87 resor	35 resor	122 resor
Hallands län	36 resor	24 resor	60 resor
Kalmar län	34 resor	8 resor	42 resor
Kronobergs län	36 resor	16 resor	52 resor

Tabell 15. Marknadsandel 2019.

Län	Marknadsandel 2019
Jönköpings län	16 procent
Blekinge län	20 procent
Skåne län	32 procent
Hallands län	15 procent
Kalmar län	14 procent
Kronobergs län	14 procent

Tabell 16. Självfinansieringsgrad 2018.

Län	Självfinansieringsgrad 2018	Tåg 2018	Buss 2018
Jönköpings län	39 procent	20 procent	50 procent
Blekinge län	48 procent	45 procent	52 procent
Skåne län	59 procent	73 procent	50 procent
Hallands län	62 procent	85 procent	47 procent
Kalmar län	56 procent	53,5 procent	58 procent
Kronobergs län	53 procent	73 procent	42 procent



**REGION  
KRONOBERG**