



Uppföljningsrapport Kollektivtrafik

KRONOBERG 2020

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
21RGK1198

*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

1. Inledning och syfte	1
2. Coronapandemin	2
3. Allmän trafikplikt och avtal	3
3.1 Allmän trafikplikt.....	3
3.2 Kollektivtrafikavtal.....	3
3.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal	3
3.4 Kommersiell linjetrafik	3
4. Målbild i Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025	5
5. Kollektivtrafikens utveckling 2020 och måluppföljning	7
5.1 Attraktivitet och användbarhet.....	7
5.2 Miljö och hälsa	13
5.3 Tillgänglighet för en hållbar regional tillväxt.....	17
5.4 Ekonomi	18
6. Bilagor	20
6.1 Förteckning beslut allmän trafikplikt.....	20
6.2 Förteckning Trafikavtal 2020.....	20
6.3 Förteckning kommersiell linjetrafik 2020	20

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 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.

I likhet med föregående års rapporter är syftet att följa upp de målsättningar som är antagna i Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025 som i hög utsträckning återspeglar ambitionerna i den regionala utvecklingsstrategin *Gröna Kronoberg 2025*. I skrivande stund finns en remissutgåva av Trafikförsörjningsprogrammet för 2021 – 2030 ute. Då det har varit ett särskilt år som inte kunde förutspås har inte dokumentet tagit ställning till pandemins nya förutsättningar, utmaningar och effekter. Nästa trafikförsörjningsprogram eller en revidering kommer troligtvis lämpa sig bättre för det framtida arbetet som måste göras i kollektivtrafiken. Med rådande omständigheter är förhoppningen att denna rapport ska bidra till en bra dialog om kollektivtrafikens utveckling samt bli en kunskapskälla för beslutsfattare och andra berörda.

Restriktionerna har begränsat rörligheten och för att minska smittspridningar har hela samhället uppmanats att stanna hemma och hålla avstånd. På vilket sätt och när kollektivtrafiken kommer att återgå till den positiva utveckling som sågs 2019 är ännu ovisst då restriktioner fortfarande gäller och vi har en fortsatt en smittspridning. Denna rapport kommer visa att vi har kommit en bit ifrån vår målbild för 2025.

2. Coronapandemin

Varje år ser vi skillnader i utvecklingen och inget är sig likt, år 2020 har varit olikt något annat år. Med anledning av utbrottet av covid-19 har vardagens alla aspekter påverkats. För att minska smittspridningen har stora förändringar skett med nya restriktioner och i vissa fall nedstängningar. Huruvida vi kommer att återgå till ett tidigare ”normalläge” eller vilka faktiska effekter som kommer att ske till följd av pandemin är frågor som ställs överallt. Vi är fortfarande mitt inne i pandemin och att förstå effekter, nya förutsättningar och hur framtiden kommer se ut är väldigt svårt.

Liksom resten av samhället har kollektivtrafiken påverkats av pandemin. Resandet har nästintill halverats men kostnaderna har bestått. Resenärer har uppmanats att inte resa alls och nödvändiga resor har hänvisats till säkrare transportmedel för att minska smittspridning. Pandemin har lett till ett extraordinärt läge som ingen kunde förutspå och inte heller förbereda. I denna rapport kommer oftast stora skillnader att visas mellan 2019 och 2020. Nedstängningar av vissa verksamheter, krav på social distansering och hygienåtgärder har lett till att resor och transporter har ersatts med distansarbete, e-handel och hemleveranser med en minskad efterfrågan på persontransporter som följd. Det är sannolikt att världen i allmänhet och transportsystemet på sikt kommer att förändras.

Det kommer sannolikt att krävas med mängd olika insatser för att förändra de vanor som människor under pandemin har tagit till sig, där många har valt att köra bil eller cykla. Samtidigt har pandemin möjliggjort studier och hemarbete på distans som påverkar människors rörelsemönster.

Kollektivtrafiken har flera utmaningar med att få tillbaka resenärerna. Då det länge har ansetts vara otryggt att resa kollektivt pga. smittorisk är detta en bild som aktivt måste arbeta bort. Andra åtgärder som kan tänkas behövas är nya resvaneundersökningar, handlingsplaner och en kartläggning av effekter och förändringar av pandemin. Regionfullmäktige har gett Länstrafiken i uppdrag att ta fram en plan för hur resandet ska återhämtas efter pandemin. Återhämtningsplanen ”Hållbar omstart” ska upp till regionfullmäktige till beslut i september. Ett nytt trafikförsörjningsprogram som tar hänsyn till pandemins effekter är ett annat sätt att ta höjd för nya förutsättningar.

3. 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.

3.1 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 6.1.

3.2 Kollektivtrafikavtal

Under 2020 hade Region Kronoberg trafikavtal inom stads- och regionbusstrafik samt tågtrafik. Förteckning av avtal framgår av bilaga 6.2.

3.3 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. SJ vann upphandlingen, men den överklagades av VY och en rättsprocess pågår för närvarande. SJ kör tågen med start december 2021 genom en direktupphandling till dess att överklagandet har avgjorts rättsligt. Beroende på utfallet kommer SJ köra från december och tolv år framåt enligt avtalet eller genom ett kortare avtal medan en ny upphandling genomförs.

3.4 Kommersiell linjetrafik

Kommersiell linjetrafik är sedan 2012 tillåten utan tillstånd, men med anmälningsskyldighet. I Kronoberg fanns under 2020 två företag som bedrev någon form av kommersiell linjetrafik i Kronoberg och en tredje som är under arbete.

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 är under förhandling. 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.

Troligtvis kommer Fleixtrain att köra tåg mellan Stockholm-Malmö men trafikstart är ännu oklart.

Mer information om trafiken finns i bilaga 6.3.

4. Målbild i Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025

Då det remissutgåvan av Trafikförsörjningsprogrammet 2021–2030 är ute och en slutgiltig version inte antagen kommer denna rapport följas upp efter målområden, mål och indikatorer i Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025.

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

5. Kollektivtrafikens utveckling 2020 och måluppföljning

I detta avsnitt görs dels en måluppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 2016 – 2025. Även utveckling gällande kostnader, intäkter och resande under 2020 är inkluderat.

5.1 Attraktivitet och användbarhet

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

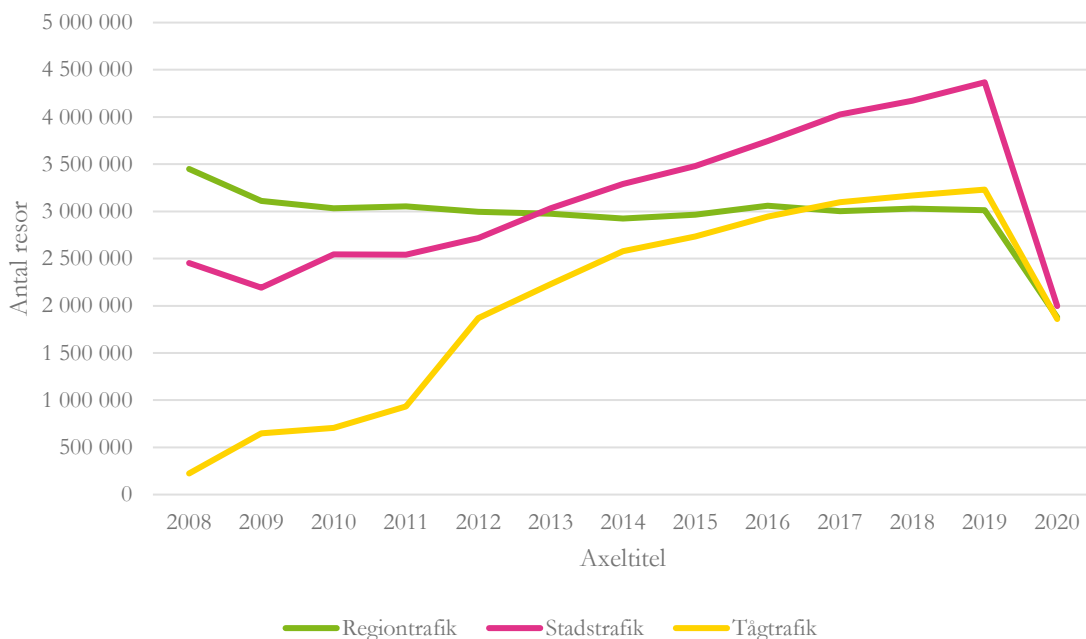
Målområde: Attraktivitet och användbarhet

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. Målet för år 2020 är att det ska ske minst 10,6 miljoner resor och år 2025 ska antal resor uppgå till minst 12,4 miljoner. Vidare är indikatorer är att antal person-kilometer 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 samt att antal resor per invånare ska öka.

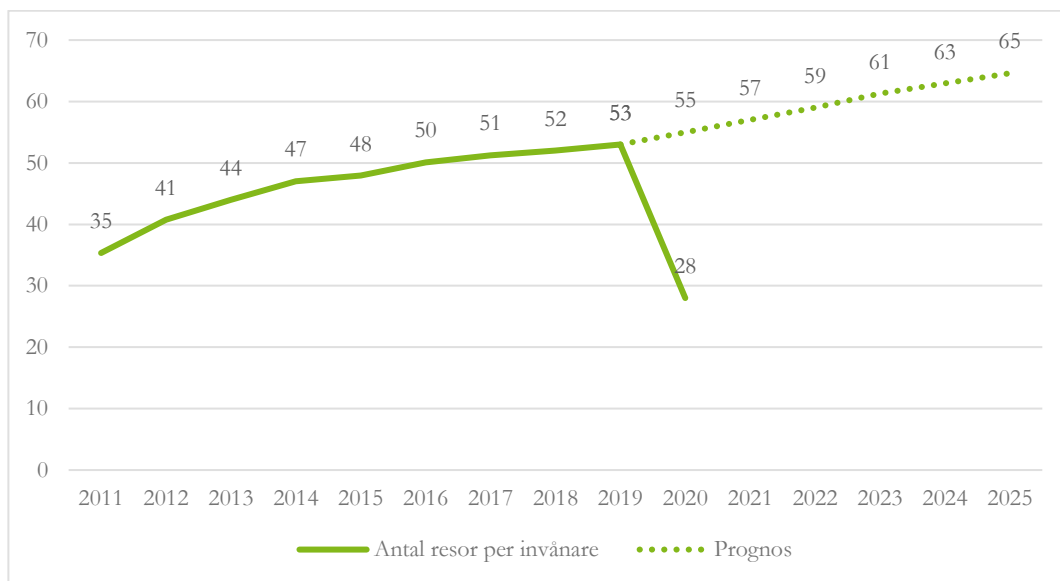
Innan pandemiåret 2020 ökade kollektivtrafikresandet i Kronobergs län i stadig takt. Sedan 2006 fram till 2019 ökade resandet med 79 procent. Delmålet gällande resandet för 2020 nåddes redan året innan då det sammanlagda resandet på 10,6 miljoner resor med en ökningstakt på 2,3 procent. Denna utveckling kunde dessvärre inte fortsätta. Under 2020 minskade resandet med 46% till en total av 5,7 miljoner resor. Det är en stor avvikelse och nästan en halvering av totala antal resor.



Figur 1. Totalt antal resor med kollektivtrafik i Kronobergs län 2008 – 2020 fördelat på olika trafiksystem.

Samtliga trafikslag har tappat resenärer, Länstrafiken har uppmanat resenärer att avstå från att resa och att hålla avstånd. Flest resor skedde tidigare i stadstrafiken och denna trend syns även 2020 även om stadsbussar har den kraftigaste minskningen med 54%. Regiontrafiken och tågtrafiken har också minskat med ca 35%. Idag ligger alla tre trafikslag på liknande nivå av totalt antal resenärer.

I rapporten från 2019 med en utveckling som gick i linje med målen skulle det mellan 2019 fram till 2025 krävas en årlig genomsnittlig ökning på 2,8% för att uppnå resandemålet för 2025. Mellan 2017–2019 låg ökningen under denna nivå men sett till hela programperioden har den genomsnittliga resandeökningen varit betydligt högre. Redan innan pandemin uppfylldes inte ökningen på 2,8 % och år 2020 var inget undantag.



Figur 2. Antal resor med kollektivtrafik per invånare i Kronobergs län 2011 – 2025.

Antal resor per invånare har inte oväntat minskat under 2020. På bilden ovan visas både prognosen som går i linje med målbilden och det faktiska antalet resor som gjorts. Målsättningen och prognosen krävde en ökning till 55 resor per invånare under 2020 som istället landade på 28 resor per invånare. Startsträckan till att nå målsättningen är alltså längre ifrån än tidigare. Fram till 2020 gick utveckling i rätt riktning för att nå målsättningen om ett ökat antal kollektivtrafikresor per invånare.

Resetendensen har minskat på grund av restriktioner och det kommer kräva ett aktivt arbete att vinna tillbaka resenärer.

Från 2015 fram till 2020 har antal personkilometer, det vill säga antal kilometer som alla resenärer färdas sammanlagt, ökat i mindre utsträckning än antal resor. Anledningen till detta kan förklaras med att främst kortare resor (ex. resor inom stadstrafiken) har haft en större ökning vilket påverkar antal personkilometer. På bilden nedan visas en tydlig minskning av antal resor och personkilometer för 2020. För första gången har antal resor minskat mer än personkilometer. Siffrorna ligger på en minskning av 46% för antal resor och 43% för personkilometer. Detta kan förklaras genom längre resor fortfarande har genomförts under pandemin och att resenärer i större utsträckning har undvikit kortare resor inom stadstrafiken. En möjlig förklaring är att vissa kortare resor är enklare att ersätta medan längre resor till exempelvis jobb och skola är svårare att ersätta med andra transportmedel. Innan 2020 hade antal personkilometer ökat med tio procent medan antal resor ökat med sexton

procent under programperioden. Målsättningen om att personkilometer och antal resor ska öka i samma takt har varken under 2020 eller innan dess uppnåtts. Fortsättningsvis med särskilda insatser kan målet om att antal resor och personkilometer ska öka i samma takt uppnås.

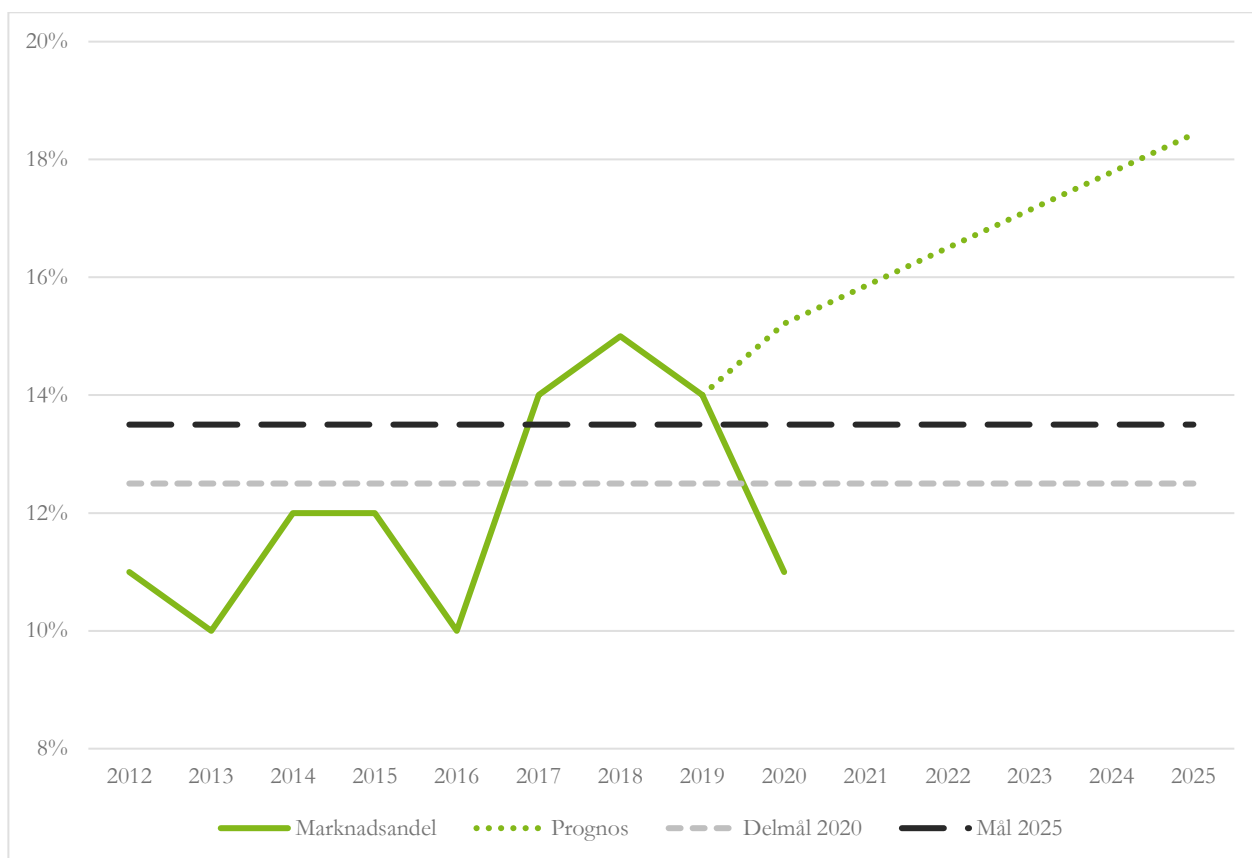


Figur 3. Årlig procentuell förändring av antal personkilometer och antal resor i Kronobergs län 2012 – 2020.

Framtida insatser kan riktas mot regionbusstrafiken som har haft en relativt svag ökningstakt. Om regionbusstrafiken eller andra resor med högre genomsnittslängd ökar samtidigt som fler reser kan målet uppfyllas. Som tidigare nämnt i avsnitt två är de korta och långsiktiga effekterna av pandemin oklara, hur utveckling kommer att ske och i vilken takt resenärer kommer tillbaka är omöjliga att förutspå. Förhoppningen är att en delvis återhämtning kommer ske relativt snabbt när smittorisken är lägre och fler har vaccinerat sig

Kollektivtrafikens marknadsandel

Sedan 2017 har *Kollektivtrafikebarometern* en ny mätmetod som gör det är svårt att jämföra längre bakåt i tiden. Dock är marknadsandel ett bra mått för att titta på utvecklingen på längre sikt. Mellan 2017–2019 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 – 2020.

Län	Marknadsandel 2019	Marknadsandel 2020
Jönköpings län	16 procent	12 procent
Blekinge län	20 procent	11 procent
Skåne län	32 procent	22 procent
Hallands län	15 procent	11 procent
Kalmar län	14 procent	9 procent
Kronobergs län	14 procent	11 procent

Tabell 3. Marknadsandel 2019 – 2020

Under 2020 låg kollektivtrafikens marknadsandel i riket som helhet på 21 procent, vilket är en minskning på 10 % från föregående år. Marknadsandelen för Kronobergs län ligger på 11% för samma år. Delmålet för 2020 är att marknadsandelen ska vara 12,5%. I mätningarna mellan 2017–2019 uppfylldes målet men kunde inte hålla upp samma nivå 2020. Kollektivtrafikens marknadsandel tenderar att samverka med den aktuella geografins befolkningstäthet. Ju högre täthet, desto högre marknadsandel varför storstadsområdena har högre siffror. Med denna anledning är siffran för Kronoberg i likhet med de län som har liknande geografi samt med de flesta av grannlänerna.

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.

År 2019, innan pandemin 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 4. Andelen resenärer som anser att det är enkelt att resa med Länstrafiken Kronoberg 2014 – 2020.

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
73 %	73 %	75 %	77 %	78 %	80%	73%

Andelen som anser att det är enkelt att resa med Länstrafiken Kronoberg har tidigare generellt sätt ökat för varje år, 2020 visar på en minskning. Detta kan kopplas till osäkerheten kring resandet under pandemitiden. Enkelhet i övrigt handlar om att resenären ska kunna lita på att komma fram i tid samt möjligheterna att resa med ett visst kollektivtrafikbolag. Målet om att det ska vara enkelt att resa har minskat men för att få en rättvis bild bör detta året jämföras med nästkommande år. Enkelhet att resa är tätt sammankopplat till nöjdhet som behandlas i nästa avsnitt.

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 5. NKI samt allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg 2012 – 2020.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
NKI	59 %	63 %	66 %	69 %	73 %	68 %	68 %	70%	62%
Allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg	45 %	46 %	50 %	50 %	53 %	56 %	58 %	60%	53%

Inte förvånansvärt har både NKI och nöjdheten bland allmänheten minskat vilket är en trend som ses generellt i hela landet. Under perioden 2015 – 2019 har NKI balanserat kring delmålet på 70 procent för 2020. Dessvärre minskade siffran till 62% år 2020. Samma år låg siffran för det nationella snittet för NKI på 61 %, Kronoberg ligger därmed strax över snittet. Årets statistik kan jämföras med 2019 då Kronoberg låg på 70 % medan nationellt snitt var 60 %. Kronoberg har alltså tidigare år haft höga siffror jämförelse med andra regioner vad gäller NKI. Målsättningen med ett NKI på 75 procent eller mer uppnås bara av två länstrafikbolag under 2020.

Några faktorer som påverkat nöjdhet kan kopplas till att framdörrarna på bussen har varit avstängda. Det har varit svårt att kommunicera med bussförare som står för en viktig del av service och stöd som har varit begränsade pga. smittorisk. Andra åtgärder som vaga krav på munskydd och att inte fylla transportmedel med passagerare för att möjliggöra avstånd mellan resenärer kan också vara förklaringar till minskad nöjdhet och NKI. Faktorer som har påverkat kundnöjdhet måste vidare undersökas för att planera insatser som kan vända utvecklingen.

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

	2016	2017	2018	2019	2020
Regionbuss (RT + 3 min)	97,4 %	97,4 %	96,8 %	83,0 %	98,5%
Stadsbuss Växjö (RT + 3 min)	94,7 %	92,5 %	92,6 %	93,0 %	96,5 %
Krösätåg Nord (RT + 5 min)	-	85,2 %	91,0 %	94,6 %	96,2 %
Krösätåg Syd (RT + 5 min)	-	86,2 %	91,0 %	94,4 %	96,2 %
Öresundståg (RT + 5 min)	-	84,3 %	87,0 %	93,0 %	94,0 %
Pågatåg (RT + 5 min)	-	96,0 %	97,0 %	94,8 %	97,7%

Mätetalen för stads- och regionbusstrafiken förändrades 2019 till +3 min. Under 2020 mättes punktlighet inom fem minuters punktlighet respektive tio minuter. Under 2020 ökade punktligheten för samtliga trafikslag, det har varit betydligt mindre biltrafik och köer vilket har gjort att bussarna lättare kan komma fram i tid. Stadstrafikens punktlighet har ökat allra mest som i viss mån beror på mindre trafikomläggningar men också på grund av den drastiska minskningen av antal resor. Färre påstigande samt faktumet att endast gå in från bakdörren utan att betala kan vara förklaringar till ökad

punktlighet. En annan faktor är också uppmaningar till att hålla sig hemma vilket sätter mindre press på trafikflödet när färre transporter och människor är i rörelse.

Mätetalen för Öresundståg och Krösatåg har också förändrats från 2018 till 2019 och numera mäter man punktligheten inom fem minuter (tidigare år inom tre minuter) något som troligen kan härledas till den utökade tidsramen. Samtliga tåg har förbättrat sin punktlighet mellan 2019 till 2020 med ganska många procent, något som troligen kan härledas till ändrade resmönster under pandemin.

Utifrån tillgänglig statistik är målet om en ökad punktlighet uppfylld för delar av trafiken, men det är svårt att säga något om punktligheten framöver. Resandet kommer troligtvis att öka på kort och lång sikt efter att restriktionerna lyfts. Fler och mer kommer att vara i rörelse och förhoppningsvis åker fler även kollektivt. Efter pandemin kommer troligtvis bilköerna att återgå till samma nivå som innan vilket kommer att påverka punktligheten. Andra påverkansfaktorer är stora ban- och vägarbeten i Kronoberg och hela södra Sverige de kommande åren kommer fortsättningsvis att påverka.

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.

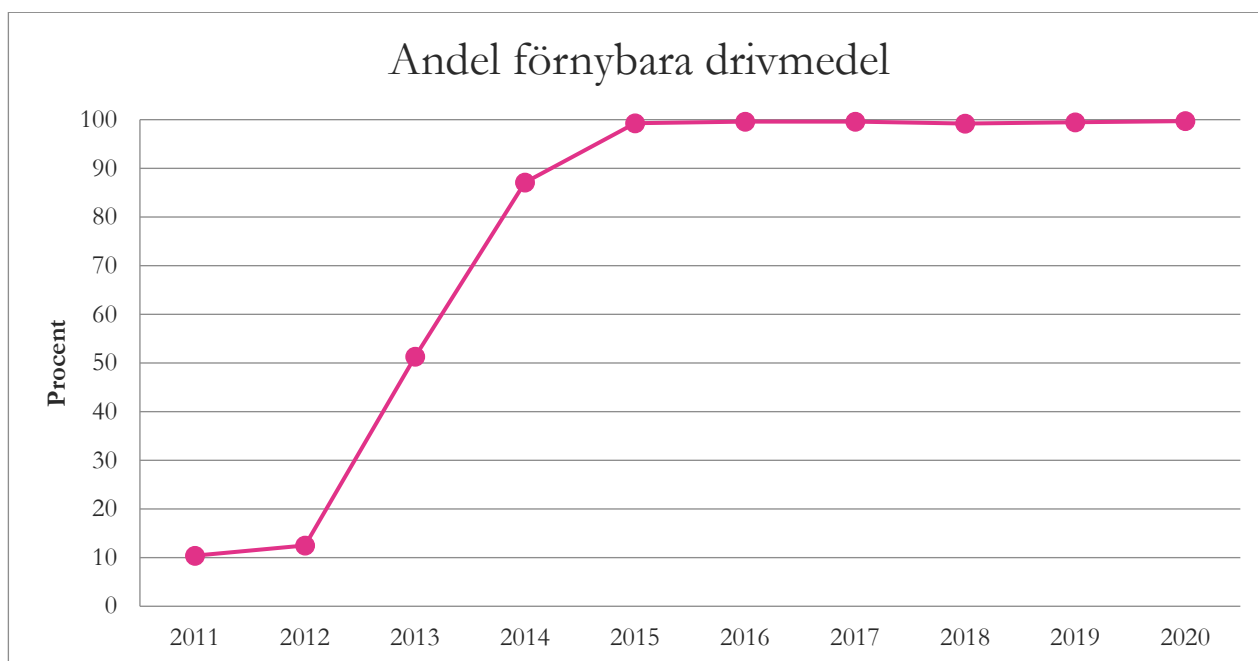
5.2 Miljö och hälsa

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.

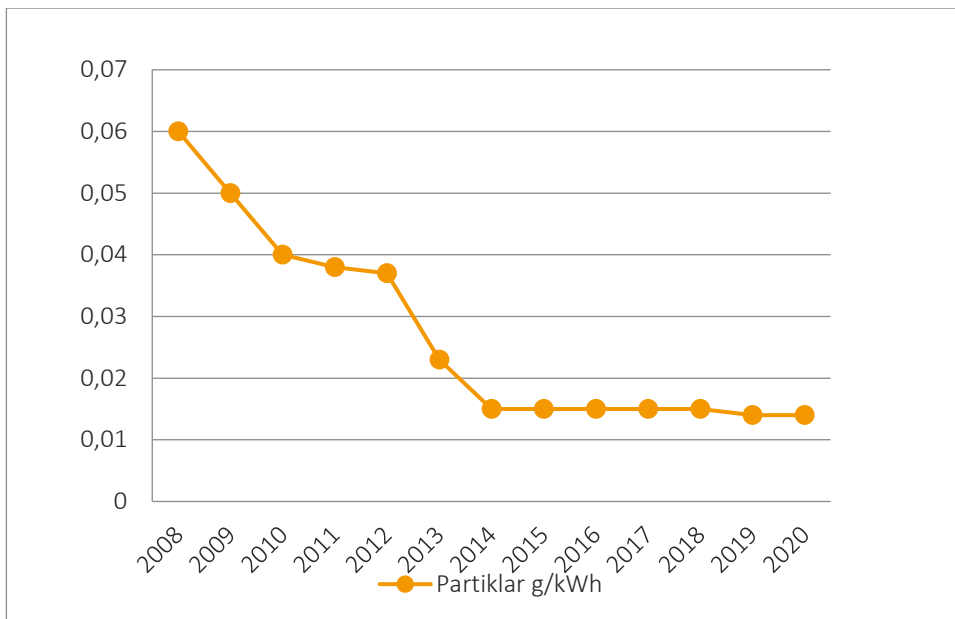
En aspekt av miljö kopplat till kollektivtrafik kretsar kring förnyelsebara drivmedel. Som indikator för detta gäller att samtliga fordon i den upphandlade busstrafiken ska köras på förnyelsebara bränslen år 2020.



Figur 5. Andel fordon i linjetrafiken (buss) som använder förnybara drivmedel 2011 – 2020.

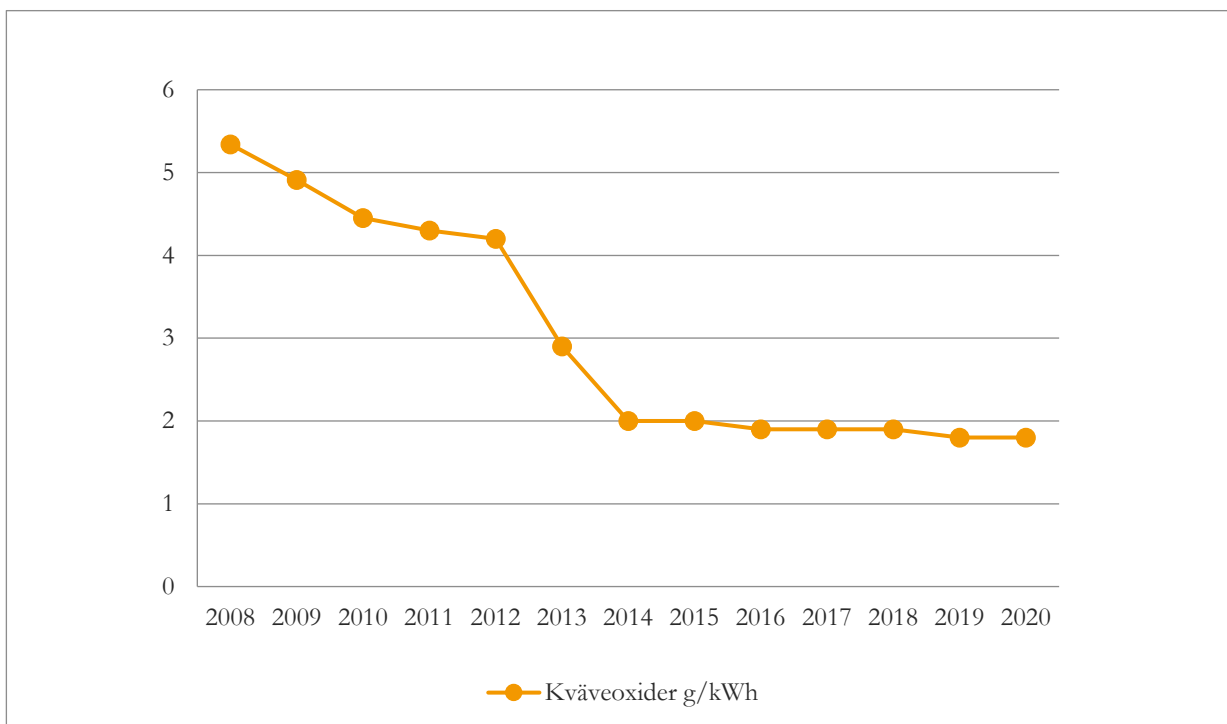
Andelen fordon i linjetrafiken som använder förnyelsebara drivmedel har ökat sedan 2011 och låg 2020 på 99,7 procent. Målet att samtliga fordon i linjetrafiken ska använda förnybara drivmedel uppnåddes 2015 och har sedan dess legat stabilt.

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 – 2020.

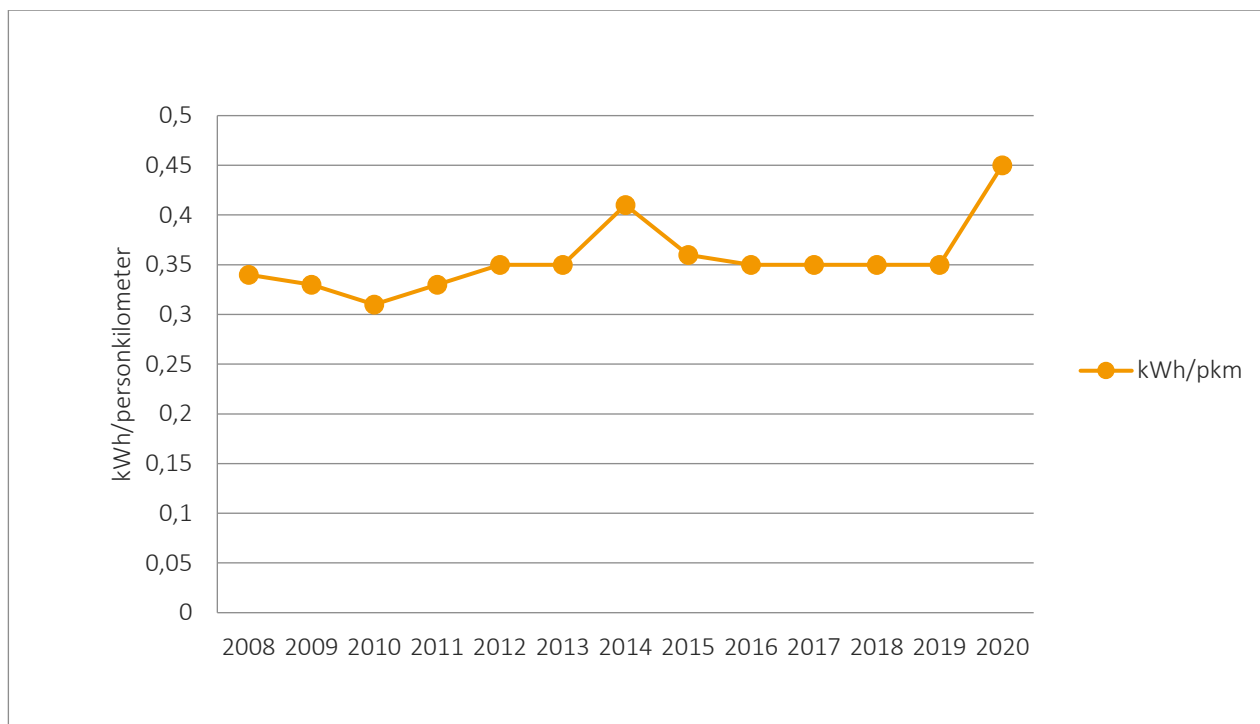
Utsläpp av partiklar från busstrafik mätt i g/kWh minskade år 2020 till 0,014 g/kWh. Målet om ett maximalt utsläpp av partiklar är således uppnått, men samtidigt viktig att fortsätta arbeta med.



Figur 7. Utsläpp av kväveoxider i g/kWh 2008 – 2020.

Trots att andelen fordon med förnyelsebara drivmedel har ökat och utsläppen av kväveoxider minskat så har utsläppen av kväveoxider legat kvar på 1,8 – 2,0 gram kväveoxider per kWh. Detta

innebär att målet inte har uppnåtts under programperioden. 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. Energi användning (kWh/personkilometer) för den linjelagda busstrafiken 2008 – 2020.

Energieffektiviteten i busstrafiken har under hela strategiperioden legat stabilt runt 0,35 kWh/personkilometer, vilket är en bra bit över uppsatt mål. Målet om 0,15 kWh/personkilometer har inte uppnåtts och under 2020 synliggörs en ytterligare ökning. Då bussarna och upphandlingen är den samma som 2019 är det troligtvis inte energianvändningen i sig som ökat utan snarare den stora förändringen av antal personkilometer under 2020. I figur 3 visualiseras statistik för personkilometer som minskat kraftigt och förklarar varför energianvändningen ser ut att ha ökat.

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.

5.3 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 som beskriver förhållandet mätt i restid mellan två trafikslag. 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 7. 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
Genomsnitt		1,025	0,99	0,97

Tabell 8. 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
Genomsnitt		1,32	0,93	0,87

Restidskvoterna för kollektivtrafik med tillgänglig statistik från 2013, 2018 och 2019 visar att kvoterna i de flesta relationerna har minskat mellan de tre tidpunkterna. Då restidskvoterna inte förändras i större utsträckning har inte siffror för 2020 inkluderats då tabellen ger en bra bild av nuläget.

Restiden med kollektivtrafik har 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 9. 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
Genomsnitt		1,67

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 kollektivtrafikens attraktionskraft.

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.

5.4 Ekonomi

Målområde: Ekonomi

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

Kollektivtrafikens intäkter och kostnader (miljoner kronor)

I tabellen nedan syns generellt en trend där både kostnader och intäkter ökar för varje år sedan 2015. Tidigare har kostnaderna för att driva kollektivtrafik ökat markant och en generell utveckling som syns är att kostnaderna överstiger intäkterna. Den största skillnaden är att intäkterna för 2020 minskade kraftigt vilket beror på förlust av biljettintäkter. Restriktioner och uppmaningar att jobba hemifrån, minska resandet och hålla avstånd har haft sin påverkan och syns tydligt i statistiken. En annan faktor som har påverkat intäkterna är oregistrerade betalningar då framdörrar på bussarna har varit avstängda. Kostnaderna för att driva kollektivtrafiken har dock bestått då inga begränsningar har gjorts även om resandet minskade. Det har snarare krävt bussar som inte fulla och i vissa fall tätare rutter för att undvika trånga bussar där man inte kan hålla avstånd till varandra.

Tabell 10. Kollektivtrafikens intäkter och kostnader 2015 – 2020, samt tåg respektive buss.

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	Intäkter	Kostnader	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	92,6	357,9
Tåg	131,2	182,7	141,0	188,7	140,5	188,0	142,7	197,0	144,4	197,4	87,8	199,4
Totalt	256,0	478,8	274,7	492,3	278,0	515,9	288,4	540,2	296,2	555,6	180,4	557,3

Självfinansieringsgrad

Nedan redovisas självfinansieringsgraden för kollektivtrafiken i Kronobergs län. Som indikator för detta område har satts att självfinansieringsgraden ska vara minst 50 procent. Denna målbild har uppfyllts varje år mellan 2015 till 2019. Inte oväntat minskade självfinansieringsgraden till 32% under 2020. De ökade kostnaderna och minskade intäkterna har påverkat självfinansieringsgraden negativt.

Siffran för 2020 är exklusive statsbidrag, kollektivtrafiken har varit i behov av stöd för att klara ekonomin men de riktade bidragen har inte täckt alla kostnader.

Tabell 11. *Självfinansieringsgrad för kollektivtrafiken i Kronobergs län 2014 – 2020*

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
55 %	54 %	56 %	54 %	53 %	53 %	32 %

Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad, eg. täckningsgrad, har legat över målnivån på 50 procent under hela perioden för det gällande trafikförsörjningsprogrammet. 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 12. *Antal resor per utbudskilometer 2014 – 2020.*

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
0,7	0,71	0,73	0,75	0,74	0,77	0,42

Tabell 13. *Nettokostnad per resa 2014 – 2020.*

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
30 kr	30 kr	29 kr	30 kr	31 kr	31 kr	71 kr

Tabell 14. *Nettokostnad i kronor per invånare 2014 – 2020.*

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nettokostnad i kronor per invånare	1386	1420	1433	1529	1592	1633	2008

Liksom alla andra siffror för 2020 syns en tydlig förändring från föregående år. Antal resor per utbudskilometer, det vill säga antalet kilometer utförda med fordon i linjetrafiken minskade. 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. Då antal resor kraftigt har minskat, påverkar detta även när antal resor per utbudskilometer mäts.

Nettokostnaden per resa samt per invånare har ökat sedan 2015 men båda siffror ökar rejält under 2020. Kostnaden som 2019 låg på 31 kr ökade till 71 respektive 1633 kr till 2008 kr. Förklaringen till detta är flera och har nämnts under rapportens gång – färre resor, saknade biljettintäkter samt kvarstående kostnader för att driva kollektivtrafiken är bara några. En annan förklaring till höjd nettokostnad per invånare beror delvis 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.

6. Bilagor

6.1 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 2020 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

6.2 Förteckning Trafikavtal 2020

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					
SJ AB				x		
Vy Tåg AB					x	
Arriva Sverige AB						x

6.3 Förteckning kommersiell linjetrafik 2020

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

