



Uppföljningsrapport Kollektivtrafik

KRONOBERG 2021

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
22RGK1027

*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. 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 2021 och måluppföljning	7
5.1 Attraktivitet och användbarhet.....	7
5.2 Miljö och hälsa	14
5.3 Tillgänglighet för en hållbar regional tillväxt.....	17
5.4 Ekonomi	18
6. Bilagor	21
6.1 Förteckning beslut allmän trafikplikt.....	21
6.2 Förteckning Trafikavtal 2021.....	21
6.3 Förteckning kommersiell linjetrafik 2021	21

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 SKR: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*.

Regionfullmäktige antog *Trafikförsörjningsprogrammet 2021 – 2030 med utblick* november 2021. Med bakgrund att det nya trafikförsörjningsprogrammet antogs i november 2021 har kollektivtrafiken i huvudsak utgått från mål i det dåvarande trafikförsörjningsprogrammet. Uppföljningen för kollektivtrafiken 2021 utgår därmed från målen i *Trafikförsörjningsprogrammet 2016–2025* då det är dessa mål 2021 huvudsakligen har utgått ifrån. Förhoppningen är att denna rapport ska bidra till en bra dialog om kollektivtrafikens utveckling samt bli en kunskapskälla för beslutsfattare och andra berörda.

2. Coronapandemin

Varje år ser vi skillnader i utvecklingen och inget är sig likt. 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. Under 2021 har kollektivtrafiken präglats av olika typer av restriktioner men även tillfällen när kollektivtrafiken har getts möjligheten att återgå till någorlunda normalläge. Resandet har nästintill halverats, från år 2019 till 2021, men kostnaderna har bestått. Resenärer har uppmanats att inte resa 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. 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. Samtidigt har pandemin möjliggjort studier och hemarbete på distans som påverkar människors rörelsemönster. Kollektivtrafiken har haft flera utmaningar med att få tillbaka resenärerna. Ett exempel har varit risken av smittspridning i kollektivtrafik som har medfört en viss typ av otrygghet att resa kollektivt.

När rekommendationerna lättade efter sommaren, skolorna kom igång med fysiska lektioner och restriktionerna med stängda framdörrar togs bort i oktober, ökade även intäkterna märkbart igen. Inför julen och i slutet av året så skärptes rekommendationerna åter igen. Bedömningen i branschen är att det kommer ta flera år att komma tillbaka till det resandet och med de intäkter som rådde innan pandemin vilket kommer innebära stor påverkan på länstrafikens intäkter och resultat även framöver. Kollektivtrafiken som bransch har, och har haft, en svår situation under pandemin. Budskap om att avstå från resor har varvats med information om att det inte gått att köpa biljett ombord. Detta kan förväntas ha bidragit till en osäkerhet hos resenärer om de tjänster och den service som kollektivtrafiken erbjuder, och förutom att inverka på uppfattningen om trygghet i ett smittskyddsperspektiv även ha en negativ effekt på den allmänna kunskapen om kollektivtrafiken i den aktuella regionen. Det kommer att krävas en mängd olika insatser för att förändra de vanor som människor under pandemin har tagit till sig. För att möta dessa utmaningar har Länstrafiken tagit fram en återhämtningsplan ”Hållbar omstart” och ett nytt trafikförsörjningsprogram har antagits i november 2021 som har beaktat pandemin.

I denna rapport kommer innehållet huvudsakligen belysa den fortsatta utvecklingen från 2019 till 2021.

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 2021 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 2020. 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 2021 tre 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. 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 tågtrafik mellan Stockholm och Malmö med uppehåll i Alvesta. Trafiken kompletteras med anslutande busstrafik från Karlskrona till Alvesta med stopp i Växjö. Tågbolaget Flixtrain har ansökt om tåglägen för att köra tåg mellan Stockholm-Malmö men trafikstart är ännu oklart. Flixbus trafikerar dock sträckan Ljungby med busstrafik mot Helsingborg och Stockholm.

Mer information om trafiken finns i bilaga 6.3.

4. Målbild i Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025

Då Trafikförsörjningsprogrammet 2021–2030 antogs november 2021 utgår årets uppföljning från Trafikförsörjningsprogrammet 2016 – 2025. Därav är målområden, mål och indikatorer i Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2025 utgångspunkten i uppföljningen.

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 2021 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.

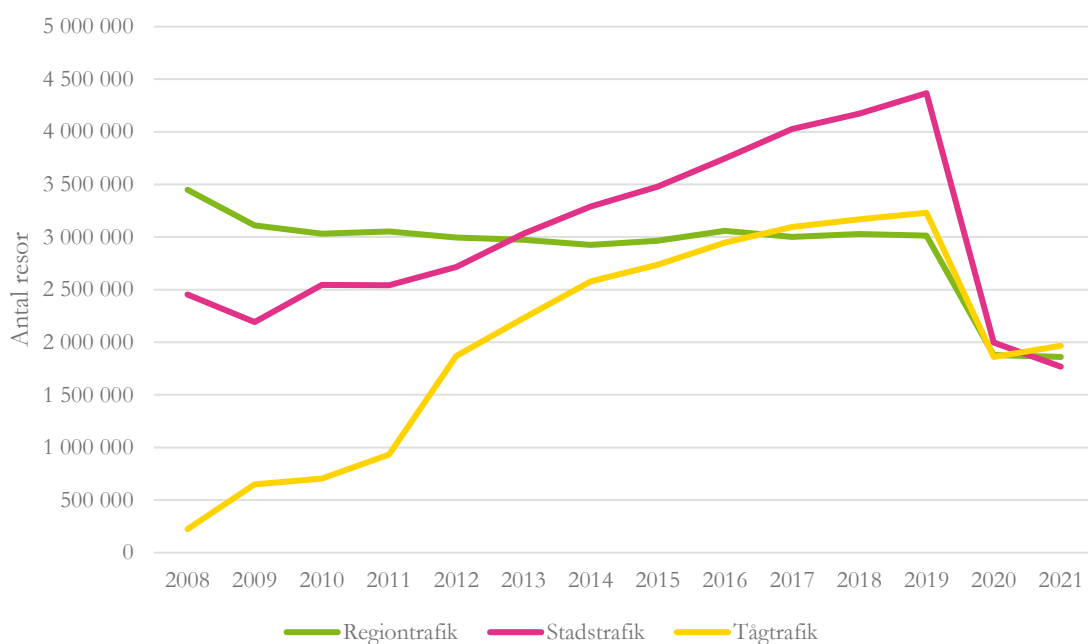
Målområde: Attraktivitet och användbarhet

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

Resandeutveckling

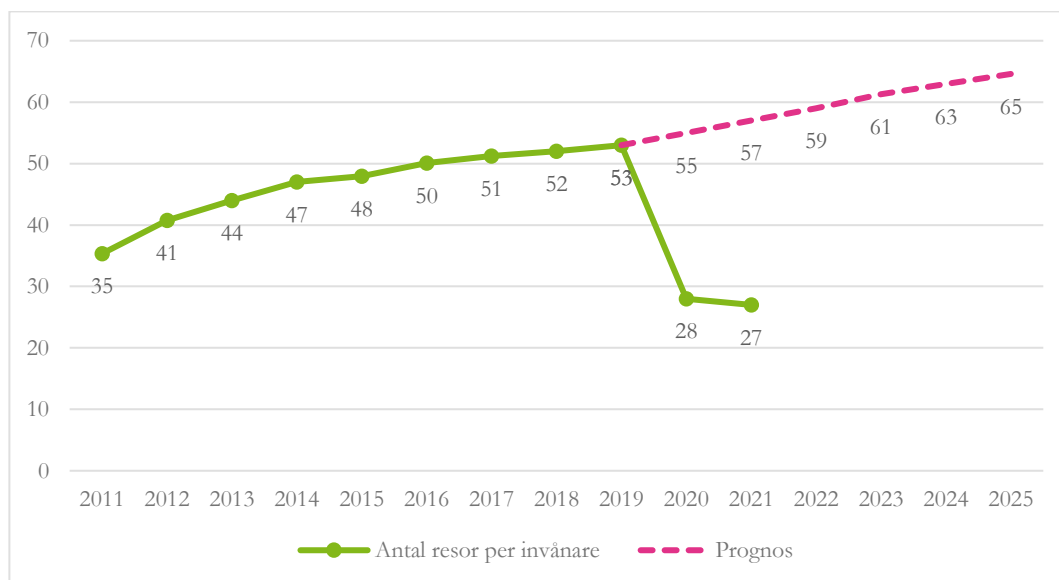
För att kunna följa upp målet kring fler och nöjdare resenärer har en indikator om att resandet ska öka i genomsnitt med minst tre procent per år satts. Målet för år 2021 var att det ska ske minst 10,9 miljoner resor och år 2025 ska antal resor uppgå till minst 12,4 miljoner. Vidare är indikatorer är 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 2021 samt att antal resor per invånare ska öka.

Innan pandemiåret ökade kollektivtrafikresandet i Kronobergs län i stadig takt. Sedan 2006 fram till 2019 ökade resandet med 79 procent. Redan 2019 uppfylldes resandet målet för antal resande då det sammanlagda resandet på 2019 låg på 10,6 miljoner resor med en ökningstakt på 2,3 procent. Denna positiva utveckling har dessvärre avtagit. Det totala resandet 2020 och 2021 har minskat kraftigt jämfört med 2019 på grund av covid-19. Det finns även en avsaknad av resandestatistik för både 2020 och 2021 eftersom flertalet av resorna inte har registrerats. Det totala resandet under dessa två år har därför beräknats med utgångspunkt från de bokförda intäkterna. Resandet under 2021 minskade med 2,4 % jämfört med 2020. Jämfört med 2019 minskade resandet från 2021 med 47,3 %. Se figur 1 för antal registrerade resor.



Figur 1. Totalt antal registrerade resor med kollektivtrafik i Kronobergs län 2008 – 2021 fördelat på olika trafiksystem.

Innan pandemin skedde flest resor i stadstrafiken och denna trend syntes under 2020 men avtog under 2021. Samtliga trafikslag i busstrafik har tappat i antal resor sedan 2019 men antal resande ökade i både regionbusstrafiken och tågtrafiken under 2021. Under 2021 har det även skett en avvikelse där tågtrafik har erhållit mest resor av de olika trafikslagen och där stadsbussen för första gången har lägre antal resor än regionbuss sedan 2013.

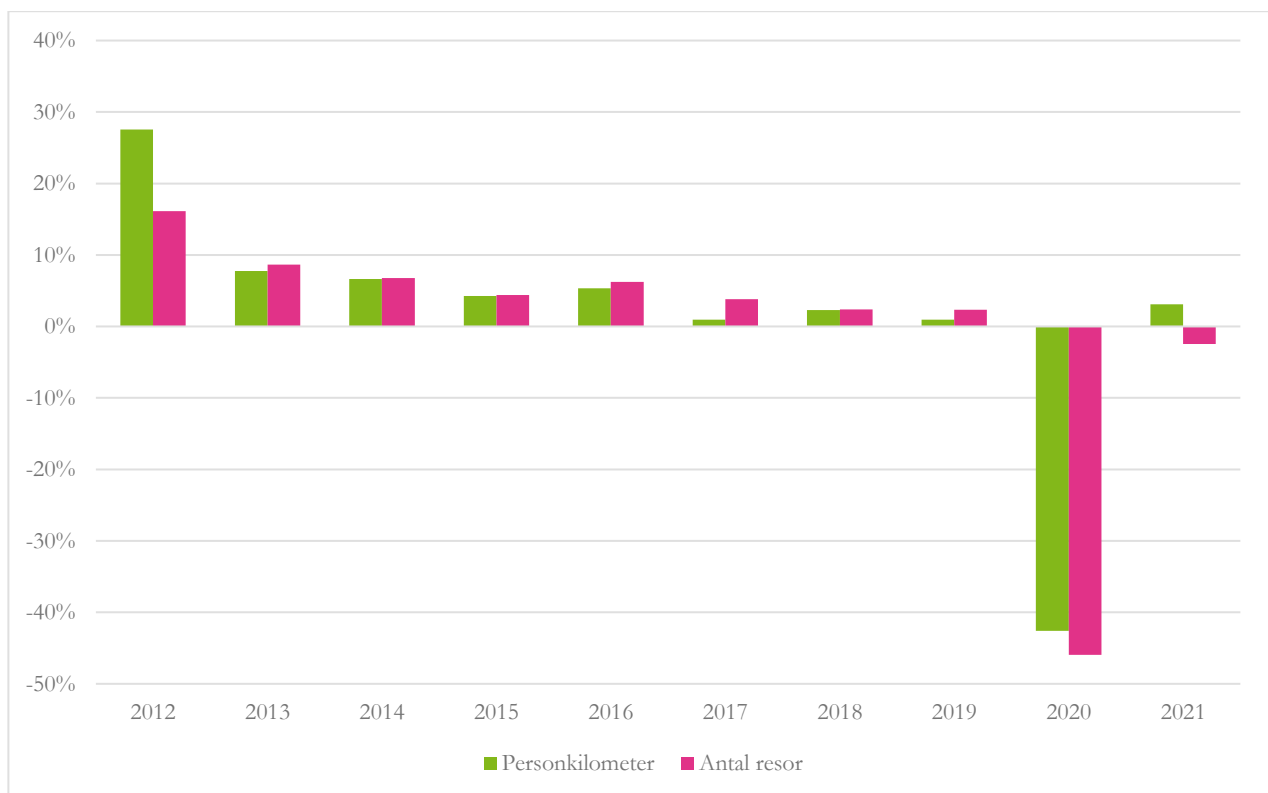


Figur 2. Antal resor med kollektivtrafik per invånare i Kronobergs län 2011 – 2025.

Antal resor per invånare minskade rejält under 2020 och har stagnerat till viss del under 2021. På bilden ovan visas både prognosen som går i linje med målbilden i *Trafikförsörjningsprogrammet 2016–2025* och det faktiska antalet resor som gjorts under perioden 2011–2021. Målsättningen och prognosen krävde en ökning till 57 resor per invånare under 2021 som istället landade på 27 resor per

invånare. Startsträckan till att nå målsättningen är alltså längre ifrån än tidigare. Fram till 2019 gick utveckling i rätt riktning för att nå målsättningen om ett ökat antal kollektivtrafikresor per invånare. På grund av de effekter pandemin har medfört har antal resor minskat på grund av restriktioner m.m.

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 minskning av antal resor och en ökning av personkilometer för 2021. För åren 2020 och 2021 har antal resor minskat mer än 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 pandemin 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 under 2021 har därmed inte uppnåtts, precis som 2020.

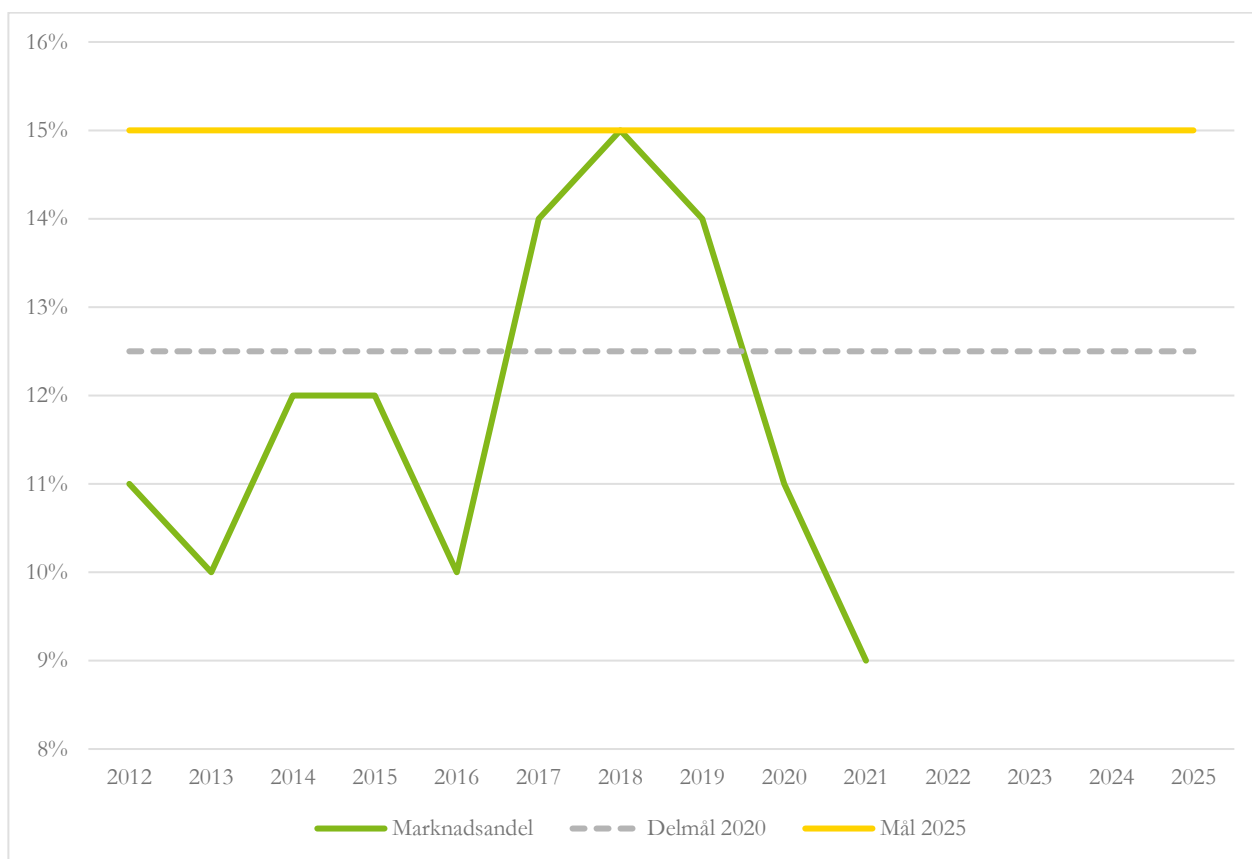


Figur 3. Årlig procentuell förändring av antal personkilometer och antal resor i Kronobergs län 2012 – 2021.

Förhoppningen är att en delvis återhämtning kommer ske när pandemins konsekvenser på resande upphör. Den förväntade effekten är att antal personkilometer och antal resor kommer att öka i samma takt när kollektivtrafiken kan återgå till normalläge.

Kollektivtrafikens marknadsandel

Sedan 2017 har *Kollektivtrafikbarometern* 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 – 2021.

Län	Marknadsandel 2019	Marknadsandel 2020	Marknadsandel 2021
Jönköpings län	16 procent	12 procent	10 procent
Blekinge län	20 procent	11 procent	10 procent
Skåne län	32 procent	22 procent	21 procent
Hallands län	15 procent	11 procent	13 procent
Kalmar län	14 procent	9 procent	7 procent
Kronobergs län	14 procent	11 procent	9 procent

Tabell 3. Marknadsandel 2019 – 2021

Under 2021 låg kollektivtrafikens marknadsandel i riket som helhet på 20 procent, vilket är en minskning på 1 procentenhet från föregående år. Marknadsandelen för Kronobergs län ligger på 9% för 2021. Delmålet för 2020 är att marknadsandelen ska vara 12,5%, vilket Kronoberg inte har uppnått under perioden 2020–2021. Marknadsandelen kunde däremot uppnås i mätningarna mellan 2017–2019. Kollektivtrafikens marknadsandel tenderar att samverka med den aktuella geografins befolkningstäthet. Desto högre täthet tenderar det att bli 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. Värt att poängtera är även budskapet att undvika kollektivtrafik som kommunicerats av myndigheter vilket har naturligtvis har haft ett stort genomslag på marknadsandelen i Kronoberg under 2021.

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. SKR 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 dåvarande 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 2021 fanns det ca 285 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 *Hållplatsbandboken*. 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 för respektive hållplats. 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 – 2021.

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
73 %	73 %	75 %	77 %	78 %	80%	73%	71%

Andelen som anser att det är enkelt att resa med Länstrafiken Kronoberg har tidigare generellt sätt ökat för varje år, 2021 visar dock på en fortsatt 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. 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 – 2021.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
NKI	59 %	63 %	66 %	69 %	73 %	68 %	68 %	70%	62%	66%
Allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg	45 %	46 %	50 %	50 %	53 %	56 %	58 %	60%	53%	51%

Kollektivtrafikens NKI för 2021 uppgår till 51 procent för allmänheten och 66 procent för kunder. Kundnöjdheten ligger på högre och lägre nivåer jämfört med den föregående mätningen 2020. Under 2021 har NKI värdet ökat medan nöjdheten bland allmänheten har minskat från föregående år. Under perioden 2015 – 2019 i Kronoberg har NKI balanserat kring delmålet på 70 procent. Årets statistik kan jämföras med det nationella snittet. Då Kronoberg låg på 66% medan nationellt snitt var 60 %. Kronoberg har alltså relativt haft höga siffror jämförelse med andra regioner vad gäller NKI under 2021. Målsättningen med ett NKI på 75 procent eller mer uppnås bara av ett länstrafikbolag under 2021.

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	2021
Regionbuss (RT + 3 min)	97,4 %	97,4 %	96,8 %	83,0 %	98,5%	92%
Stadsbuss Växjö (RT + 3 min)	94,7 %	92,5 %	92,6 %	93,0 %	96,5 %	93%
Krösatåg Nord (RT + 5 min)	-	85,2 %	91,0 %	94,6 %	96,2 %	94,3%
Krösatåg Syd (RT + 5 min)	-	86,2 %	91,0 %	94,4 %	96,2 %	94,6
Öresundståg (RT + 5 min)	-	84,3 %	87,0 %	93,0 %	94,0 %	89%
Pågatåg (RT + 5 min)	-	96,0 %	97,0 %	94,8 %	97,7%	94,5%

Mätetalen för stads- och regionbusstrafiken förändrades 2019 till +3 min. Under 2021 mättes punktlighet inom fem minuters punktlighet. Under 2021 minskade punktligheten för samtliga trafikslag. Regionsbussens punktlighet har minskat 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 resenärer endast har gått in från bakdörren under stora delar av 2021. 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 försämrat sin punktlighet mellan 2020 till 2021 med ganska många procent, något som troligen kan härledas till ändrade resmönster under pandemin.

Utifrån tillgänglig statistik är målet om en ökad punktlighet är ej uppfyllt. Resandet kommer troligtvis att öka på kort och lång sikt då restriktionerna har lyfts. Fler och mer kommer att vara i rörelse och förhoppningsvis åker fler även kollektivt. 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 för 2016–2025 finns en indikator om att andelen inställda turer ska minska, men i nuläget finns det ingen tillgänglig statistik gällande detta.

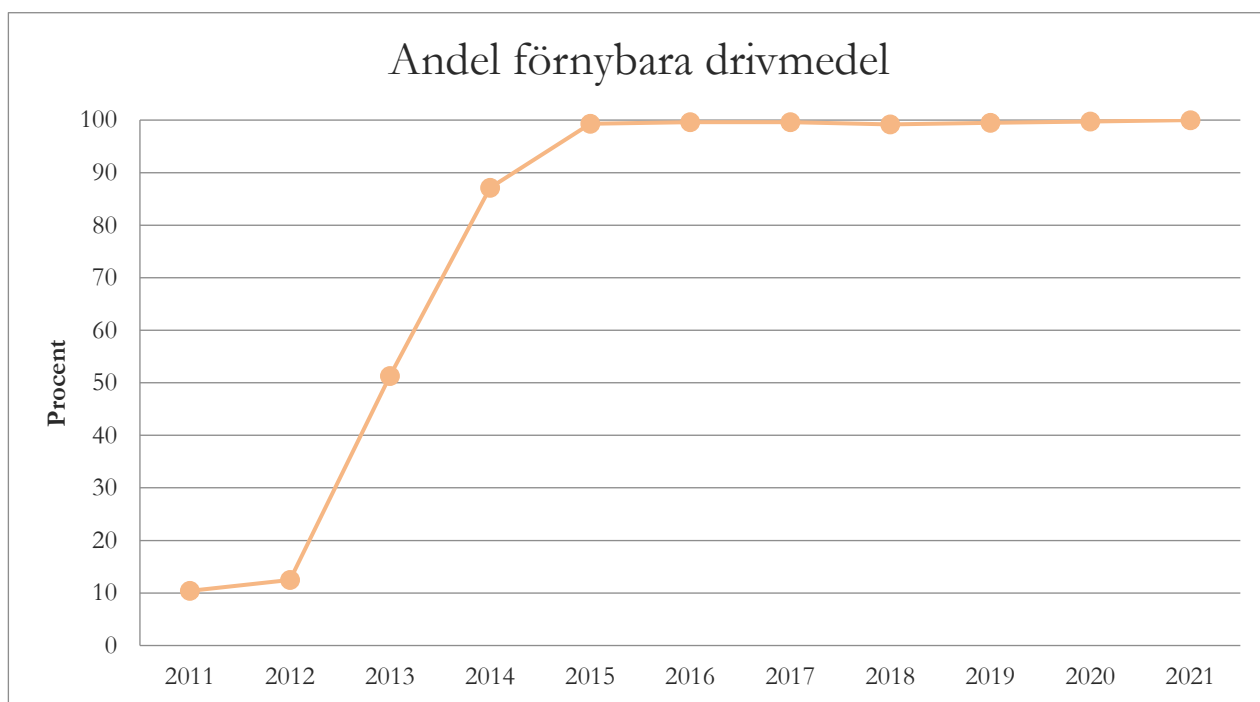
5.2 Miljö och hälsa

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.

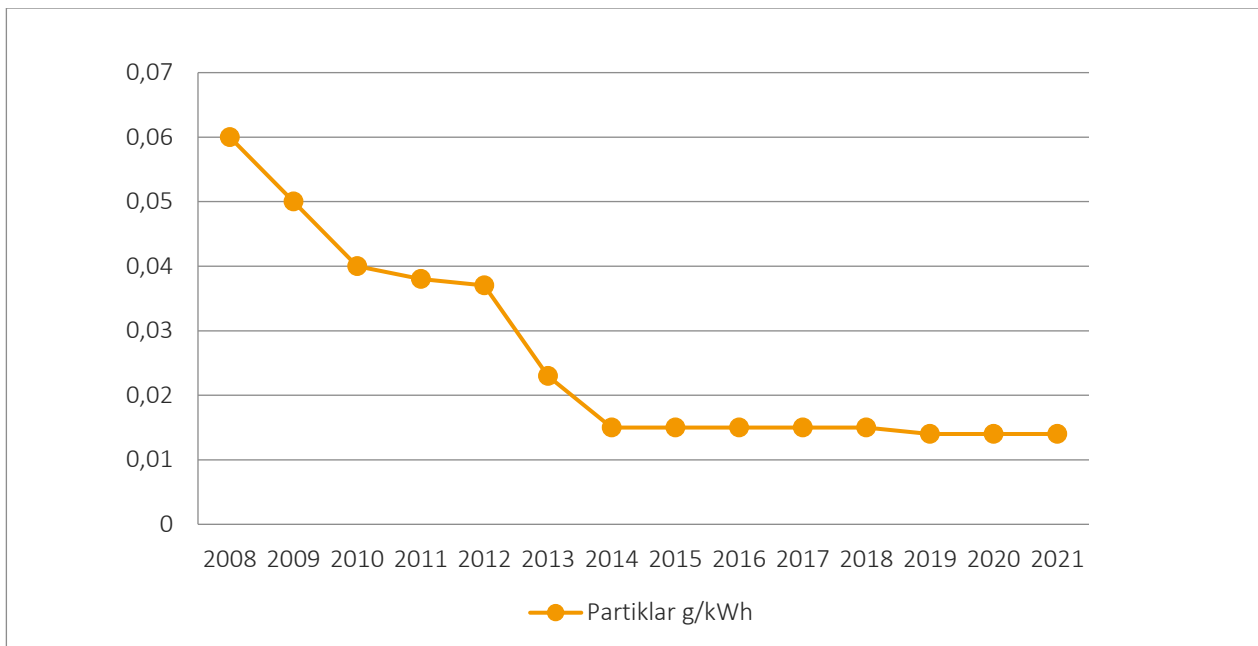
En aspekt av miljö kopplat till kollektivtrafik kretsar kring förnyelsebara drivmedel. Som indikator för detta gäller att samtliga fordon i den upphandlade busstrafiken ska köras på förnyelsebara bränslen år 2021.



Figur 5. Andel fordon i linjetrafiken (buss) som använder förnybara drivmedel 2011 – 2021.

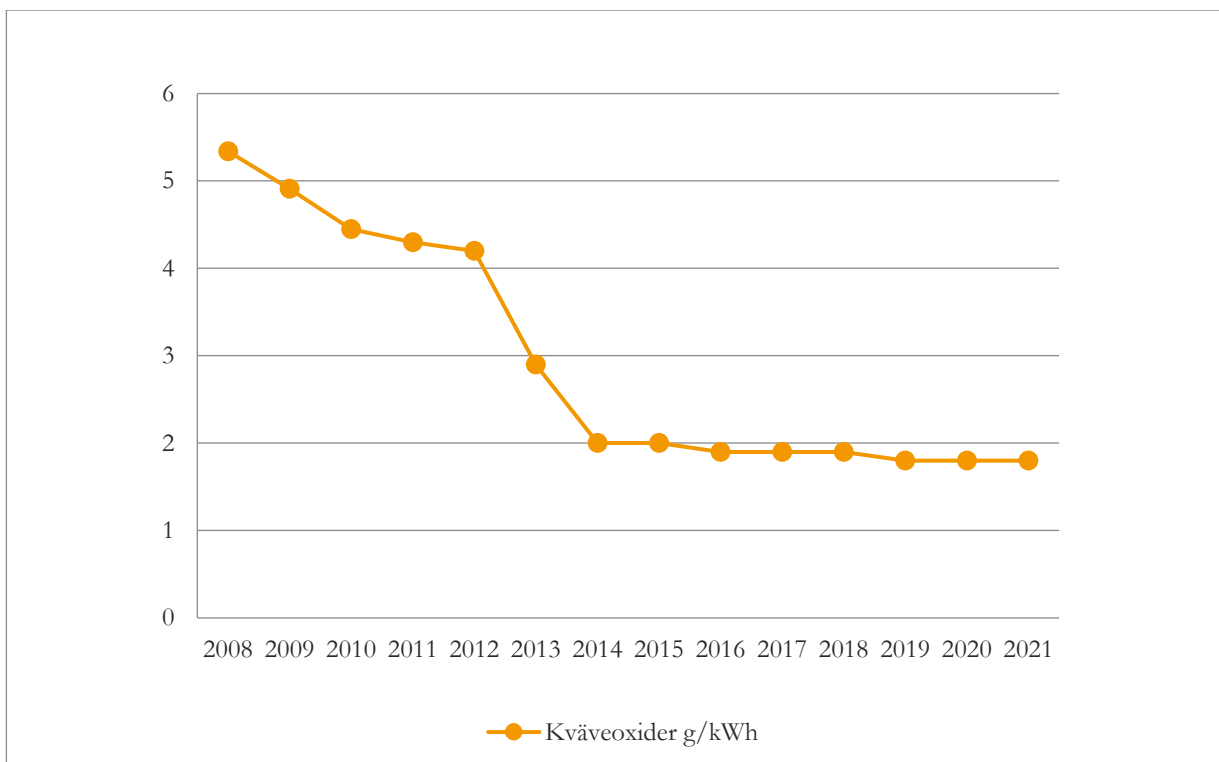
Andelen fordon i linjetrafiken som använder förnyelsebara drivmedel har ökat sedan 2011 och låg 2021 på 100 procent. Målet att samtliga fordon i linjetrafiken ska använda förnybara drivmedel uppnåddes 2015 och har sedan dess ökat och nu 2021 nåt högsta möjliga andelen.

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. Nedan presenteras resterande indikatorer för miljö och hälsa.



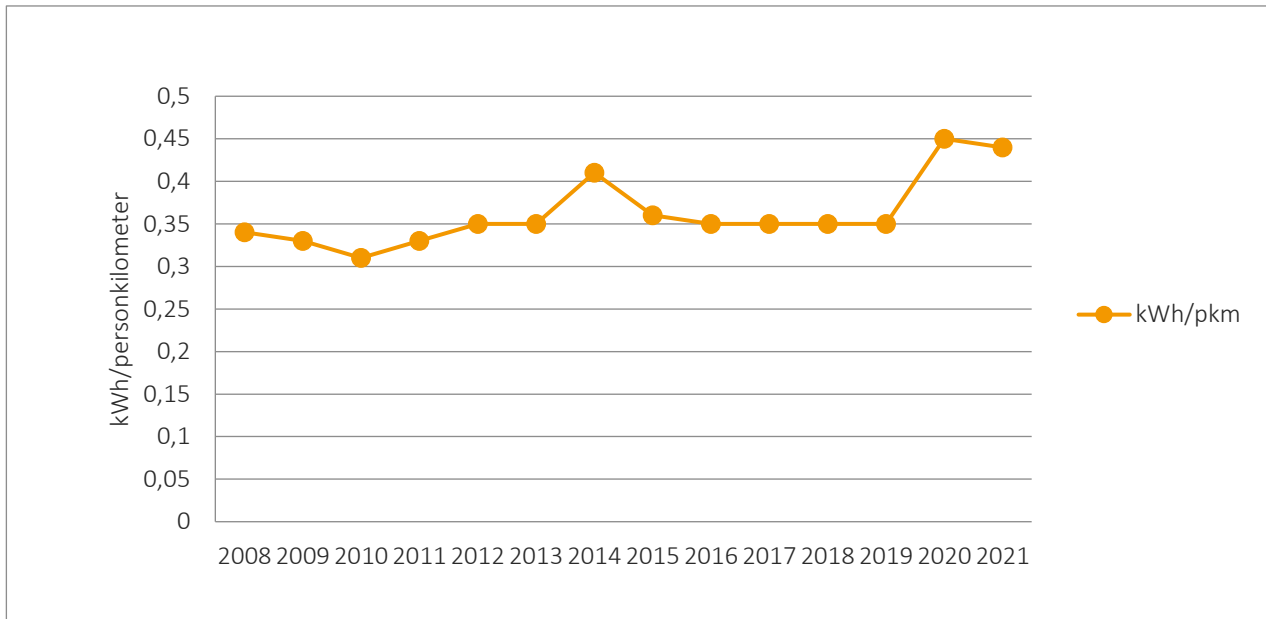
Figur 6. Utsläpp av partiklar i g/kWh 2008 – 2021.

Utsläpp av partiklar från busstrafik mätt i g/kWh för år 2021 är mätt till 0,014 g/kWh, vilket är samma som för 2020. 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 – 2021.

Trots att andelen fordon med förnyelsebara drivmedel har ökat och utsläppen av kväveoxider minskat så har utsläppen av kväveoxider legat kvar på 1,8g kväveoxider per kWh för 2021. 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. *Energianvändning (kWh/personkilometer) för den linjelagda busstrafiken 2008 – 2021.*

Energieffektiviteten i busstrafiken har under hela strategiperioden legat runt 0,35 kWh/personkilometer, vilket är en bra bit över uppsatt mål. Målet om 0,15 kWh/personkilometer har inte uppnåtts och under 2021 synliggörs det en ytterligare ökning. Då bussarna och upphandlingen är den samma som 2019 är det troligtvis inte energianvändningen i sig som ökat utan snarare förändringen av antal personkilometer. I figur 3 visualiseras statistik för personkilometer som minskat 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.

Gällande effekter kopplat till hälsa finns det 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 2017* belyst att de positiva folkhälsoeffekterna av anslutningsresor med gång och cykel till dagens kollektivtrafik i Kronobergs län uppgår till en summa av 433 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.

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 2021 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 trafikförsörjningsprogrammet 2016–2025 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 2021. Dock är en avsiktsförklaring mellan regionerna Kronoberg, Kalmar och Blekinge under upprättning våren 2022. Syftet med avsiktsförklaringen är öka tillgängligheten i sydost. Ambitionen är att initialt starta Krösatågstrafik mellan Växjö – Emmaboda till tidtabellsskiftet december 2023 och att denna ska utökas för att trafikera sträckan Alvesta- Karlskrona.

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. Samma utveckling skedde även under 2021 då minskning av intäkterna fortsatte. Detta på grund av en minskning av biljettintäkter. Restriktioner och uppmaningar att jobba hemifrån, minska resandet och hålla avstånd har haft sin påverkan och syns i statistiken och vilka effekter det har fått. Under 2021 när restriktioner, rekommendationer från myndigheter och öppna framdörrar i busstrafiken, har upphört eller lättats har man lagt märke till att intäkterna har ökat. 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 – 2021, 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
	2021											
	Intäkter	Kostnader										
Buss	85,3	382,6										
Tåg	87,9	184,1										
Totalt	173,2	566,7										

Självfinansieringsgrad

Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad, eg. täckningsgrad, har legat över målnivån på 50 procent under perioden 2014–2019. De senaste årens trend är att självfinansieringsgraden minskar. Återigen återspeglas detta på grund av att omvärlden har präglats av pandemi och dess effekter. Det finns en risk för att konflikter mellan mål om tillgänglighet och ökat utbud av kollektivtrafik finns då målet om minst 50 procents självfinansieringsgrad kan uppstå. Det vill säga mellan att göra satsningar på kollektivtrafiken och att ha en självfinansieringsgrad som följer mål i trafikförsörjningsprogrammet. 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.

Under 2021 minskade självfinansieringsgraden med två procentenheter, vilket gör att målet gällande självfinansieringen inte har uppfyllts. De ökade kostnaderna och en fortsatt minskning av intäkter har påverkat självfinansieringsgraden negativt. Siffran för 2021 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 – 2021

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
55 %	54 %	56 %	54 %	53 %	53 %	32 %	30 %

Utbudskilometer och nettokostnader

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

Tabell 12. Antal resor per utbudskilometer 2014 – 2021.

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
0,7	0,71	0,73	0,75	0,74	0,77	0,42	0,4

Tabell 13. Nettokostnad per resa 2014 – 2021.

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
30 kr	30 kr	29 kr	30 kr	31 kr	31 kr	71 kr	74 kr

Tabell. 14 Nettokostnad i kronor per invånare 2014 – 2021.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nettokostnad i kronor per invånare	1386	1420	1433	1529	1592	1633	2008	2032

Liksom alla andra siffror, för 2021 syns en förändring från föregående år (2014–2019) och en fortsättning från 2020 med en minskning av antal utbudskilometer. Antal resor per utbudskilometer, det vill säga antalet kilometer utförda med fordon i linjetrafiken har minskat för 2021. 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 från 2019 till 2020 och en mindre ökning till 2021. Kostnaden som 2019 låg på 31 kr ökade till 74 kr respektive 1633 kr till 2032 kr för 2021. Förklaringen till detta är flera och har nämnts under rapportens gång – färre resor, saknade biljettintäkter samt kvarstående kostnader för att driva kollektivtrafiken m.m. 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 2021 fattades inget 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 2021

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 2021

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
Flixbus AB	Köpenhamn – Ljungby -Arlanda
Flixbus AB	Växjö station - Stockholm

