



Uppföljningsrapport Kollektivtrafik

KRONOBERG 2022

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
23RGK1396

*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. Kriget i Ukraina och slutet på Coronapandemin	2
3. Målbild i Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2030	3
3.1 Attraktiv kollektivtrafik.....	6
3.2 Klimatsmart och resurseffektiv kollektivtrafik.....	16
4. Allmän trafikplikt och avtal	23
4.1 Allmän trafikplikt.....	23
4.2 Kollektivtrafikavtal.....	23
4.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal	23
4.4 Kommersiell linjetrafik	23
5. Bilagor	25
5.1 Förteckning beslut allmän trafikplikt.....	25
5.2 Förteckning Trafikavtal 2022.....	25
5.3 Förteckning kommersiell linjetrafik 2022	25
6. Referenser	26

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.

Regionfullmäktige antog *Trafikförsörjningsprogrammet 2021 – 2030 med utblick* i november 2021. Årets uppföljning för 2022 är därmed den första av det nya programmet och ska även återspegla ambitionerna i den regionala utvecklingsstrategin *Gröna Kronoberg 2025*.

Förhoppningen är att denna rapport ska bidra till en bra dialog om kollektivtrafikens utveckling samt bli en kunskapskälla för beslutsfattare och andra berörda.

2. Kriget i Ukraina och slutet på Coronapandemin

Även under 2022 påverkade covid-19 samhället i hög grad. Under våren 2022 präglades kollektivtrafiken av olika typer av restriktioner. Restriktionerna släppte den xx juni och resandet tog fart på allvar under och efter sommaren. Resandet med tåg och stadstrafik låg under hösten på samma nivåer som innan pandemin, medan regiontrafiken ännu inte återhämtat sig. En mindre effekt kan även distansarbete ha, då en del arbetsgivare även fortsättningsvis erbjuder sina anställda att arbeta från hemmet en del av arbetsveckan. Även tjänsteresandet har minskat, som följd av att nya arbetssätt för resfria möten blivit inarbetade, vilket sparar både restid och kostnader.

Den 24 februari invaderade Ryssland Ukraina och länder gick samman för att hejda Rysslands framfart genom ett flertal sanktionspaket som levererades under 2022. En del av sanktionspaketen var att minska beroendet av rysk olja och gas och en effekt av detta var den energikris som uppstod efter sommaren 2022. Priserna på el och drivmedel steg kraftigt i Europa, vilket ökade efterfrågan och exporten av svensk el. Sverige nettoexporterade 33TWh under 2022. Elproduktionen i Sverige var 170TWh och elanvändningen 137TWh.¹

Trots att resandet snabbt kom tillbaka, så har ekonomin inom kollektivtrafiken inte återhämtat sig pga höga drivmedelspriser, hög inflation och ökade kostnader för reservdelar. Det har krävts en rad olika insatser för att förändra de vanor som människor under pandemin har tagit till sig. Länstrafiken tog fram en återhämtningsplan ”Hållbar omstart” och trafikförsörjningsprogrammet som antogs i november 2021 har beaktat pandemin.

¹ Energimyndigheten, *Minskad elanvändning under 2022*, <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2023/minskad-elanvandning-under-2022-i-sverige/> [hämtad 2023-08-17]

3. Målbild i Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2030

Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer med förnyelseförmåga är Region Kronobergs övergripande målbild. Vår målbild för kollektivtrafiken i Kronoberg är att i *Gröna Kronoberg är kollektivtrafiken en naturlig del av våra öppna och hållbara livsmiljöer*. Med detta menar vi att kollektivtrafiken lägger grunden för att skapa en attraktiv och hållbar region samt bidrar till att människor har ett fungerande och rikt vardagsliv. Social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet präglar programmet. För att på ett tydligt sätt kunna arbeta mot målbilden är arbetet uppdelat i två strategiska områden. De strategiska områdena och målen i programmet är formulerade för att bidra till uppfyllelsen av målbilden, som i sin tur är formulerad för att peka mot målbilden i den regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg.

Strategiska områden	Mål
Attraktiv kollektivtrafik	Ökad nöjdhet hos resenärer och allmänheten
	Ökad trygghet i kollektivtrafiken samt på väg och till och från den
	Stärkt tillgänglighet i länet till service, fritid, arbete och studier
	Stärkt tillgänglighet till sydsvenska tillväxtmotorer och regionala kärnor samt Köpenhamn
Klimatsmart och resurseffektiv	Kollektivtrafikens klimatpåverkan ska minska
	Ökat hållbart resande – med kollektivtrafik, cykel och gång
	Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till minst 16 procent 2030
	Trafikintäkterna ska utgöra minst 50 procent av trafikintäkterna av den allmänna kollektivtrafiken i Kronoberg senast 2025
	Den särskilda kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad resurseffektivitet
	Vid planering, genomförande och uppföljning ska sociala, geografiska, ekologiska och ekonomiska konsekvenser beaktas

STRATEGISKT OMRÅDE – ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

LEDORD: TRYGGT OCH ENKELT, TILLGÄNGLIGT OCH INKLUDERANDE, PÅLITLIGT

Att utveckla en attraktiv region handlar om att skapa goda förutsättningar för regional utveckling, ett bra och fungerande vardagsliv för invånarna i regionen samt att det finns och utvecklas livsmiljöer där man mår bra och känner sig trygg. Då behövs en god tillgänglighet i form av hållbara lösningar för kommunikation, infrastruktur och service i länet samt över länsgräns. Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, studier, service, fritid och rekreation för regionens invånare och besökare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Det är viktigt att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv, trygg och tillgänglig så att människor vill och vågar åka kollektivt oavsett trafikslag och tid på dygnet. Viktiga faktorer som påverkar trygghet är punktlighet, utformning av den fysiska miljön, information och närvaro av andra människor. En förutsättning för att få fler att välja kollektivtrafiken istället för bilen är att de kan och vill resa kollektivt. God tillgänglighet för resenärer med funktionsvariation, äldre och barn bidrar till ökad rörelsefrihet och möjligheten att kunna leva självständigt.

Ökad nöjdhet hos resenärer och allmänheten	Uppföljning
- Nöjd kund (70%, NKI allmänheten 60%, Anbarο – NKI 82%) - Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med kollektivtrafiken 52 % - Kom du fram i tid 95%	Ärligen under våren via Kollektivtrafikbarometern, Anbarο och Länstrafikens punktlighetsmätningar i samband med "Uppföljningsrapport Kollektivtrafik" som ska till Transportstyrelsen.
Ökad trygghet i kollektivtrafiken samt på väg och till och från den	
- Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken 72%, Anbarο – Tryggheten generellt 84%) - Enkelhet (Kollbar – Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken 82% 2019, Det är enkelt att få information inför resan 82% 2019, Det är enkelt att köpa biljetter och kort 80% 2019 - För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka kollektivt (64 % 2019)	Kollektivtrafikbarometern och Anbarο
Stärkt tillgänglighet i länet till service, fritid, arbete och studier	
- Högst 1,5 som restidskvot med buss i kollektivtrafikstråk och 0,8 med tåg mellan kommunernas huvudorter - Avgångstiderna passar mina behov (43%) - Bostäder i kollektivtrafiknära lägen (82,7 % – 2017)	- Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten - Kollektivtrafikbarometer - Statistiska Centralbyrån
Stärkt tillgänglighet till sydsvenska tillväxtmotorer och regionala kärnor samt Köpenhamn	
Restider och restidskvoter enligt RSS positionspapper för kollektivtrafiken (målår 2040)	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafikmyndigheten

STRATEGISKT OMRÅDE – KLIMATSMART OCH RESURSEFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

LEDORD: HÅLLBART RESANDE, MINSKAD KLIMATPÅVERKAN OCH HÅLLBAR EKONOMI

Klimatpåverkande utsläpp från transportsektorn måste minska, vilket kommer kräva kraftfulla åtgärder i form av mer energieffektiva fordon och att andelen hållbara bränslealternativ ökar. Det handlar också om att satsa på att öka klimatsmarta alternativ. Fler resor behöver ske kollektivt och det behöver vara enkelt att välja gång och cykel där det är möjligt. Det är en stor utmaning och en avgörande framtidsfråga för Kronoberg att öka det hållbara resandet. Kollektivtrafiken måste utvecklas i åtminstone samma takt som befolkningsutvecklingen och att hela transportsystemet planeras för att kollektivtrafikens marknadsandel på sikt ska kunna öka. Om fler ska välja kollektivtrafiken istället för bilen måste de både kunna och vilja resa kollektivt.

Kollektivtrafiksyttemet ska vara klimatsmart och resurseffektivt, vilket skapar nytta för såväl miljö som resenärer och region på ett för samhället hållbart sätt. Det handlar om att tillhandahålla en kollektivtrafik som hushåller med naturens och samhällets resurser.

Kollektivtrafiken har låg klimatpåverkan	Uppföljning
• 100% förnybara drivmedel i den upphandlande trafiken • Ökad energieffektivitet kWh/personkilometer (max 0,10 kWh/pkm för eldrift, 0,28 kWh/pkm för biogas, 0,17 kWh/pkm för HVO/RME. • Minskade koldioxidutsläpp g CO2/personkilometer (max 7 g CO2/pkm)	Årligen via rapportering i FRIDA i samband med "Uppföljningsrapport Kollektivtrafik" som ska till Transportstyrelsen.
Ökat hållbart resande	
• Färdmedelsfördelning - Andel som reser kollektivt, cyklar eller går av alla resor ska öka jämfört med RVU 2012 • Resandeökning i relation till målbild för kollektivtrafikens marknadsandel 2030	Årligen under våren i samband med "Uppföljningsrapport Kollektivtrafik" som ska till Transportstyrelsen. Statistik från Länstrafikens resandemätning och resvaneundersökning vart tionde år.
Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till minst 16 procent 2030	
• Kollektivtrafikens marknadsandel (av det motoriserade resandet)	Årligen under våren via Kollektivtrafikbarometern i samband med "Uppföljningsrapport Kollektivtrafik" som ska till Transportstyrelsen.
Trafikintäkterna ska utgöra cirka 50 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Kronoberg sett över en längre tidsperiod	
• Självfinansieringsgrad	Årligen under våren via Länstrafikens årsberättelse i samband med "Uppföljningsrapport Kollektivtrafik" som ska till Transportstyrelsen.
Vid planering, genomförande och uppföljning ska sociala, ekologiska och ekonomiska konsekvenser beaktas	
• SKA-verktyg • Hållbarhetssäkring	Löpande under året i det dagliga arbetet (utifrån rådande förutsättningar). Årlig uppföljning i samband med "Uppföljningsrapport Kollektivtrafik" som ska till Transportstyrelsen

I detta avsnitt görs dels en måluppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 2021 – 2030.

3.1 Attraktiv kollektivtrafik

3.1.1. Nedan beskrivs nöjdheten för allmänhet och kunder samt förtroende till att komma fram i tid med kollektivtrafiken

Mål: Ökad nöjdhet hos resenärer och allmänheten

Indikatorer:

- Nöjd kund
- Nöjd allmänhet
- Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med kollektivtrafik
- Kom du fram i tid

Uppföljning

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 för kollektivtrafiken i regionen gäller det att allmänhetens och kunders nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg ska öka.

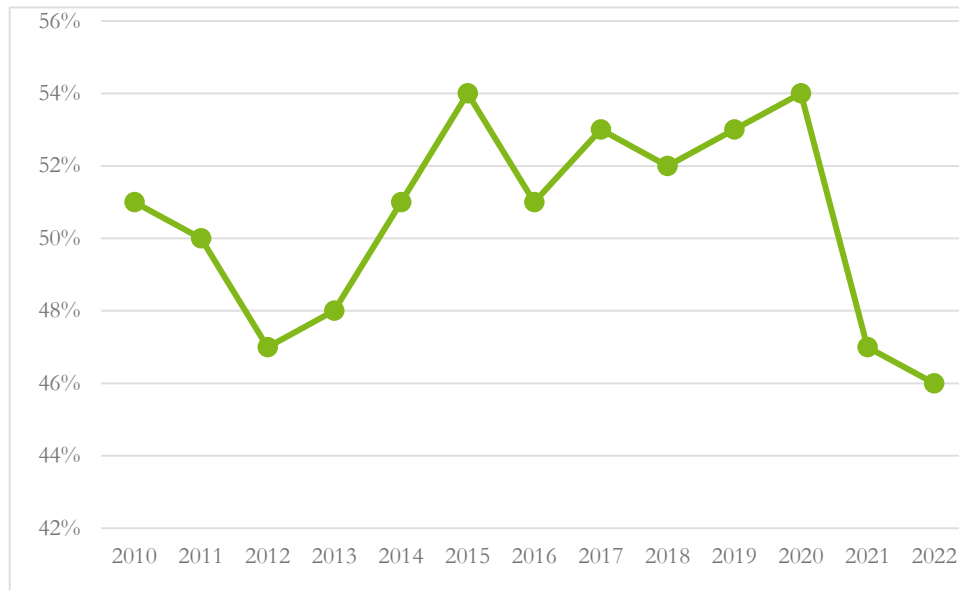
Tabell 1. NKI samt allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg 2012 – 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
NKI	59 %	63 %	66 %	69 %	73 %	68 %	68 %	70%	62%	66%	62%
Allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg	45 %	46 %	50 %	50 %	53 %	56 %	58 %	60%	53%	51%	51%

Kollektivtrafikens NKI för 2022 uppgår till 51 procent för allmänheten och 62 procent för kunder. Kundnöjdheten ligger på samma nivå för allmänheten jämfört med den föregående mätningen. För kunder har nöjdheten minskat med 4 procentenheter från föregående år. Då Kronoberg ligger på 62% gällande nöjdhet bland kunder medan nationellt snitt var 60 % ligger Kronoberg på en bra nivå i jämförelse med andra regioner vad gäller NKI under 2022. Bland allmänhet ligger det nationella snittet på 52% vilket gör att Kronoberg ligger nära det nationella snittet 2022.

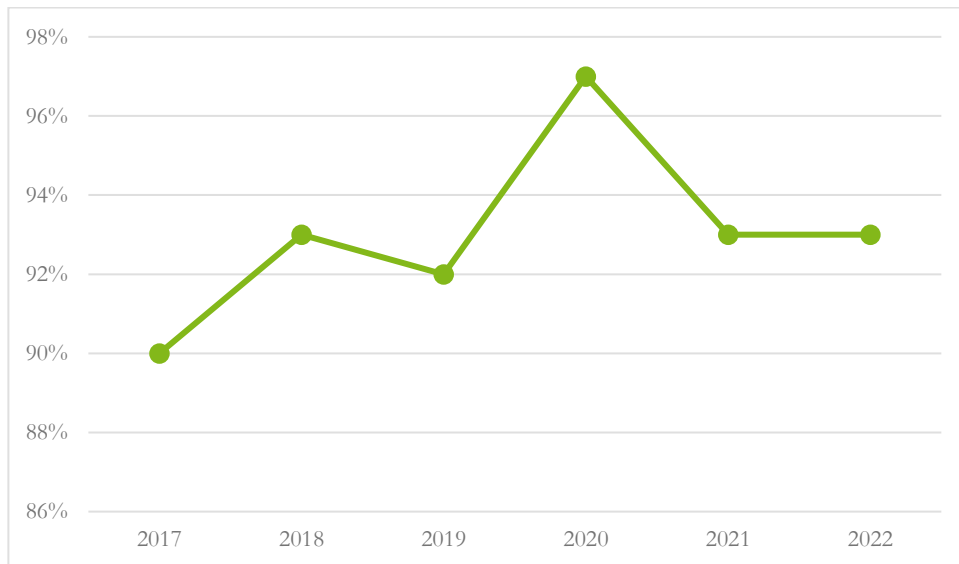
Några faktorer som har påverkat NKI för 2022 kan kopplas till att framdörrarna på bussen har varit avstängda under januari-mars. Under denna period har varit svårt att kommunicera med bussförare som står för en viktig del av service och stöd som har varit begränsade pga. smittorisk. Faktorer som har påverkat kundnöjdhet måste vidare undersökas för att planera insatser som kan vända utvecklingen.

Tabell 2. Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag resar med kollektivtrafiken



Att kunna lita på att man kommer fram i tid vet vi är en central fråga för att vara nöjd med kollektivtrafiken. Under en längre tid har man kunnat se en positiv trend hos resenärer, allmänhet och icke kunder men på grund av pandemins effekter har det minskat sedan 2020. Det nationella snittet för 2022 ligger på 43%, vilket Kronoberg överstiger med tre procentenheter.

Tabell 3. Kom du fram i tid



Upplevelsen att komma fram i tid skiljer sig markant i jämförelse om man kommer i tid med kollektivtrafiken, enligt punktlighetsmätningarna. I Kronoberg kom 93% av resenärerna fram i tid när de reste kollektivt (sammanslagning av punktlighetsmätning för buss och tåg, se tabell 4) 2022, vilket är detsamma som 2021.

3.1.2. Nedan beskrivs hur man upplever trygghet i kollektivtrafiken. Detta följs upp genom flertal mål.

Mål: Ökad trygghet i kollektivtrafiken samt på väg och till och från den

Indikatorer:

- Det känns tryggt att resa med kollektivtrafik
- Det är enkelt att resa med kollektivtrafik
- Det är enkelt att få information inför resan
- Det är enkelt att köpa biljetter och kort
- För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka kollektivt

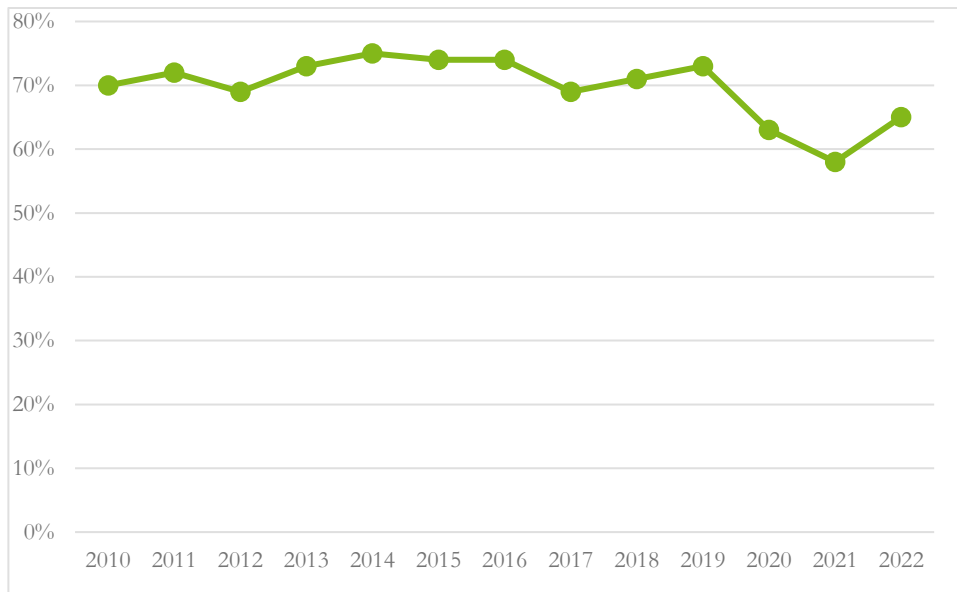
Att bussen eller tåget går i tid är centralt för kollektivtrafikens attraktivitet. För att nå målet om att kollektivtrafiken ska vara attraktiv krävs punktlighet. Punktlighet hos kollektivtrafiken kan följas i tabellen nedan, uppdelat på regionbusstrafik, Växjö stadstrafik och de olika tågsystemen. Tabellen visar hur stor andel av den totala trafiken som avgår inom fem minuter från utsatt tid.

Tabell 4. Andel av buss- och tågtrafik som avgår enligt tidtabell (RT = Rätt tid).

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Regionbuss (RT + 5 min)	97,4 %	97,4 %	96,8 %	83,0 %	98,5%	92%	89%
Stadsbuss Växjö (RT + 5 min)	94,7 %	92,5 %	92,6 %	93,0 %	96,5 %	93%	91%
Krösatåg Nord (RT + 5 min)	-	85,2 %	91,0 %	94,6 %	96,2 %	94,3%	94,6%
Krösatåg Syd (RT + 5 min)	-	86,2 %	91,0 %	94,4 %	96,2 %	94,6	94%
Öresundståg (RT + 5 min)	-	84,3 %	87,0 %	93,0 %	94,0 %	89%	90%
Pågatåg (RT + 5 min)	-	96,0 %	97,0 %	94,8 %	97,7%	94,5%	97,6

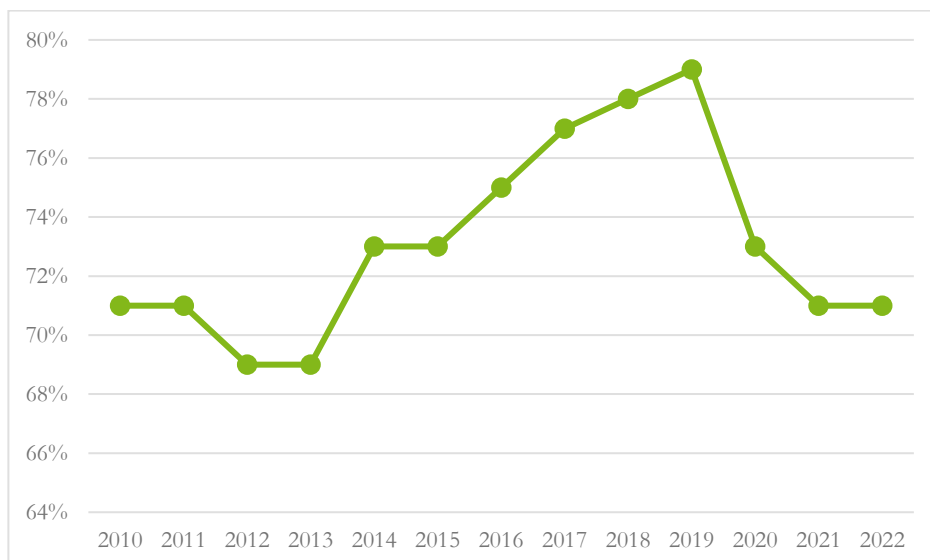
Mätetalen för stads- och regionbusstrafiken förändrades 2019 till +3 min. Under 2022 mättes punktlighet inom fem minuters punktlighet. Under 2022 skedde det både ökning och minskningar gällande punktligheten för samtliga trafikslag. Regionsbussens punktlighet har minskat allra mest som i viss mån beror på mindre trafikomläggningar men också på grund av den drastiska minskningen av antal resor som har skett sedan 2019. Något som också påverkar förtroendet för kollektivtrafiken kopplat till punktlighet är inställd trafik. 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. Det har både skett ökning och minskningar i samtliga tåg under 2022.

Tabell 5. Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken

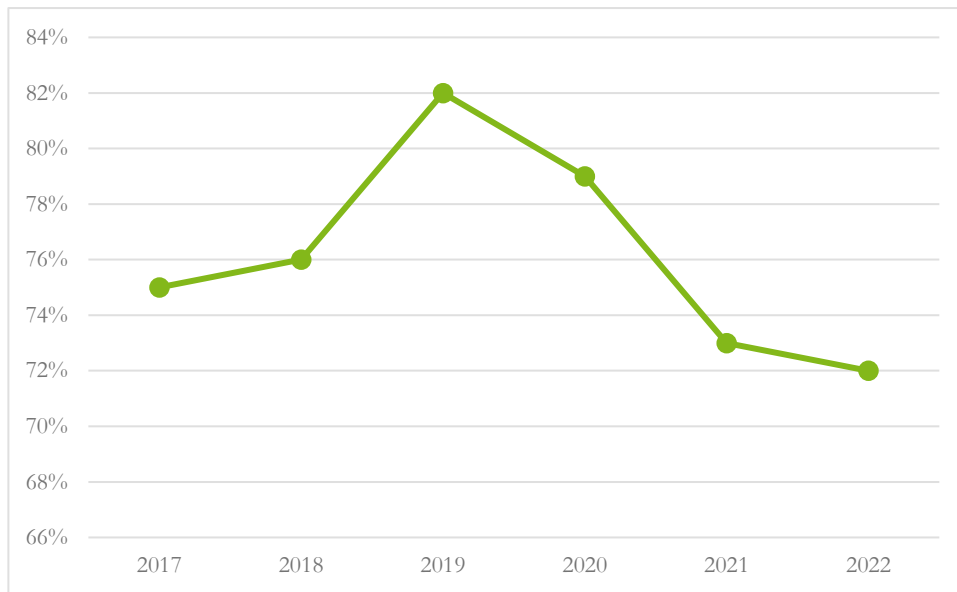


Andelen invånare som känner trygghet att resa med kollektivtrafiken har minskat under perioden 2020–2021 men för 2022 finns en positiv utveckling som är nära nivåerna för 2019. Till viss del beror detta på det förbättrade pandemiläget under året. Det nationella snittet ligger på 64%, vilket gör att Kronoberg ligger över det nationella snittet med två procentenheter för 2022. Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken har haft en positiv utveckling sedan 2013. Under 2020–2021 minskade däremot tryggheten att resa med kollektivtrafik med hänsyn till coronapandemin vilket även påverkar om det är enkelt att resa med kollektivtrafiken. Viktiga faktorer som påverkar enkelheten handlar bland annat om att avgångstiderna passar behoven, möjligheterna att använda kollektivtrafiken, närhet till hållplatser samt upplevd trygghet. Under hösten 2022 fanns även trafikstörningar på tågsidan och trafikpåverkande arbeten på Växjö stationsområde kvarstod. För 2022 ligger det på samma nivå som 2021. Det nationella snittet ligger på 75% för 2022, vilket gör att Kronoberg ligger under snittet med 4 procentenheter.

Tabell 6. Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken

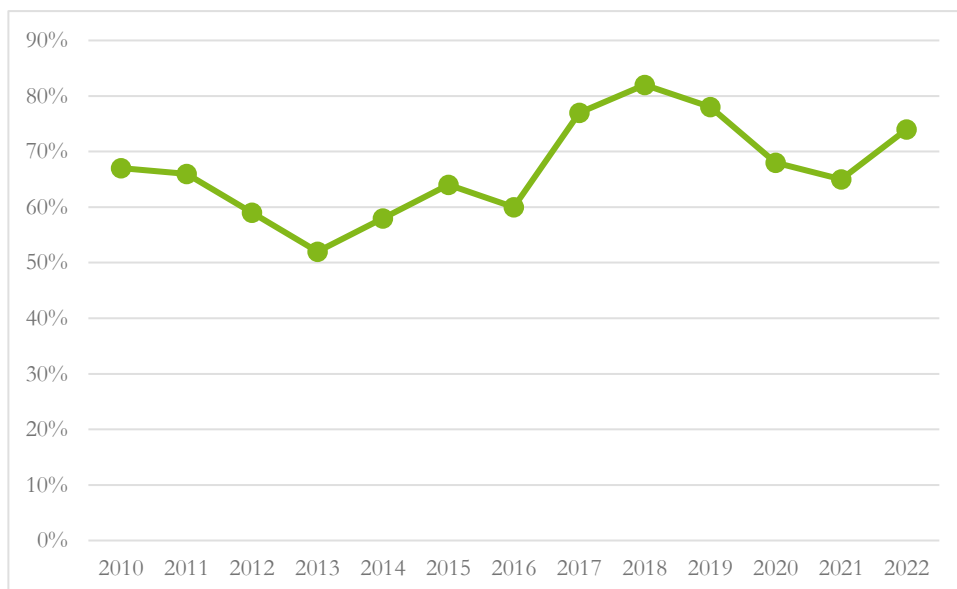


Tabell 7. Det är enkelt att få information inför resan



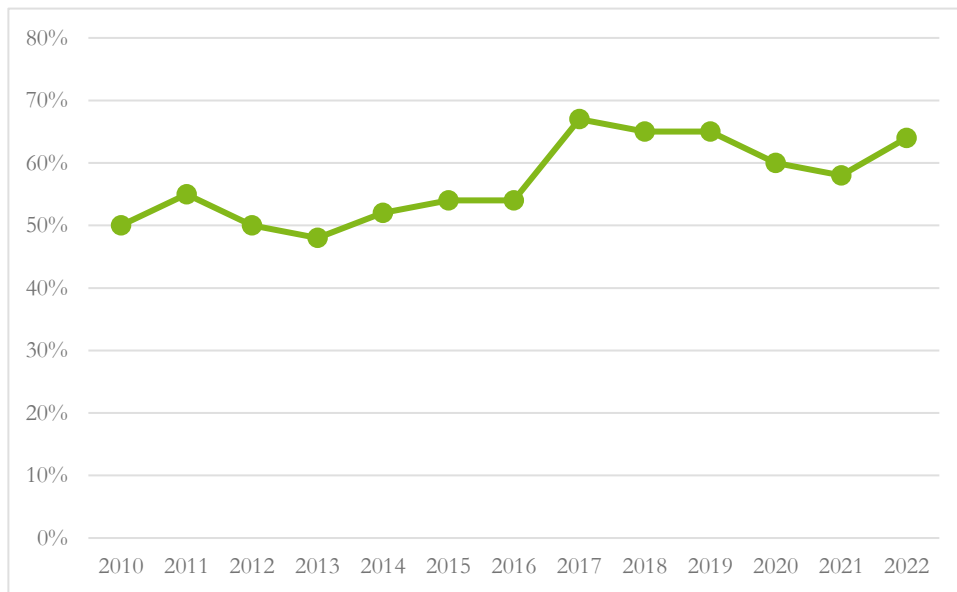
Andel som anser att det är enkelt att få information inför resan med kollektivtrafiken ligger högt. Under 2020–2022 minskade däremot upplevelsen att det är enkelt att få information vilket kan härledas till pandemins effekter. Det nationella snittet för 2022 ligger på 78 procentenheter, vilket gör att Kronoberg ligger under snittet med 4 fyra procentenheter. Arbetet med marknadskampanjer och informationsinsatser har genomförts i syfte att öka kunskapen hos så väl kunder som allmänheten om kollektivtrafiken, eftersom kunskaper om kollektivtrafiken är en stark drivkraft för ett ökat kollektivt resande.

Tabell 9. För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka kollektivt



Nöjdheten avseende enkelhet att köpa biljetter och kort fortsatte att öka till en nivå som nästan är i linje med före pandemin då det tidigare biljettsystemet fortfarande var i drift. Införandet av det nya biljettsystemet är numera väl känt av resenärerna och uppfattas därmed av merparten fungera bra.

Tabell 8. Det är enkelt att köpa biljetter och kort



Andelen invånare som anser att det är enkelt att få information inför resan med kollektivtrafiken har ökat under 2022. Den positiva utvecklingen kan härledas till att resenärer numera väl bekanta med det nya biljettsystemet. Det nationella snittet för 2022 ligger på 75 procentenheter, vilket gör att Kronoberg ligger under snittet med 11 procentenheter.

3.1.3. Nedan beskrivs kollektivtrafikens tillgänglig inom och utanför Region Kronoberg.

Mål: Stärkt tillgänglighet i länet till service, fritid, arbete och studier

Indikatorer:

- Högst 1,5 som restidskvot med buss i kollektivtrafikstråk och 0,8 med tåg mellan kommunernas huvudorter
- Avgångstiderna passar mina behov och bostäder i kollektivtrafikhöga lägen
- Bostäder i kollektivtrafikhöga lägen

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 10. 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 11. 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 2022 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.

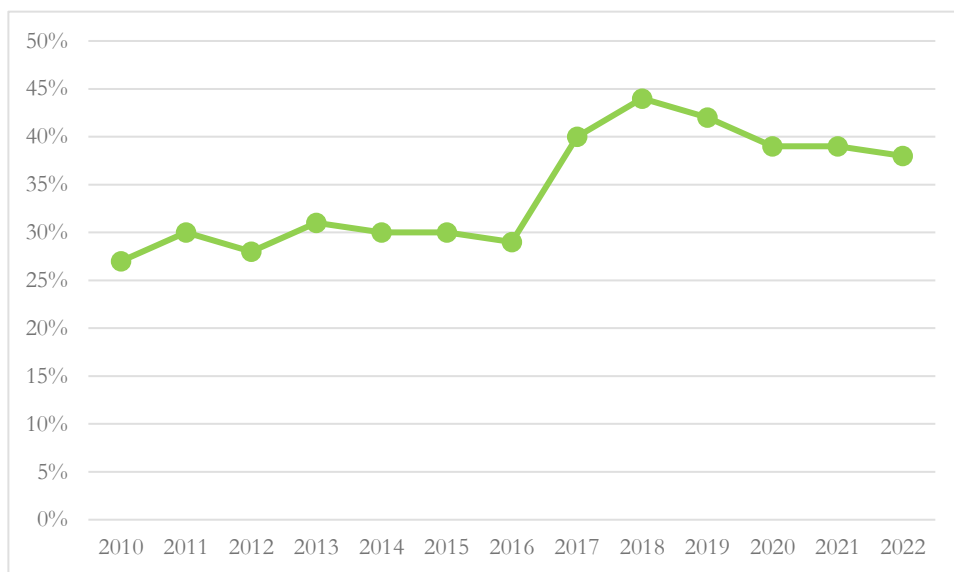
Tabell 12. Restidskvoter för lokala relationer i Växjö.

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.

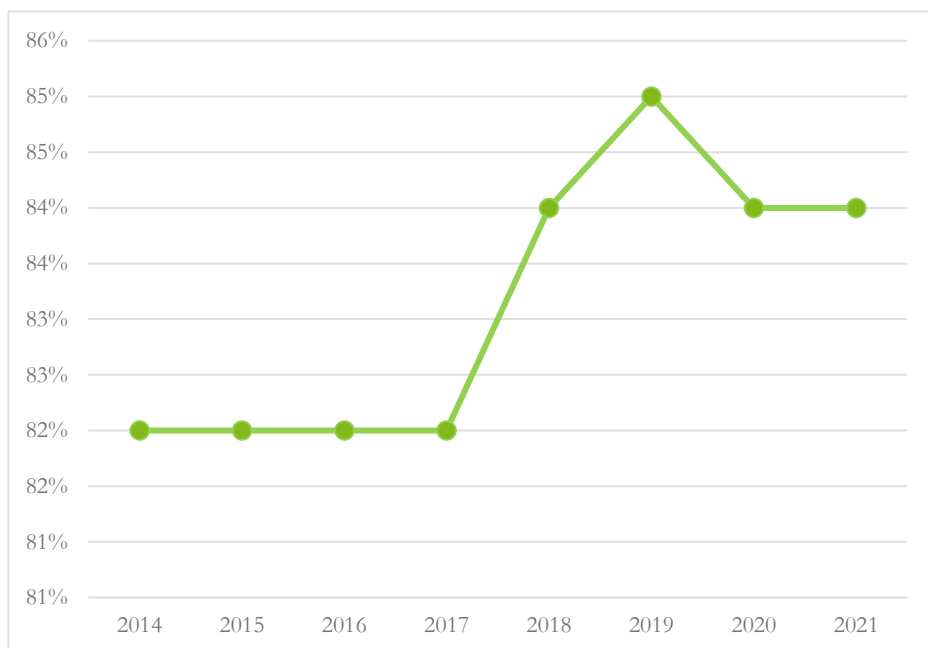
För att göra kollektivtrafiken attraktiv krävs att avgångstiderna stämmer för resenären. Avgångstider som passar mina behov låg på 38% under 2022. Andelen som upplever att tiderna inte passar behoven har minskat sedan 2018. Det är viktigt att avgångstiderna passar resenärens behov och att indikatorn behöver öka i framtiden.

Tabell 13. Avgångstiderna passar mina behov



Kollektivtrafiken är idag endast delvis samordnad med övrig samhällsplanering. Nya etableringar av bostäder, handel och verksamheter planeras både i kollektivtrafikhållplatsnära lägen och i lägen utan kollektivtrafik. För att skapa ett samhälle med attraktionskraft behövs en kollektivtrafik som är attraktiv och resurseffektiv, och därför är samverkan nödvändig. Kollektivtrafiken måste ses i ett större sammanhang och Region Kronoberg ska tillsammans med andra kommunala, regionala och nationella aktörer verka för att kollektivtrafiken får en strukturbildande roll vid utveckling av våra samhällen. Bostadsbyggande, infrastrukturutveckling samt lokalisering av service och verksamheter skapar tillsammans med kollektivtrafiken en grund för en hållbar region där människor ges goda förutsättningar att leva och utvecklas. Kollektivtrafiken ska minska transporternas påverkan på miljön samtidigt som den är välfungerande för de som är beroende av den. Andelen människor som bor nära en aktiv kollektivtrafikhållplats har vuxit i Kronoberg under en längre tid men har stagnerat sedan pandemin. Bostäder i kollektivtrafikhållplatsnära lägen avser med trafikerad hållplats för samtliga trafikslag som trafikeras med minst en avgång per timme, vardagar mellan 06:00 och 20:00. Avståndet till hållplats utgår från fågelavstånd och beaktar inte väg- och gatunät.

Tabell 14. Bostäder i kollektivtrafikenära lägen i Kronoberg



För att stärka tillgänglighet i länet ska också länets hållplatser tillgänglighetsanpassas. Hållplatser med minst 2500 påstigande per år ska tillgänglighetsanpassas och underhållas enligt hållplats-handbokens prioriteringar. År 2022 fanns det ca 350 hållplatslägen med fler än 2500 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. 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. För 2022 har regionen, kommuner och Trafikverket initierat en dialog om hur vi gemensamt ska uppfylla kraven tillsammans och dess genomförande.

3.1.4. Nedan beskrivs hur restider i enlighet med Regionsamverkan Sydsveriges positionspapper har utvecklats.

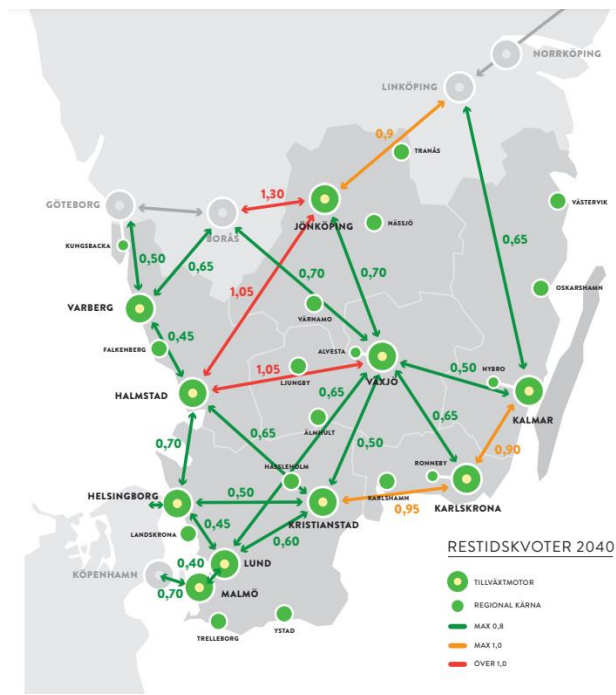
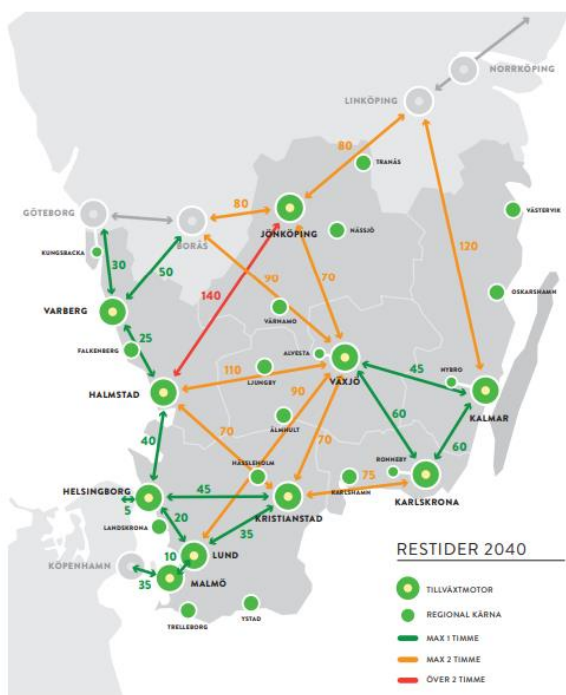
Mål: Stärkt tillgänglighet till sydsvenska tillväxtmotorer och regionala kärnor samt Köpenhamn

Indikatorer:

- Restider och restidskvoter enligt RSS positionspapper kollektivtrafik (målår 2040).

En indikator i 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 i enlighet med Regionsamverkan Sydsveriges positionspapper. För 2022 har busstrafik mellan Ljungby och Halmstad ökat samt Halmstad-Markaryd. Däremot är resmöjligheterna mot Kalmar och Karlskrona oförändrade för 2022. En viktig insats är att planering och genomförande gällande avsiktsförklaring mellan regionerna Kronoberg, Kalmar och Blekinge är i gång och planerad trafikstart i december 2023. Syftet med avsiktsförklaringen är att öka tillgängligheten i sydost. Planeringen är att starta Krösatågstrafik mellan Växjö – Emmaboda till tidtabellsskiftet december 2023.

Figur 1. Regionsamverkan Sydsveriges positionspapper för kollektivtrafik



3.2 Klimatsmart och resurseffektiv kollektivtrafik

3.2.1. Nedan beskrivs andelen förnyelsebara drivmedel i den upphandlade trafiken, energieffektiviteten och koldioxidutsläppen (gCO₂/pkm)

Mål: Kollektivtrafikens klimatpåverkan ska minska

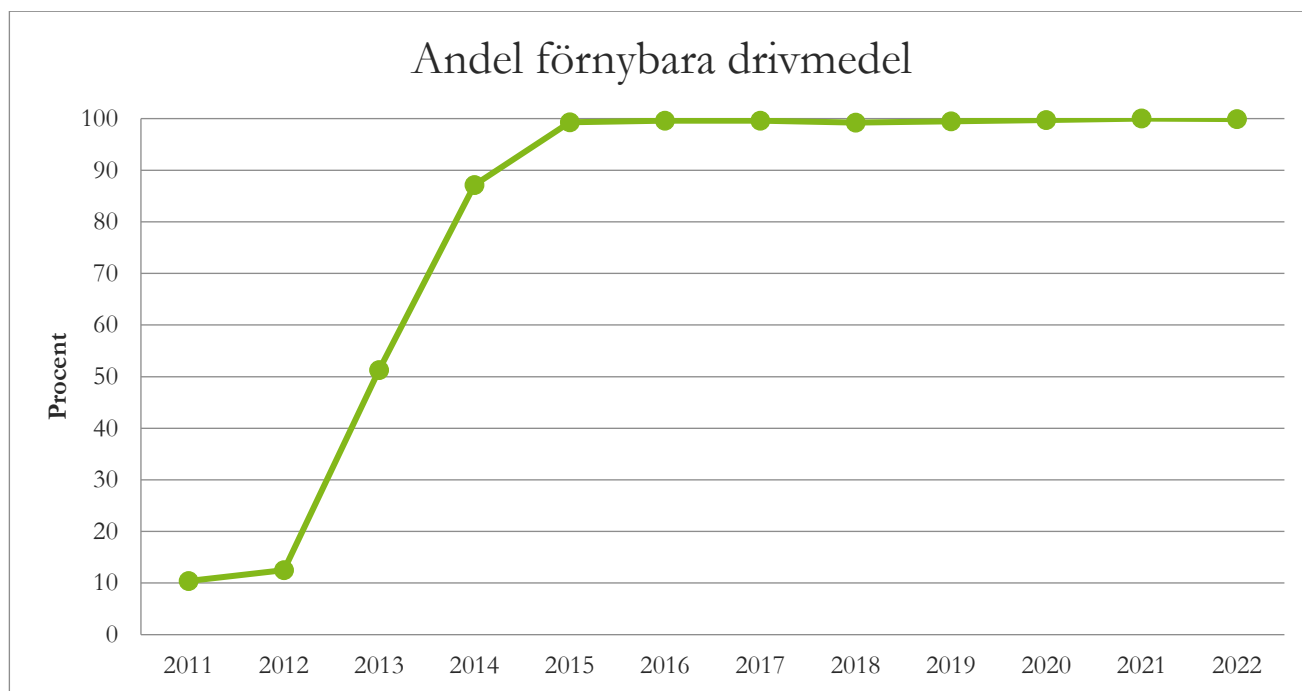
Indikatorer:

- 100 procent förnybara drivmedel i den upphandlade trafiken
- Ökad energieffektivitet (kWh/ pkm)
- Max 0,10 kWh/pkm för el,
- 0,28 kWh/pkm för biogas,
- 0,17 kWh/pkm för HVO/RME
- Minskade koldioxidutsläpp (g CO₂/pkm) – max 7 g CO₂/pkm

Uppföljning

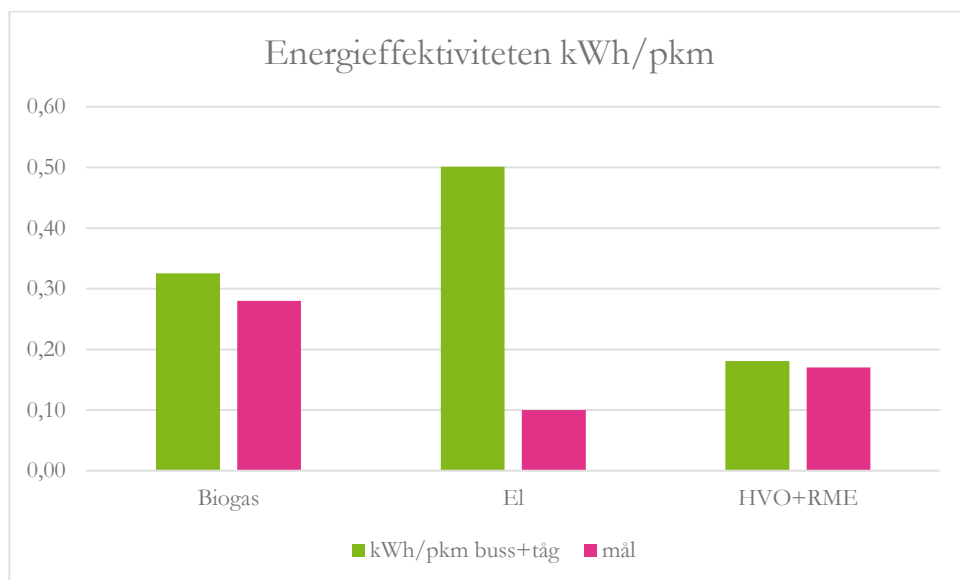
Den upphandlade trafiken har en mycket hög andel förnyelsebara drivmedel och målet är uppfyllt.

Tabell 15. Andel förnybara drivmedel

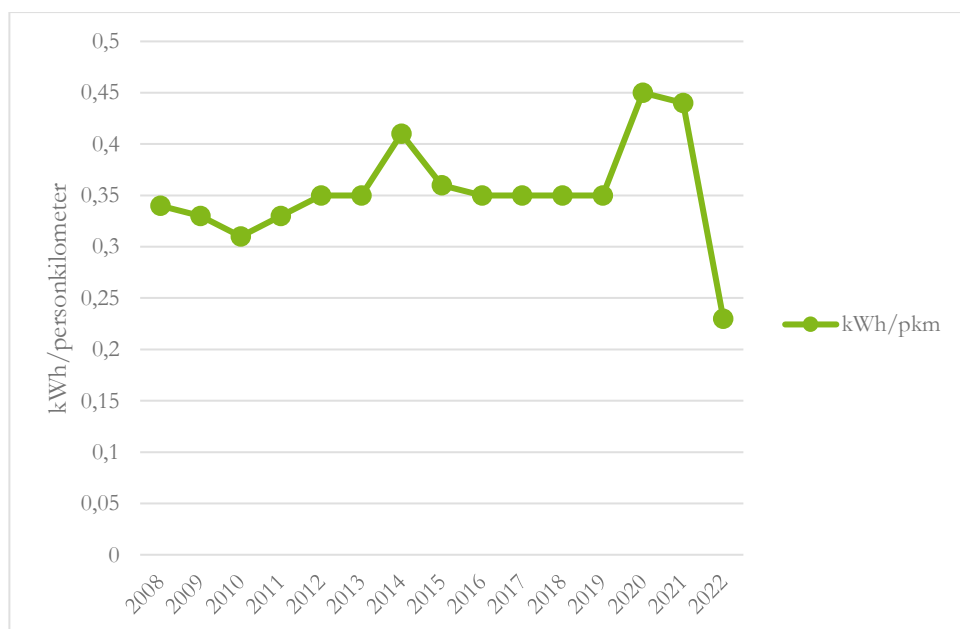


Energieffektiviteten för busstrafik som drivs av biogas och HVO/RME ligger nära målen. Biogasen som främst används inom stadstrafiken har en energieffektivitet på 0,33 kWh/pkm och målet är 0,28. För HVO/RME ligger energieffektiviteten på 0,18 kWh/pkm, vilket även det är nära målet på 0,17 kWh/pkm. Den el som användes under 2022 var i huvudsak inom tågtrafiken och utgör endast 4,5% av den totala energianvändningen inom kollektivtrafiken.

Tabell 16. Energieffektiviteten kWh/pkm



Tabell 17. kWh/personkilometer



De totala CO2 utsläppet från all trafik var 4241 ton under 2022 i Kronoberg. Det ger ett koldioxidutsläpp på 15,9 g CO₂/pkm, vilket är mer än två gånger så stort som målet på 7 gCO₂/pkm. Med en ny upphandlad trafik som startar i december 2023 får kollektivtrafiken större möjligheter att nå målet på sikt.

3.2.2. Nedan beskrivs hur resandet är fördelat på färdmedel och över tid

Mål: Ökat hållbart resande – med kollektivtrafik, cykel och gång

Indikatorer:

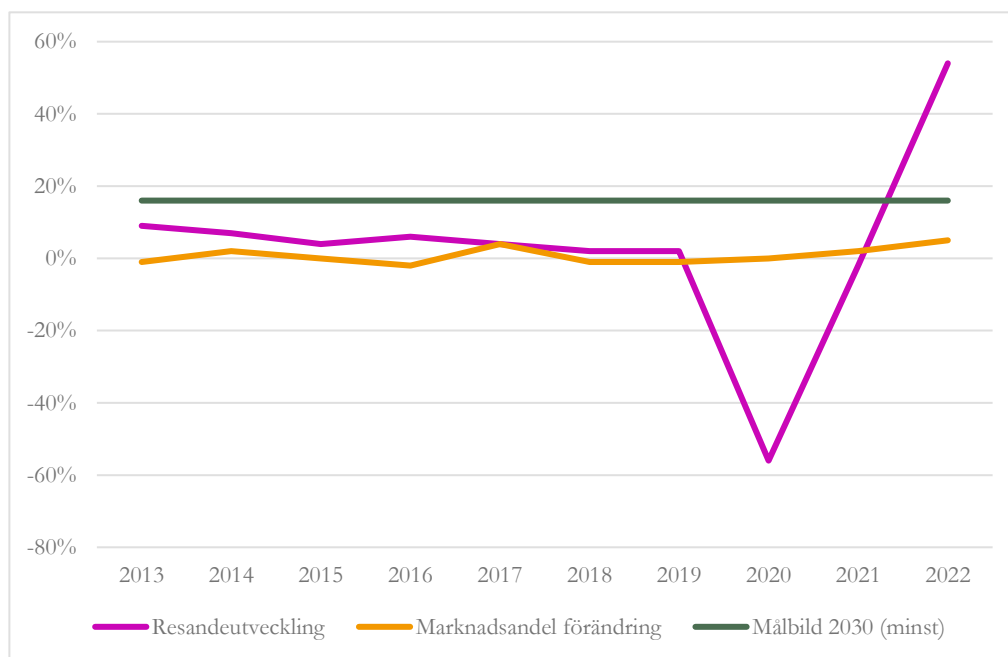
- Resandeökning i relation till målbild för kollektivtrafikens marknadsandel 2030

Uppföljning:

Pandemieffekter får ett stort genomslag i uppföljningen, där resandeutvecklingen sjönk kraftigt 2020 när pandemin bröt ut, då de som kunde uppmanades att arbeta eller studera från hemmet. Även fritidsresande begränsades då idrott, kulturevenemang mm. ställdes in.

Även under 2021 och 2022 fanns restriktioner kvar i olika omfattningar. Från och med juni 2022 släpptes de flesta Covid-19 restriktioner, vilket ledde till en resandeutveckling under hösten 2022. Under 2023 förväntas resandeutvecklingen komma tillbaka till ett normalläge.

Tabell 18. Resandeökning i relation till marknadsandel



3.2.3. Nedan beskrivs kollektivtrafikens marknadsandel

Mål: Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till minst 16 procent 2030

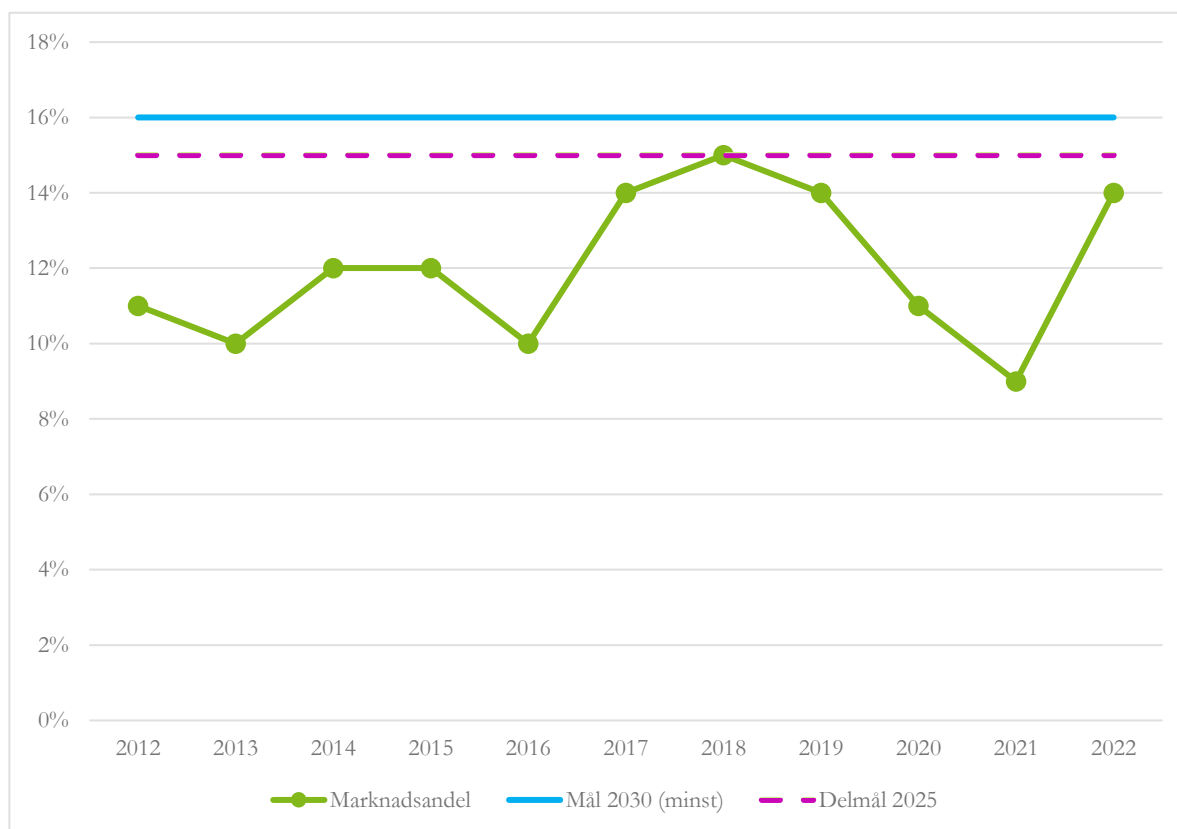
Indikatorer:

- Delmål 2025: 15 % marknadsandel

Uppföljning:

Kollektivtrafiken utgjorde 14% av marknadsandelen under 2022, vilket var en ökning från 2021 då den utgjorde 9%. Kollektivtrafikens marknadsandel påverkades av pandemin, då uppmaningen var att undvika kollektivtrafik och miljöer där många samlas. Det ledde till att fler tog bilen eller cykeln och nya etablerade vanor fortsatte även efter de stora utbrotten av Covid-19. Trots detta kom resenärerna snabbt tillbaka till kollektivtrafiken under hösten 2022 och resulterade i en marknadsandel på 14%. Det finns anledning att förvänta sig en ännu högre marknadsandel under 2023, vilket blir ett år utan pandemirestriktioner.

Tabell 19. Marknadsandel, delmål och mål 2030



3.2.4. Nedan beskrivs hur stor självfinansieringsgraden är för kollektivtrafiken

Mål: Trafikintäkterna ska utgöra minst 50 procent av trafikkostnaderna av den allmänna kollektivtrafiken i Kronoberg 2025

Indikatorer:

- Självfinansieringsgraden ska vara minst 50%

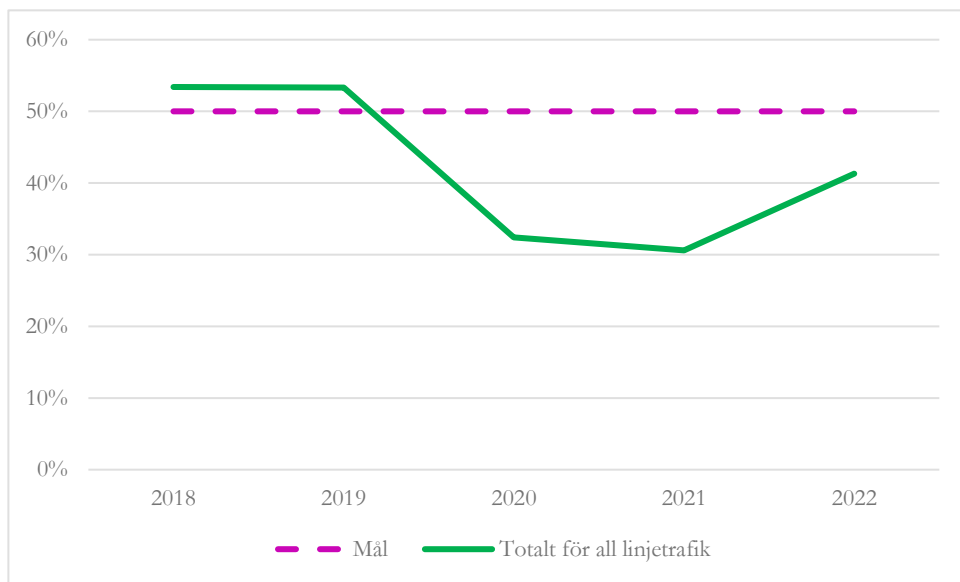
Uppföljning:

Självfinansieringsgraden för januari - december 2022 är 44,3 procent inklusive statsbidrag 20 mnkr och 41,3 procent exklusive stadsbidrag. De ökade kostnaderna och en fortsatt minskning av intäkter har påverkat självfinansieringsgraden negativt. Kollektivtrafiken har varit i behov av stöd för att klara ekonomin men de riktade bidragen har inte täckt alla kostnader.

Målnivån är en självfinansieringsgrad på minst 50 procent. Dvs 50 procent av kostnaderna för trafiken skall finansieras av intäkter ifrån resenärerna och detta mål ligger kvar på samma höga målnivå som togs fram innan pandemin. Denna målbild har uppfyllts varje år mellan 2015 till 2019.

Kostnadsökningar med kraftiga energi- och drivmedelsprisökningar i kombination med pandemins påverkan på intäkterna med nästan tre år utan resandeutveckling, innebär en stor utmaning för självfinansieringsmålet framöver. Det finns en risk för konflikter mellan mål om tillgänglighet och ökat utbud av kollektivtrafik då målet om minst 50 procents självfinansieringsgrad kvarstår.

Tabell 20. Självfinansieringsgrad



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.

Tabell 21. Kollektivtrafikens intäkter och kostnader 2015 – 2022, 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		2022									
	Intäkter	Kostnader	Intäkter		Kostnader							
Buss	85,3	382,6	128,5		440,3							
Tåg	87,9	184,1	143,4		218,2							
Totalt	173,2	566,7	271,9		658,5							

3.2.5. Nedan beskrivs hur resurseffektiviteten kan öka

Mål: Den särskilda kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad resurseffektivitet

Uppföljning:

Den särskilda kollektivtrafiken som Region Kronoberg ansvarar för bygger på effektivt resursutnyttjande där trafikplanering och fordonsdirigering hanteras av en samlad trafikledning. Resor ska i den mån det går samordnas, dock med beaktande av gällande regelverk avseende restider och utifrån resenärens villkor. Genom samordning av resor och överflyttning av resenärer från färdtjänst och sjukresor till en tillgänglighetsanpassad allmän kollektivtrafik skapas också miljöfördelar genom minskad trafik.

Antalet äldre i Kronoberg kommer framöver att öka, vilket i kombination med att människan lever allt längre kommer att innebära en ökad belastning på färdtjänsten. Utvecklingen behöver mötas med en fortsatt tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken och dess infrastruktur, samt en ökad samverkan mellan olika aktörer inom region, kommun och intresseorganisationer. Det görs därför årliga satsningar på tillgänglighetsanpassningar i kollektivtrafiken för att på lång sikt minska behovet av färdtjänst. Som ett steg i denna riktning har bokningsappen där kunderna själva bokar sina färdtjänstresor arbetats fram under 2022 och lanseras under 2023. Möten har också genomförts med flera kommuner under året tillsammans med trafiknämndens presidier. Dialog med samtliga kommuner genom samplaneringsmöten kring trafik och infrastruktur har genomförts fyra gånger per år.

3.2.6. Nedan beskrivs hur hållbarhetsaspekterna säkras

Mål: Vid planering, genomförande och uppföljning ska sociala, geografiska, ekologiska och ekonomiska konsekvenser beaktas.

Uppföljning:

Verktyg för hållbarhetsarbetet ska användas löpande vid större förändringar, exempelvis linjeändringar, samt årlig sammanställning. Under 2022 har verktynet Social konsekvens i regional transportplanering använts vid två tillfällen. Dels vid analysen av en ny stadstrafik i Ljungby, vars rapport finns publicerad på regionen hemsida, men också inför trafikupphandlingarna av serviceresor och skolskjuts.

4. 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.

4.1 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.

4.2 Kollektivtrafikavtal

Under 2022 hade Region Kronoberg trafikavtal inom stads- och regionbusstrafik samt tågtrafik. Förteckning av avtal framgår av bilaga 6.2.

4.3 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.

4.4 Kommersiell linjetrafik

Kommersiell linjetrafik är sedan 2012 tillåten utan tillstånd, men med anmälningsskyldighet. I Kronoberg fanns under 2022 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 Flixbus 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 5.3.

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 2022 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

5.2 Förteckning Trafikavtal 2022

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 (Jan-dec 10)	x	
Transdev				x (Dec 11-nu)		
Vy Tåg AB					x	
Arriva Sverige AB						x

5.3 Förteckning kommersiell linjetrafik 2022

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

6. Referenser

Energimyndigheten, *Minskad elanvändning under 2022*,
<https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2023/minskad-elanvandning-under-2022-i-sverige/> [hämtad 2023-08-17]

