



Uppföljningsrapport Kollektivtrafik

KRONOBERG 2023

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
24RS768

*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	0
2. Resenärerna återvänder.....	1
3. Målbild i Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2030	2
STRATEGISKT OMRÅDE – ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK.....	3
STRATEGISKT OMRÅDE – KLIMATSMART OCH RESURSEFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK	4
3.1 Attraktiv kollektivtrafik.....	6
3.1.1.....	6
3.1.2.....	8
3.1.4.....	15
3.2 Klimatsmart och resurseffektiv kollektivtrafik.....	16
3.2.2.....	17
3.2.3.....	18
3.2.4.....	19
3.2.5.....	20
3.2.6.....	21
4. Allmän trafikplikt och avtal	22
4.1 Allmän trafikplikt.....	22
4.2 Kollektivtrafikavtal.....	22
4.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal	22
4.4 Kommersiell linjetrafik	22
5. Bilagor	24
5.1 Förteckning beslut allmän trafikplikt.....	24
5.2 Förteckning Trafikavtal 2023.....	24
5.3 Förteckning kommersiell linjetrafik 2023	25
6. Referenser.....	25

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 2023 är den andra 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. Resenärerna återvänder

Länstrafikens verksamhet fortsätter att påverkas av omvärlden, nu senast med elkomponentbrist i världen vilket resulterat i försenade bussleveranser av de elbussar som skulle börjat trafikera det nya trafikavtalet som startade i december. Tidigare har omvärlden påverkat verksamheten med bland annat kraftiga kostnadsökningarna i samhället, men även genom att invånarnas vanor och resbehov förändrats under pandemin. Länstrafikens arbete med åtgärderna i återhämtningsplanen har fortsatt och under 2023 fortsatte resandet att återhämta sig efter den kraftiga minskningen som skedde under pandemin. Resandet ökade jämfört med föregående år med 10 procent och nådde 9,5 miljoner vilket gav en marknadsandel om 14 procent.

I december startade det nya linjetrafikavtalet för samtlig stads- och regionbusstrafik i Kronoberg. Trafikstarten blev framflyttad ett halvår på grund av en långdragen hantering av överprövning av upphandlingen i förvaltningsrätten. Vid trafikstarten hade trafikföretaget betydande uppstartsproblem med bland annat försenade bussleveranser, förarbrist och utmaningar med teknik och planeringssystem. Detta resulterade i störningar med försenade och inställda turer med påverkan för länstrafikens resenärer. Ett omfattande arbete startades upp på trafikföretaget för att åtgärda de brister som fanns.

För tågtrafiken sker ett omfattande samarbete med våra grannlän med varierande frågor. Under perioden har det beslutats om nya ägardirektiv och samarbetsavtal rörande Öresundstågstrafiken med nya kostnadsfördelningsprinciper bland annat.

De har varit en positiv utveckling för målet för NKI (Nöjd Kund Index) hos kunderna avseende frågeställningen om den senaste resan. Däremot påverkades nöjdheten negativt avseende helheten av de störningar som var vid trafikstarten i december. Ökningar av kundindex syns annars när det gäller frågeställningar kring enkelt att förstå utbud och köpa biljetter och kort. Nöjdhetssuppfattning avseende huruvida avgångar passar kundernas behov är på samma nivå som vid förra årets utgång och en tillfällig uppgång under året blev inte bestående utan resultatet ligger under målet. En fortsatt vikande trend för nöjdhet med avgångstider hos allmänheten om de passar deras behov ger anledning till en djupare analys och en översyn av linjetrafikutbudet i länet har startat. Målen för NKI i den anropsstyrda trafiken har uppnåtts. Det systematiska arbetet med telecoaching samt förarcertifiering har givit effekt. Även arbetet med avtalsuppföljning har bidragit till de goda resultaten.

Sammantaget bedöms måluppfyllelsen inom Kollektivtrafik vara tillfredställande för 2023.

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 med 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

Tabell 1 Strategiska områden

STRATEGISKT OMRÅDE – ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

LEDORD: TRYGGT OCH ENKLT, 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%	Årligen 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

Tabell 2 Mål i Trafikförsörjningsprogrammet

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. Kollektivtrafiksystemet 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

Tabell 3 Mål i Trafikförsörjningsprogrammet

I detta avsnitt görs 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.

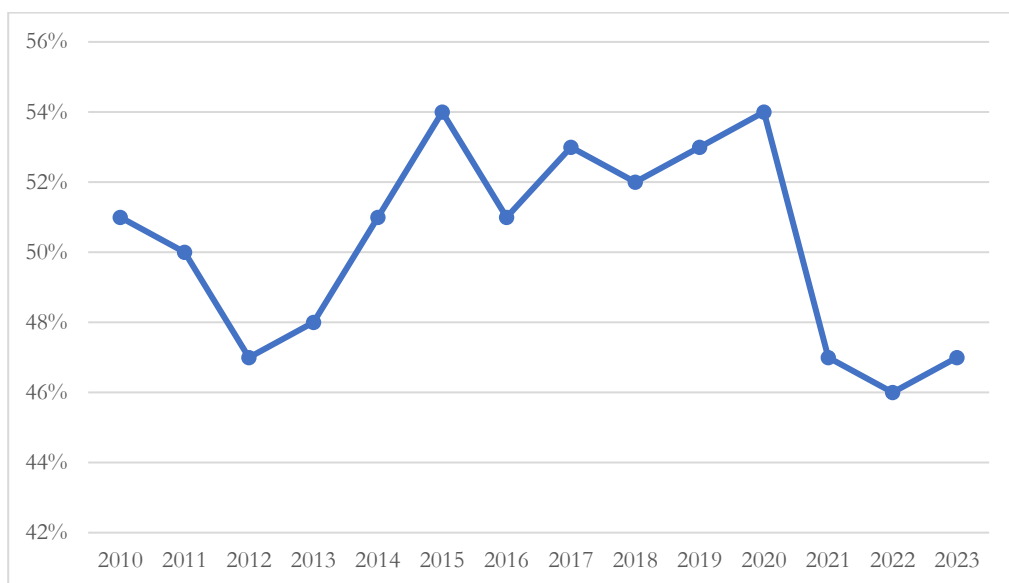
Som indikatorer för att följa upp nöjdheten för kollektivtrafiken i regionen gäller det att allmänhetens och kunders nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg ska öka.

Tabell 4. NKI samt allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg 2012 – 2023

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
NKI	59 %	63 %	66 %	69 %	73 %	68 %	68 %	70%	62%	66%	62%	66%
Allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg	45 %	46 %	50 %	50 %	53 %	56 %	58 %	60%	53%	51%	51%	53%

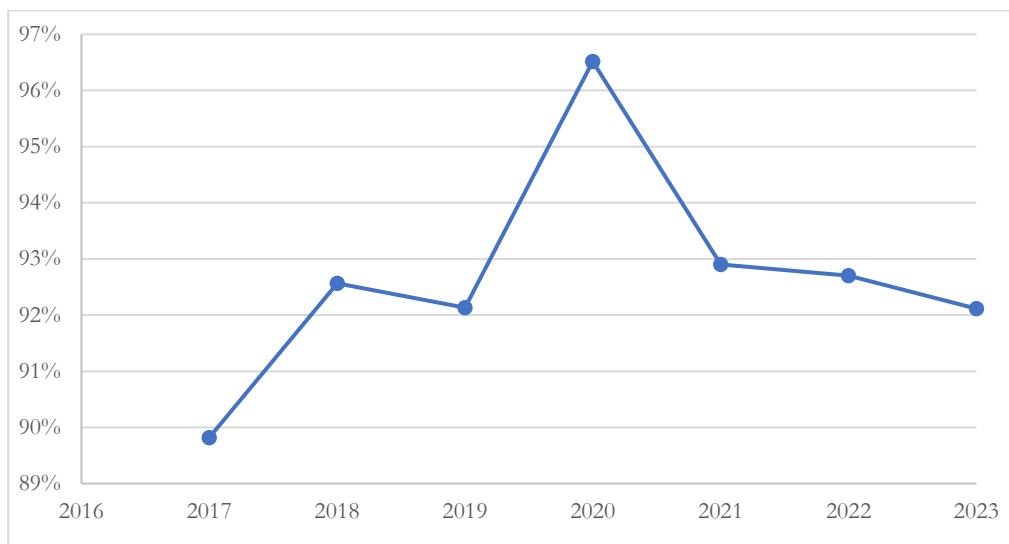
NKI hos kunderna och allmänheten i den linjelagda kollektivtrafiken har fortsatt haft en positiv utveckling större delen av året och utfallet är högre än året innan, men uppsatta mål nås inte. Då Kronoberg ligger på 66% gällande nöjdhet bland kunder medan nationellt snitt var 57 % ligger Kronoberg ändå på en bra nivå i jämförelse med andra regioner vad gäller NKI under 2023. Bland allmänhet ligger det nationella snittet på 52% vilket gör att Kronoberg ligger något under det nationella snittet 2023. Stor påverkan på att målen ej uppnåtts och att den positiva utvecklingen avtagit mot slutet på året beror på de utmaningar länstrafiken haft i samband med uppstarten av den nya trafiken.

Figur 1 Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser 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, däremot ses en liten förbättring 2023. Det nationella snittet för 2023 ligger på 41%, vilket Kronoberg överstiger med sex procentenheter.

Figur 2 Kom du fram i tid



Upplevelsen att komma fram i tid skiljer sig markant i jämförelse med om man kommer i tid med kollektivtrafiken enligt punktlighetsmätningarna. I Kronoberg kom 92% av resenärerna fram i tid när de reste kollektivt (sammanslagning av punktlighetsmätning för buss och tåg, se tabell 5) 2023, vilket är en lite nedgång mot 2022.

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

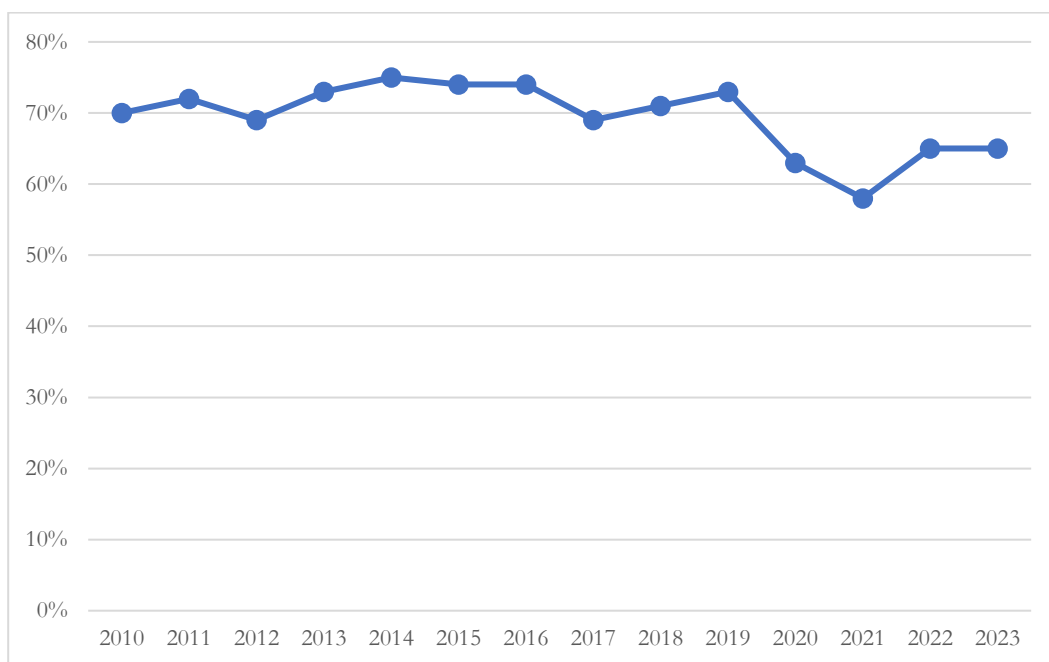
Att bussen eller tåget går i tid är centralt för kollektivtrafikens attraktivitet. För att nå målet om att kollektivtrafiken ska vara attraktiv krävs punktlighet. Punktlighet hos kollektivtrafiken kan följas i tabellen nedan, uppdelat på regionbusstrafik, Växjö stadstrafik och de olika tågsystemen. Tabellen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

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

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Regionbuss (RT + 5 min)	97,4 %	97,4 %	96,8 %	83,0 %	98,5 %	92 %	89 %	88,9 %
Stadsbuss Växjö (RT + 5 min)	94,7 %	92,5 %	92,6 %	93,0 %	96,5 %	93 %	91 %	90,2 %
Krösatåg Nord (RT + 5 min)	-	85,2 %	91,0 %	94,6 %	96,2 %	94,3 %	94,6 %	93,6 %
Krösatåg Syd (RT + 5 min)	-	86,2 %	91,0 %	94,4 %	96,2 %	94,6 %	94 %	92,3 %
Öresundståg (RT + 5 min)	-	84,3 %	87,0 %	93,0 %	94,0 %	89 %	90 %	90,2 %
Pågatåg (RT + 5 min)	-	96,0 %	97,0 %	94,8 %	97,7 %	94,5 %	97,6 %	97,5 %

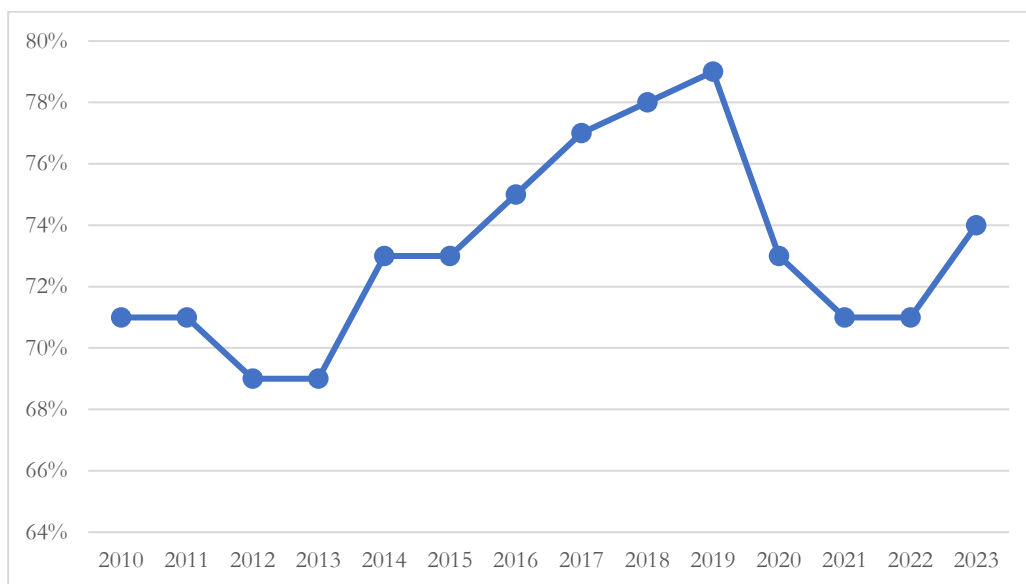
2022 togs punktlighet fram på 5min nivå. Från mitten på december 2023, vid nya trafikstarten, förändrades det till (3 och 7 min). I mätetalen för busstrafiken är punktligheten för december 2023 inte alls med på grund av att Länstrafikens byte av mätmetod samt att trafikstarten med nytt avtal var förknippat med stora trafikstörningar. Den lägre punktligheten i Krösatågstrafiken kan tillskrivas större påverkan från infrastrukturrelaterad problematik, men även en större mängd fordonsrelaterade fel.

Figur 3 Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken



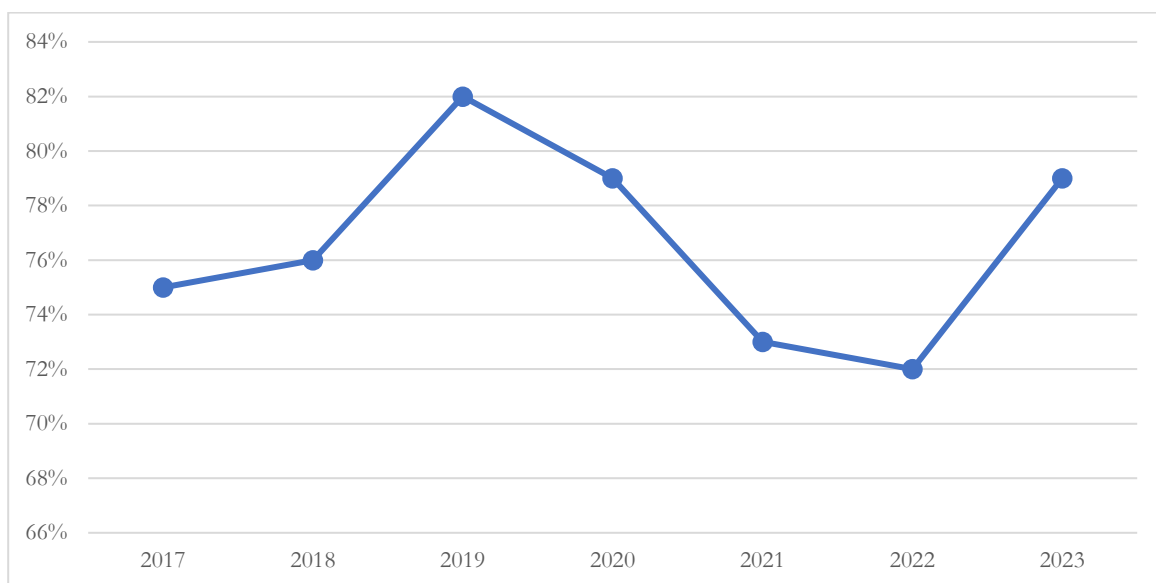
Andelen invånare som känner trygghet att resa med kollektivtrafiken har minskat under perioden 2020–2021 men för 2022 och 2023 finns en positiv utveckling som är nära nivåerna för 2019. Det nationella snittet ligger på 64%, vilket gör att Kronoberg ligger över det nationella snittet med en procentenhet för 2023.

Figur 4 Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken



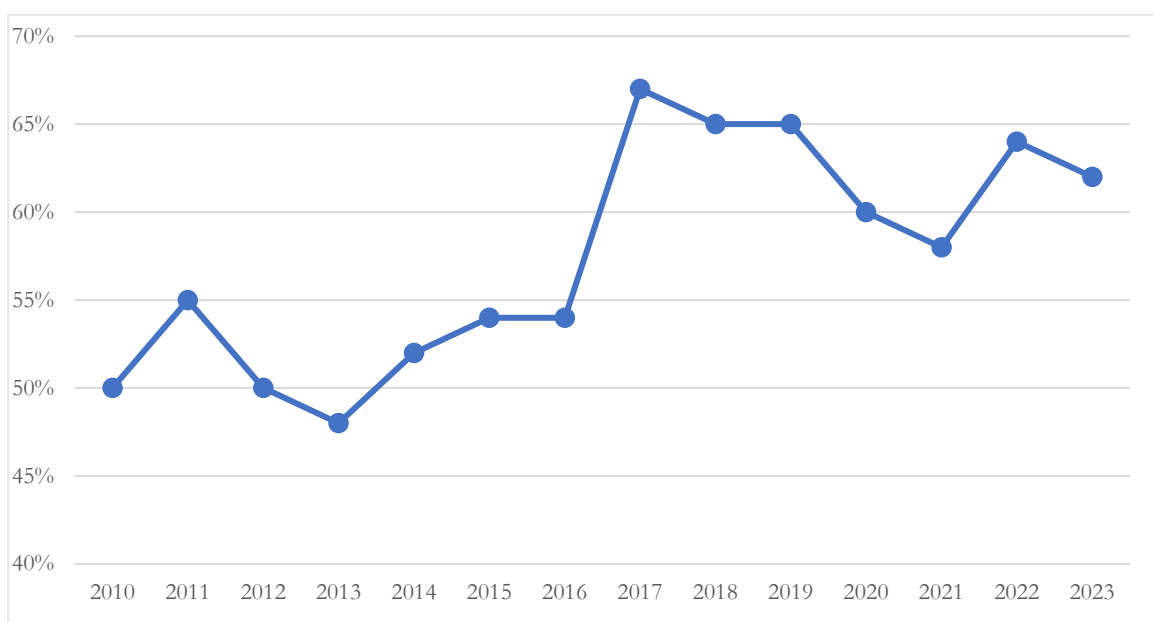
Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken har haft en positiv utveckling sedan 2013 med undantag för pandemiåren. Viktiga faktorer som påverkar enkelheten handlar bland annat om att avgångstiderna passar behoven, möjligheterna att använda kollektivtrafiken, närhet till hållplatser samt upplevd trygghet. Det nationella snittet ligger på 77% för 2023, vilket gör att Kronoberg ligger under snittet med 3 procentenheter.

Figur 5 Det är enkelt att få information inför resan



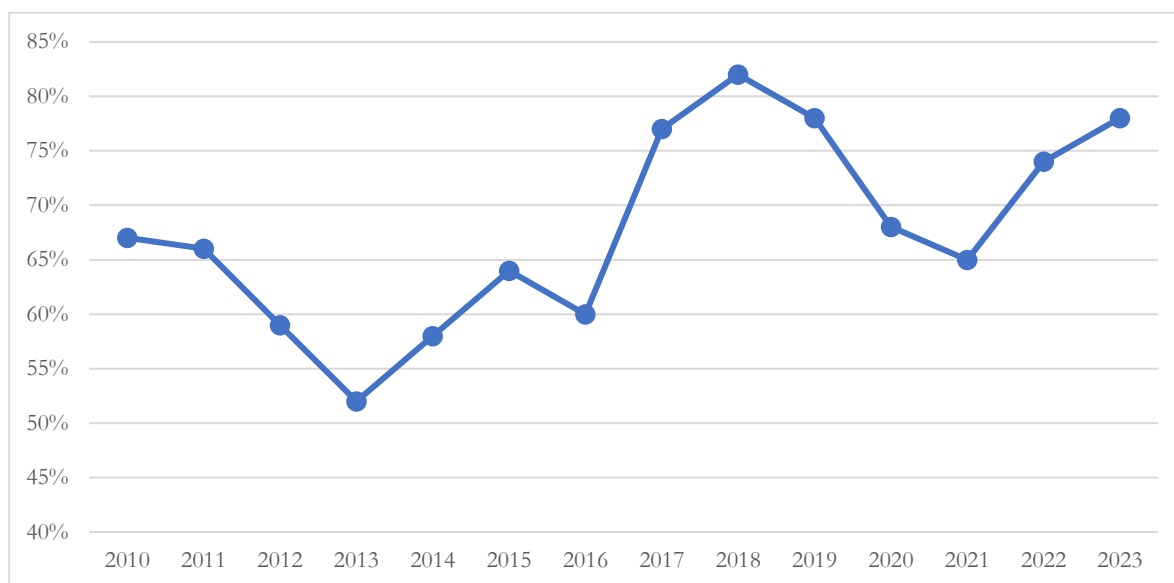
Andel som anser att det är enkelt att få information inför resan med kollektivtrafiken ligger högt. Under 2020–2022 minskade däremot upplevelsen att det är enkelt att få information vilket kan härledas till pandemins effekter. Det nationella snittet för 2023 ligger på 78 procentenheter, jämfört med 2022 har Kronoberg gjort en rejäl återhämtning. 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.

Figur 6 För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka kollektivt



Den generella uppfattningen hos medborgarna är att de har en god kunskap om hur man kan färdas kollektivt i länet. Länstrafikens arbete med att öka kunskapen hos såväl resenärer som allmänhet får därför anses ha gett en positiv och bestående effekt.

Figur 7 Det är enkelt att köpa biljetter och kort



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. Andelen invånare som anser att det är enkelt att köpa biljetter och kort inför resan med kollektivtrafiken har ökat under 2023. Det nationella snittet för 2023 ligger på 83 procentenheter, vilket gör att Kronoberg ligger under snittet med 5 procentenheter.

3.1.3. Nedan beskrivs kollektivtrafikens tillgänglighet 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 kollektivtrafiknära lägen
- Bostäder i kollektivtrafiknära 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 6 Restidskvoter för inomregionala relationer till Växjö

Ort	Ort	Kvot 2013	Kvot 2018	Kvot 2019
Växjö	Åseda	1,25	1,125	1,125
Växjö	Lessebo	0,76	0,63	0,63

Växjö	Tingsryd	1,49	1,0	1,125
Växjö	Älmhult	0,84	0,7	0,68
Växjö	Markaryd	-	1,71	1,54
Växjö	Ljungby	1,11	1,11	1,16
Växjö	Alvesta	0,7	0,65	0,5
Genomsnitt		1,025	0,99	0,97

Tabell 7 Restidskvoter för mellanregionala relationer.

Ort	Ort	Kvot 2013	Kvot 2018	Kvot 2019
Tingsryd	Karlshamn	2,5	1,2	1,18
Älmhult	Osby	0,5	0,5	0,5
Älmhult	Malmö	0,8	0,8	0,72
Markaryd	Hässleholm	0,7	0,7	0,68
Ryd	Olofström	2,1	1,4	1,14
Ljungby	Värnamo	1,3	1	1
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 2023 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.

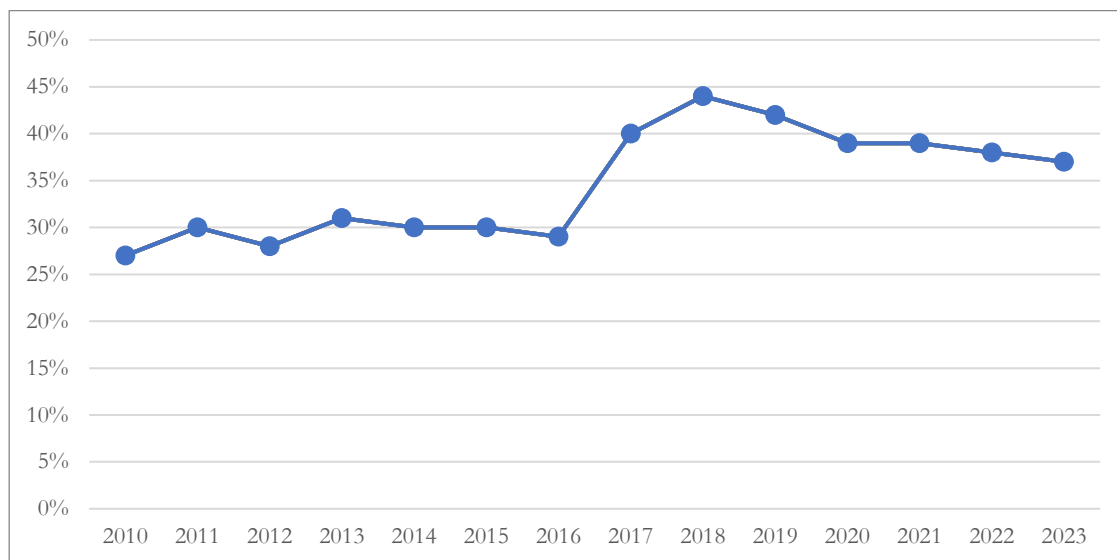
Tabell 8 Restidskvoter för lokala relationer i Växjö

Plats	Plats	Kvot 2019
Högstorp	Växjö C	2,1
Teleborg C	Växjö C	1,71
Hovshaga C	Växjö C	1,13
Öjaby	Växjö C	1,4
Sandsbro	Växjö C	2,08
Vikaholm	Växjö C	1,64
Östra Lugnet	Växjö C	1,62
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.

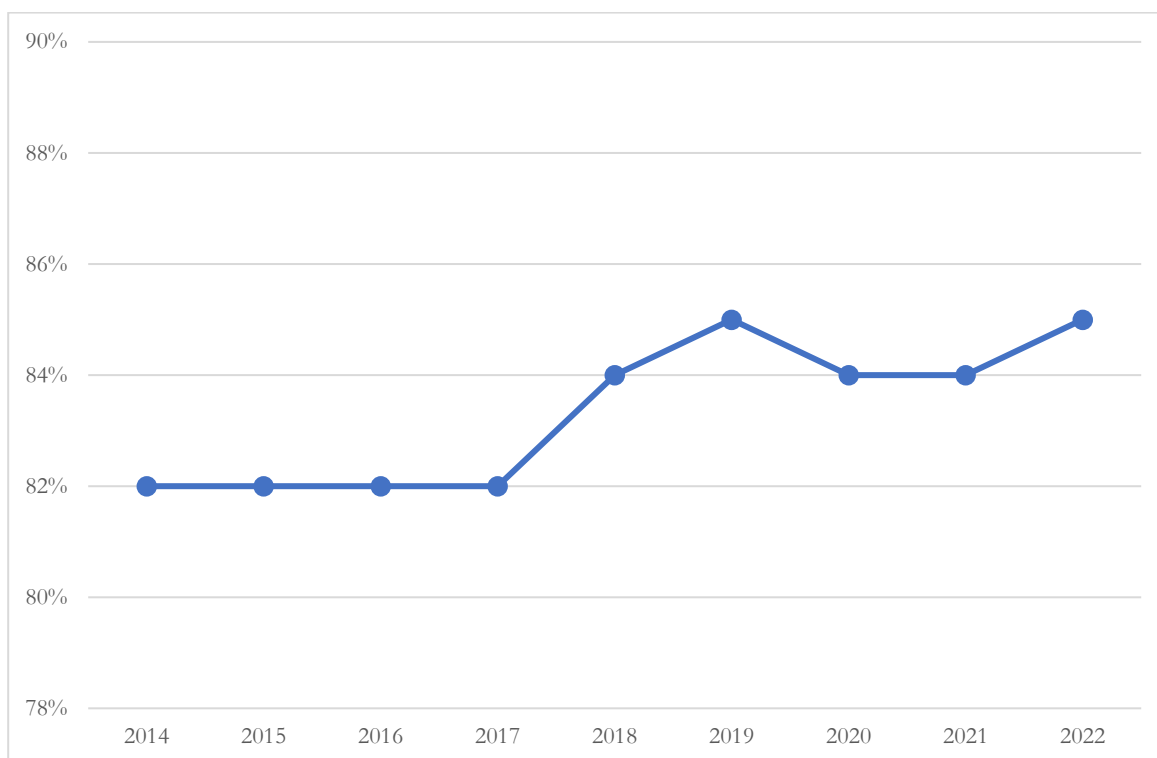
För att göra kollektivtrafiken attraktiv krävs att avgångstiderna stämmer för resenären. Avgångstider som passar mina behov låg på 37% under 2023. Andelen som upplever att tiderna inte passar behoven har minskat sedan 2018. Det är viktigt att avgångstiderna passar resenärens behov och att indikatorn behöver öka i framtiden.

Figur 8 Avgångstiderna passar mina behov



Kollektivtrafiken är idag endast delvis samordnad med övrig samhällsplanering. Nya etableringar av bostäder, handel och verksamheter planeras både i kollektivtrafiknära 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 kollektivtrafiknära 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.

Figur 9 Bostäder i kollektivtrafikenära lägen i Kronoberg, inom 1000m från hållplats



Hållplatshandboken innehåller de riktlinjer som gäller för utformning och underhåll av hållplatser. För att stärka tillgänglighet i länet ska länets hållplatser med minst 2500 påstigande per år vara tillgänglighetsanpassade, vilket vad 260 st under 2023. Det har skett hållplatsarbete vid 21st hållplatser med 34st hållplatslägen totalt, varav 10st nybyggda lägen och resten ombyggnation eller upprustning. 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. Ett arbete pågår med regionen, kommuner och Trafikverket 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.

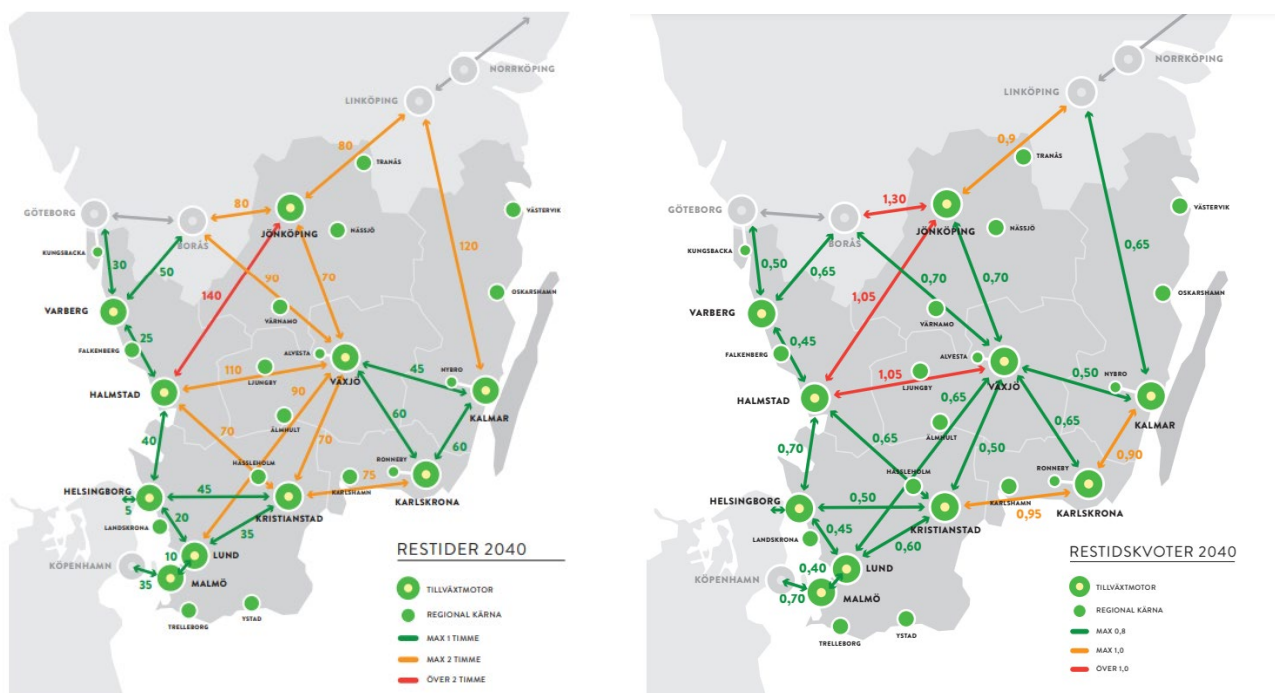
Mål: Stärkt tillgänglighet till sydsvenska tillväxtmotorer och regionala kärnor samt Köpenhamn

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. En viktig insats är att planering och genomförande gällande avsiktsförklaring mellan regionerna Kronoberg, Kalmar län och Blekinge är i gång, i december 2023 startade Krösätågstrafik mellan Växjö – Emmaboda med två dubbelturer i vardera riktningen på vardagar. Syftet med avsiktsförklaringen är att öka tillgängligheten i sydost. Andra förändringar i trafikutbud som skett är busstrafiken Markaryd – Halmstad samt stadstrafik i Alvesta.

10 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

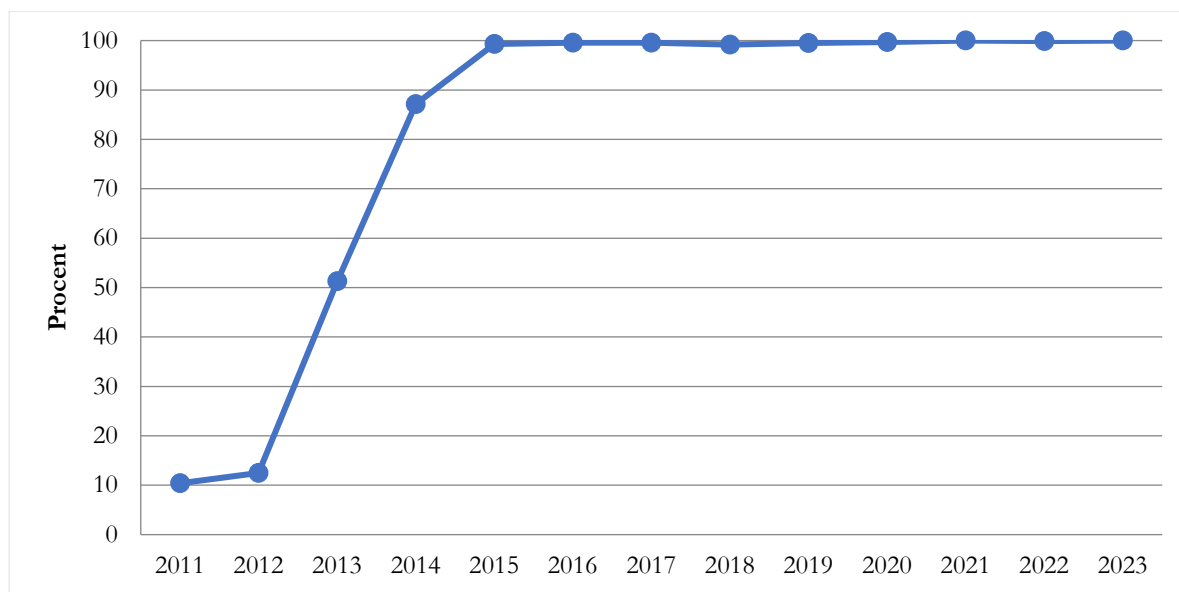
Indikatorer:

- 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.

Figur 11 Andel förnybara drivmedel



En omstrukturering av miljö och fordonsdatabasen FRIDA pågår under 2023 och 2024 vilket har påverkat möjligheterna att ta fram tillförlitliga data för klimat- och miljöindikatorerna. Ett omtag görs och nya data kommer finnas tillgängliga för 2024 års uppföljningsrapport.

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

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

Indikatorer:

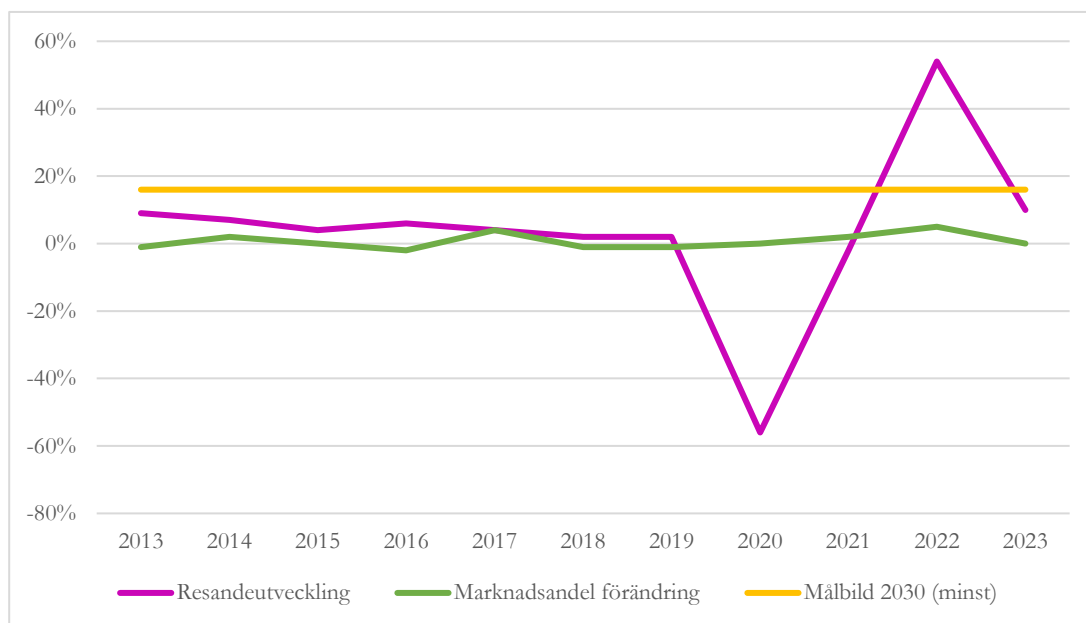
- Resandeökning i relation till målbild för kollektivtrafikens marknadsandel 2030

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 har resandeutvecklingen kommit tillbaka till ett normalläge.

Figur 12 Resandeökning i relation till marknadsandel



3.2.3. Nedan beskrivs kollektivtrafikens marknadsandel

Mål: Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till minst 16 procent 2030

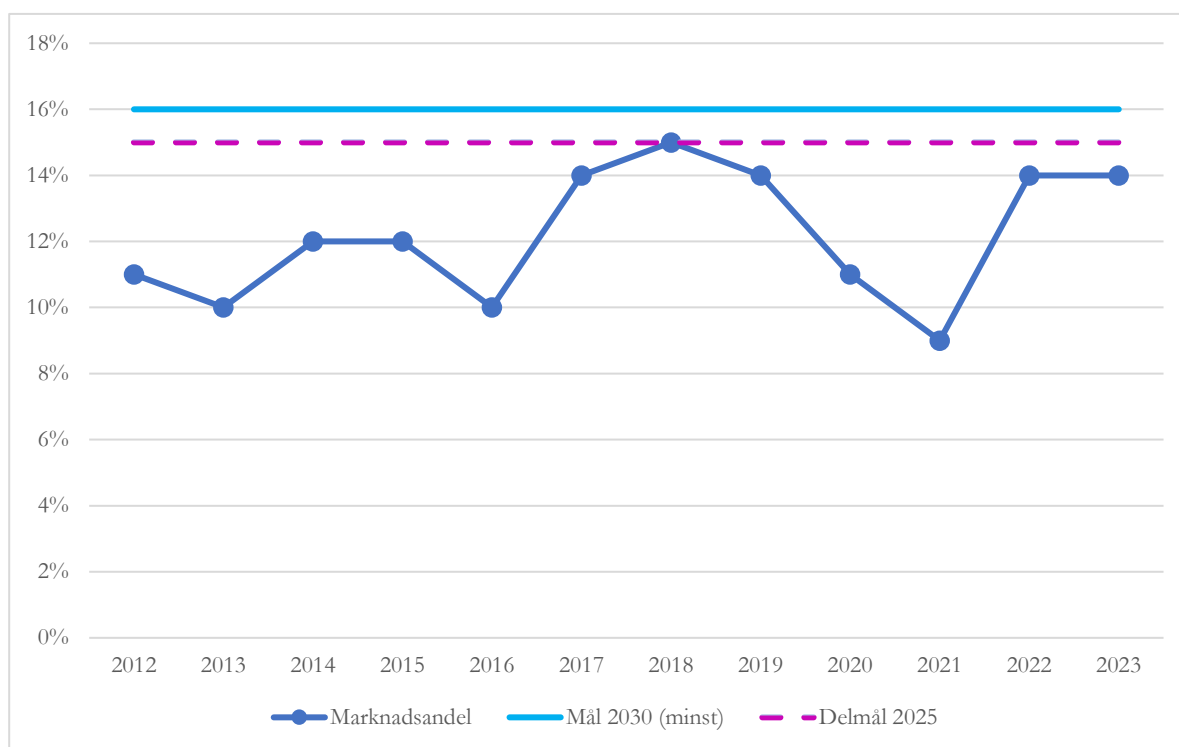
Indikatorer:

- Delmål 2025: 15 % marknadsandel

Uppföljning:

Kollektivtrafiken utgjorde 14% av marknadsandelen under 2023, 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%, även 2023 landade på samma marknadsandel.

Figur 13 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%

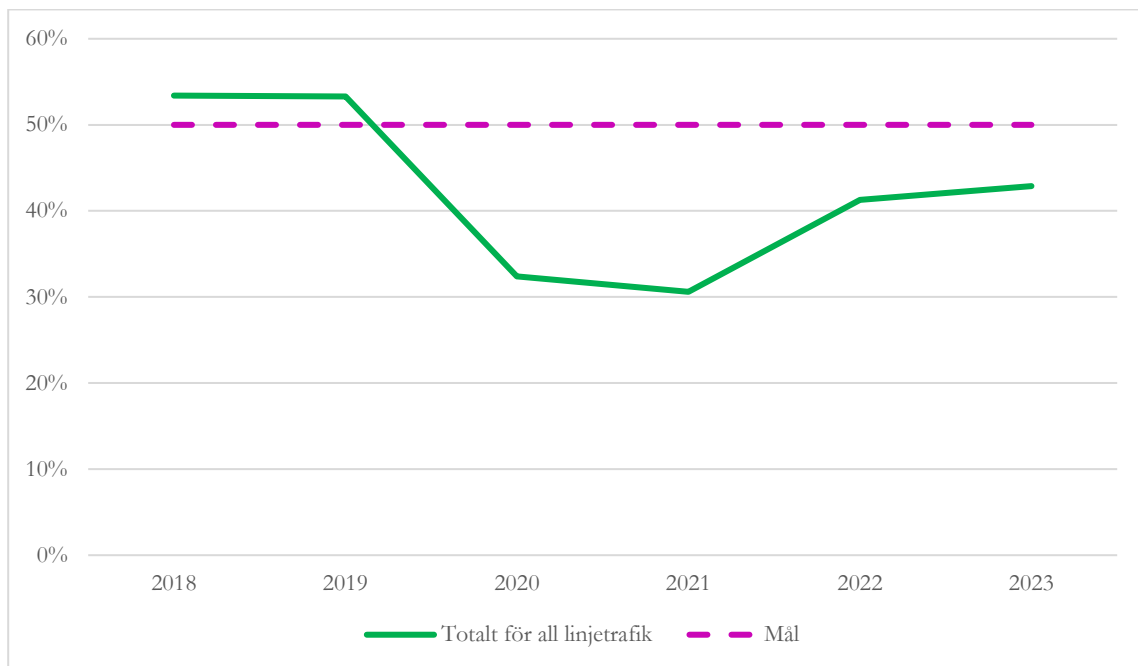
Uppföljning:

Självfinansieringsgraden för januari - december 2023 är 42,9 procent. En tillkommande orsak under 2022 och 2023 är stigande trafik kostnader både för tåg- och busstrafiken. Det är framförallt på grund av fortsatt högre kostnader men även delvis på grund av lägre intäkter som målet inte heller kunde nås under 2023.

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 fyra 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.

Figur 14 Självfinansieringsgrad



I tabellen nedan syns generellt en trend där både kostnader och intäkter generellt har ökat för varje år sedan 2015, dock har kostnaderna minskat något 2023 jämfört med 2022. Tidigare har kostnaderna för att driva kollektivtrafik ökat markant och en generell utveckling som syns är att kostnaderna överstiger intäkterna.

Tabell 9 Kollektivtrafikens intäkter och kostnader 2015 – 2023, samt tåg respektive buss.

	2015		2016		2017		2018		2019	
	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader
Buss	124,8	296,1	133,7	303,7	137,5	328,0	145,7	344,2	151,8	358,2
Tåg	131,2	182,7	141,0	188,7	140,5	188,0	142,7	197,0	144,4	197,4
Totalt	256,0	478,8	274,7	492,3	278,0	515,9	288,4	540,2	296,2	555,6
	2020		2021		2022		2023			
	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader		
Buss	92,6	357,9	85,3	382,6	128,5	440,3	144,5	439,3		
Tåg	87,8	199,4	87,9	184,1	143,4	218,2	135,4	212,7		
Totalt	180,4	557,3	173,2	566,7	271,9	658,5	279,9	651,9		

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 lanserats under 2023. Möten har också genomförts med flera kommuner under året tillsammans med trafiknämndens presidier. Dialog med samtliga kommuner kring kommande trafikavtal i har skett i samverkansgrupper.

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. Sociala konsekvensanalyser (SKA) har börjat att göras vid betydande trafikförändringar. Ambitionsnivån är relaterad till förändringens omfattning.

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 5.1.

4.2 Kollektivtrafikavtal

Under 2023 hade Region Kronoberg trafikavtal inom stads- och regionbusstrafik samt tågtrafik. Förteckning av avtal framgår av bilaga 5.2.

4.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal

Region Kronoberg upphandlar all trafik regelbundet, ensamrätter eller direkttilldelade avtal förekommer normalt inte, men sedan den 11 december 2022 ansvarar Transdev för driften av Öresundstågen och Mantena för underhållet i direktupphandlade reservavtal, sedan SJ och Öresundståg beslutat att avsluta tidigare avtal i förtid. Upphandling av drift och underhåll pågår med planerad tilldelning under hösten 2024 och trafikstart i december 2025.

4.4 Kommersiell linjetrafik

Kommersiell linjetrafik är sedan 2012 tillåten utan tillstånd, men med anmälningsskyldighet. I Kronoberg fanns under 2023 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.

Snälltåget som ägs av Transdev bedriver tågtrafik mellan Stockholm och Malmö med uppehåll i Alvesta. Trafiken kompletteras med anslutande busstrafik från Karlskrona till Alvesta med stopp i Växjö.

Flixbus trafikerar Ljungby med busstrafik mot Helsingborg, Köpenhamn 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 har upphandlats igen har nya beslut om allmän trafikplikt fattats. Under 2023 har två nya beslut om trafikplikt fattats.

Tabell 10 Förteckning över trafikpliktsbeslut

Sträcka	Trafiksystem	Dnr.
Markaryd – Hässleholm	Pågatåg	16RK1086
Markaryd – Halmstad	Pågatåg	16RK1086
Hässleholm – Alvesta – Kalmar	Öresundståg	18RGK217
Älmhult – Skånes länsgrens (linje 562)	Regionbuss (Skånetrafiken)	19RGK1861
Växjö stadstrafik	Stadsbuss	20RGK203
Älmhult stadstrafik	Stadsbuss	20RGK203
Kronobergs regionbusstrafik	Regionbuss	20RGK203
Växjö – Tingsryd - Ronneby	Regionbuss	20RGK203
Växjö – Ljungby - Halmstad	Regionbuss	20RGK203
Markaryd – Knäred -Veinge - Halmstad	Regionbuss	20RGK203
Växjö – Åseda - Vetlanda	Regionbuss	20RGK203
Ljungby - Värnamo	Regionbuss	20RGK203
Åseda - Nybro	Regionbuss	20RGK203
Växjö – Åseda - Oskarshamn	Regionbuss	20RGK203
Växjö Åseda - Hultsfred	Regionbuss	20RGK203
Markaryd - Örkellunga	Regionbuss	20RGK203
Växjö – Stockaryd - (Nässjö – Jönköping)	Krösatåg	20RKG740
Växjö – Rydaholm - (Värnamo - Jönköping)	Krösatåg	20RKG740
Växjö – Osby – (Hässleholm)	Krösatåg	20RKG740
Växjö - Emmaboda	Krösatåg	21RGK1446
Växjö – Ronneby/Karlshamn	Regionbuss	22RGK2053
Ryd -Olofström	Regionbuss	22RGK2053

5.2 Förteckning Trafikavtal 2023

Tabell 11 Förteckning över trafikavtal 2023

Operatör	Region-buss	Växjö stadstrafik	Älmhults stadstrafik	Alvesta stadstrafik	Öresunds-tåg	Krösa-tåg	Påga-tåg
Connect bus från dec 2023	x	x	x	x			
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						
Ryssbybygdens Buss AB	x		x				
Mjåla Buss AB	x						
SJ AB						x	
Transdev					x		
Vy Tåg AB							x

5.3 Förteckning kommersiell linjetrafik 2023

Tabell 12 Förteckning kommersiell linjetrafik 2023

Operatör	Sträcka
SJ AB	Kalmar – Göteborg, via Alvesta – Växjö
SJ AB	Malmö – Stockholm, via Älmhult och Alvesta
Snälltåget AB	Karlskrona – Tingsryd - Växjö – Alvesta
Snälltåget AB	Malmö – Alvesta – Stockholm
Flixbus AB	Köpenhamn – Ljungby -Arlanda

6. Referenser
