

Region Jönköpings län/ Kollektivtrafikmyndigheten

# Region Jönköpings läns kollektivtrafik 2017

uppföljningsrapport artikel 7.1 EU:s kollektivtrafikförordning



<b>Innehåll</b>	<b>sida</b>
Artikel 7 ur EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007	2
1. Inledning och syfte	3
2. Allmän trafikplikt och avtal	3
2.1. Allmän trafikplikt	3
2.2. Kollektivtrafikföretag och kostnadsersättningar	3
2.3. Ensamrätter eller direkttilldelade avtal	3
2.4. Kommersiell linjetrafik	4
3. Resultat	4
3.1. Finansiering	4
3.2. Resor och trafikutbud	4
3.3. Effektivitet	5
3.4. Kvalitet	5
4. Kollektivtrafikens fortsatta utveckling	6
5. Bilagor	8
5.1. Beslut allmän trafikplikt	8
5.2. Förteckning trafikavtal 2017 med kostnadsersättningar	11
5.3. Förteckning kommersiell linjetrafik buss och tåg	11

**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 om 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.”

Region Jönköpings läns kollektivtrafik 2017 - uppföljningsrapport artikel 7.1 EU:s kollektivtrafikförordning

Dnr: **RJL 2018/2449**

Nämnden för Trafik, infrastruktur och miljö informerad **2018-**.

## 1. Inledning och syfte

Region Jönköpings län är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i Jönköpings län och är ansvarig för kollektivtrafiken. Jönköpings länstrafik är en verksamhet inom Region Jönköpings län med ansvar för genomförandet av kollektivtrafiken.

De skattemedel som används för att stödja kollektivtrafiken i länet ska användas så effektivt som möjligt samtidigt som planering och utförande av trafiken ska följa SFS 2010:1065, Lag om kollektivtrafik.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och utför regelbundna uppföljningar av hur olika län eller regioner hanterar kollektivtrafiken. En årlig uppföljningsrapport ska tas fram enligt artikel 7.1 i EU:s kollektivtrafikförordning. Rapporten ska på ett samlat sätt presentera länets arbete för Transportstyrelsen och utgör samtidigt en sammanställning för egenkontroll av verksamheten.

SKL har i en vägledning sammanställt vad rapporten, enligt EU:s kollektivtrafikförordning, ska innehålla. Region Jönköpings län har med ledning av detta tagit fram rapporten för 2017.

Region Jönköpings län/kollektivtrafikmyndigheten hoppas att rapporten ska bidra till en bra dialog om kollektivtrafikens utveckling och bli en kunskapskälla för beslutsfattare och andra berörda. Rapporten kommer att finnas tillgänglig för allmänheten via Jönköpings Länstrafiks hemsida [www.jlt.se](http://www.jlt.se).

## 2. Allmän trafikplikt och avtal

Kollektivtrafiklagen anger att beslut om allmän trafikplikt ska föregå en upphandling. Beslutet ska ange vad som ska upphandlas och varför på ett sätt som motiverar att trafiken inte lämnas till den kommersiella marknaden. Syftet är att allmänheten och kollektivtrafikföretagen ska få information om den politiska ambitionsnivån gällande kollektivtrafik i olika områden. I bilagor redovisas fattade beslut om trafikplikt, vilka företag som utförde kollektivtrafik i Jönköpings län under hela eller delar av år 2017. Kostnader för respektive avtal redovisas. Den kommersiella regionala linjetrafik som utförs i Jönköpings län redovisas också.

### 2.1 Allmän trafikplikt

Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik, de krav som behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse. Den trafik som avses är av sådant slag att ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av 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.

I bilaga 5.1 finns en förteckning över beslut om allmän trafikplikt som var aktuella i Jönköpings län under år 2017.

### 2.2 Kollektivtrafikföretag och kostnadsersättningar

Under 2017 hade Länstrafiken i Jönköpings län sju trafikavtal med buss- och tågoperatörer. Förutom avtalen för den allmänna linjelagda trafiken fanns också avtal med mindre fordon (5-19 platser) för Serviceresors verksamhet med sjukresor och färdtjänst. Dessa mindre fordon användes även för närtrafik. Under 2017 fanns ett avtal rörande biljettgiltighet i båttrafik.

I bilaga 5.2 finns en förteckning över ovan nämnda avtal och utbetalda ersättningar som var aktuella i Jönköpings län under år 2017.

### 2.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal

Jönköpings Länstrafik upphandlar all trafik regelbundet. Ensamrätter eller direkttilldelade avtal förekommer normalt inte. Undantaget är Krösatågsavtalet som genom i förtid avslutat avtal fick direktupphandlas.

## 2.4 Kommersiell linjetrafik

Kommersiell regional linjetrafik är sedan 2012 tillåten utan tillstånd men med anmälningsskyldighet. I Jönköpings län förekommer kommersiell kollektivtrafik med såväl tåg, buss och taxi. Trafikoperatörer och trafikerade sträckor redovisas i bilaga 5.3. På dessa sträckor är det möjligt att bedriva trafik på kommersiella villkor och det finns aktörer som är intresserade av att bedriva trafiken.

## 3. Resultat

Nedan beskrivs utvecklingen av kostnader, intäkter och resande enligt rapportering till Trafikanalys. Nyckeltal har beräknats utifrån grundstatistiken. I övriga kostnader ligger alla kostnader för Jönköpings Länstrafik som hänförs till kollektivtrafiken men som inte är betalning till trafikentreprenörerna. Några av de större posterna ligger inom biljettförsäljning, marknadsföring, hållplatsrelaterat underhåll och trafikplanering där personalkostnader ingår.

### 3.1 Finansiering

#### Bruttokostnader, 1000-tal kr

Trafikslag/År	2016	2017
Tåg	322 351	340 584
Buss	550 872	582 324
Infrastruktur	7 870	11 565
Övrigt	76 689	70 816
Totalt	957 782	1 005 286

#### Intäkter, 1000-tal kr (administration och infrastruktur är ej inräknad)

Trafikslag/År	2016	2017
Tåg	61 018	67 497
Buss	268 197	287 973
Övrigt	6 108	7 042
Totalt	335 323	365 212

#### Skattesubventionsgrad %, Finansiärers bidrag i förhållande till total kostnadstäckning

Trafikslag/År	2016	2017
Totalt	65%	63,5%

### 3.2 Resor och trafikutbud

Nedan beskrivs antal resor och trafikens omfattning uppdelat på trafikslag. Siffrorna har Jönköpings Länstrafik rapporterat in till Trafikanalys förutom marknadsandel som har tagits fram av Svensk kollektivtrafik genom kollektivtrafikbarometern.

**Resor, 1000-tal resor**

Trafikslag/År	2016	2017
Tåg	2 825	3 088
Buss	19 229	19 305
Totalt	22 054	22 393

**Marknadsandel %, Kollektivtrafiken i förhållande till totalt antal motoriserade resor**

Totalt Jönköpings län (helår)/År	2016	2017
Totalt	15%	17%

**Trafikutbud, 1000-tal km**

Trafikslag/År	2016	2017
Tåg	3 773	3 664
Buss	18 518	18 556
Totalt	22 291	22 220

**3.3 Effektivitet**

Nedanstående tal har tagits fram genom att använda faktiska värden i de tidigare avsnitten för att beskriva kostnadsutvecklingen per km och resa.

**Total bruttokostnad per resa, kr**

Trafikslag/År	2016	2017
Totalt	43,42	44,89

**Total kostnad finansiär per resa, kr**

Trafikslag/År	2016	2017
Tåg	92,50	88,43
Buss	14,70	15,25
Totalt	28,22	28,58

**Total kostnad finansiär per km, kr**

Trafikslag/År	2016	2017
Tåg	69,26	88,43
Buss	15,26	15,86
Totalt	27,92	28,81

**3.4 Kvalitet**

Kvalitet är ett brett begrepp där olika delar har olika tyngd för olika individer. Kollektivtrafik-branschen har under många år försökt kartlägga vilka områden som är viktigast att lägga resurser på. Genom samverkan och dialog i Svensk kollektivtrafik och med kollektivtrafikbarometern som verktyg finns nu

mycket kunskap och resultat. Nedan beskrivs några områden som avgör hur kollektivtrafikresenären uppfattar och värderar trafiken och som påverkar i vilken grad kollektivtrafiken kan konkurrera med andra färdmedel.

### **Tillgänglighet**

Begreppet tillgänglighet förekommer i två betydelser inom kollektivtrafiken; möjligheten för personer med funktionsnedsättning att använda kollektivtrafiken och kollektivtrafikens närhet till bostäder och målpunkter. SKL använder i sin statistik begreppet tillgänglighet i betydelsen tillgänglighet för funktionsnedsatta. Det är också i den betydelsen som begreppet diskuteras i det nedanstående.

Tillgänglighet är en central aspekt i all planering och utformning av kollektivtrafiken och dess interaktion med infrastruktur och bebyggelse. Det finns därför ett delat ansvar för denna fråga mellan Trafikverket, Region Jönköpings län och kommunerna. Jönköpings Länstrafik som är en verksamhet inom Region Jönköpings län kan påverka tillgänglighetsaspekter i fordonen i samband med upphandling. I övrigt är det kollektivtrafikmyndighetens uppgift att ta fram målsättningar, och för den egna verksamheten handlingsplaner, för vilka åtgärder som ska göras. Efter skatteväxlingen 2012 ansvarar Jönköpings Länstrafik för hållplatsstolpe, topp och informationsbärare vid bytespunkter.

Det finns i Jönköpings Läns trafikförsörjningsprogram en uttalad vilja att tillgängliggöra fler bytespunkter då ökad tillgänglighet gagnar långt flera målgrupper än bara personer med funktionshinder. I en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet redovisas de linjer som under ansågs vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättningar av olika slag.

### **Restid**

Även om möjligheten att använda tiden ofta är mycket bättre på buss och tåg jämfört med bil är restiden viktig valet av färdstätt. Restiden är därför ett område med hög prioritet i trafikförsörjningsprogrammet och antagit och där tydliga restidsmål ställts upp. Det bedöms särskilt viktigt för framtiden att förbättra restiden till och mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor. Länets satsning på tät och snabb trafik i så kallade starka stråk har lett till en tydlig resandeökning. Även i stadstrafiken har tätare turer gett fler resenärer.

### **Punktlighet**

Punktligheten är viktig för tilltron till kollektivtrafiken. Man ska kunna lita på att man kommer fram i tid utan att behöva använda stora marginaler genom att ta tidigare avgångar än nödvändigt. I tågtrafiken fortplanter sig lätt förseningar från andra delar av tågsystemet vilket kan vara svårt att komma åt. Kollektivtrafikbarometerns undersökning 2017 angav 54 % av resenärerna i Jönköpings län att de kan lita på att komma fram i tid, vilket är lägre än 2016 (55 %) sannolikt beroende på stora problem med tågtrafiken.

### **Nöjdhet**

I de nöjdhetsmätningar som fortlöpande genomförs är givetvis de som reser med kollektivtrafiken mer nöjda med den än den allmänhet som inte nyttjar trafiken. På helårsbasis var kundnöjdheten bland resenärerna 59 % och 49 % bland allmänheten vilket är något lägre än 2016.

## **4. Kollektivtrafikens fortsatta utveckling**

Hösten 2016 togs beslut om ett nytt trafikförsörjningsprogram i Jönköpings län. Programmet beskriver kollektivtrafikens uppdrag och hur ett funktionellt trafikutbud och resande kan se ut.

Jönköpings läns läge mitt i södra Sverige med många grannlän förstärker vikten av att gränslös regionöverskridande trafik framhålls liksom strävan att tillgodose resbehov i så kallade funktionella områden. Förstorade arbetsmarknadsregioner ger regional tillväxt vilket understryker vikten av utbyggd kollektivtrafik samt strävan efter restidförkortningar i systemen.

Tillgänglighet är ett annat högt prioriterat område i trafikförsörjningsprogrammet. Begreppet används både för att beskriva i vilken utsträckning människor har tillgång till kollektivtrafik för att ta sig till arbete, skolor och samhällsservice. Begreppet används också i betydelsen tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar.

En gynnsam resandeutveckling i alla trafikslag har sedan 2012 varit möjlig tack vare utbyggd trafik, förmånliga reseerbjudande samt ökad befolkning i starka trafikstråk. Under 2017 har det totala resandet planat ut på en nivå om ca 22,4 miljoner resor totalt i den allmänna kollektivtrafiken.

Närtrafiken på landsbygden är ett exempel på ett område som är under utveckling för att upprätthålla närbarheten till målorter och service. Även biljett- och betallösningar utvecklas för att på olika sätt underlätta för resenärerna.

Jönköpings län arbetar offensivt för att bli ett plusenergilän till år 2050. Kollektivtrafiken ska vara föregångare i detta genom uppsatta mål om energieffektivitet kombinerat med fossilbränslefrihet till år 2025. Kommande upphandlingar kommer ge ökade förutsättningar för att uppnå dessa mål.



## 5. Bilagor

### 5.1 *Beslut allmän trafikplikt*

Nedan följer linjer inom länet som omfattades av allmän trafikplikt under 2017.  
**Kollektivtrafiklinjer i Jönköpings län januari 2017**

#### **Stadsbussar Jönköping**

- 1 Råslätt-Huskvarna
- 2 Hisingsängen-Öxnehaga
- 3 Tokarp-Råslätt
- 11 Samset-Centrum
- 12 Vätterslund-Ekhagen
- 13 Ryhov-Huskvarna
- 14 Råslätt-Torsvik
- 15 Öxnehaga-Stensholm
- 17 Vilhelmsro-Centrum
- 18 Skänkeberg-Österängen
- 24 Centrum-Barnarp-Torsvik
- 26 Bankeryd-Ryhov
- 27 Mariebo-Månsarp
- 28 Fridhem-Norrahammar-Torsvik
- 29 Sjöåkra-Trånghalla
- 33 Esplanaden-Egnahem
- 35 Snabbuss Jönköping-Huskvarna
- 37 Snabbuss Jönköping-Torsvik
- 38 Snabbuss Torsvik-Huskvarna

#### **Stadsbussar Tranås**

- 40 Centrum-Stoeryd
- 41 Centrum-Hagadal
- 42 Centrum-Junkaremålen

#### **Stadsbussar Värnamo**

- 51 Stationen-Gröndal
- 52 Stationen-Vråen
- 53 Stationen-Rörstorp

#### **Stadsbussar Nässjö**

- 61 Centrum-Norrboda
- 62 Centrum-Handskeryd
- 63 Centrum-Åker-Målen
- 64 Centrum-Träcentrum-Sörängen

#### **Stadsbussar Vetlanda**

- 80 Centrum-Bäckседа

#### **Regionbussar**

- 101 Gränna-Habo
- 115 Brandstorp-Habo
- 116 Habo-Mullsjö-Jönköping
- 117 Skollinje Habo-Ålgafall
- 119 Nässjö-Tenhult-Huskvarna
- 120 Gränna-Tranås
- 122 Snabbuss Gränna-Jönköping
- 123 Huskvarna-Vireda-Hullaryd
- 124 Jönköping-Aneby
- 126 Öasvängen Visingsö

130 Jönköping-Tenhult-Malmbäck	
132 Jönköping-Gislaved	
133 Jönköping-Värnamo	
136 Jönköping-Gnosjö	
141 Jönköping-Sävsjö	
150 Tranås-Eksjö	
151 Tranås-Duvebo-Gränna	
155 Tranås-Sommen	
160 Tranås-Frinnaryd-Aneby	
200 Borås-Jönköping	JLT/Västtrafik
201 Smålandsstenar-Gnosjö-Värnamo	
202 Gislaved-Reftele-Värnamo	
238 Hillerstorp-Bredaryd	
239 Skollinje Gnosjö-Kulltorp	
245 Grimsås-Gislaved	
246 Gislaved-Broaryd	
247 Smålandsstenar-Burseryd	
248 Smålandsstenar-Reftele	
254 Gnosjö-Hillerstorp	
270 Värnamo-Rydaholm	
271 Värnamo-Ohsbruk	
273 Värnamo-Ljungby	Länstrafiken Kronoberg
275 Värnamo-Dannäs	
301 Nässjö-Eksjö-Vetlanda	
311 Nässjö-Malmbäck	
312 Nässjö-Bodafors	
313 Skollinje Nässjö-Sandsjöfors	
314 Flisby-Nässjö	
321 Nässjö-Anneberg-Eksjö	
325 Nässjö-Vimmerby	JLT/Kalmar Länstrafik
330 Eksjö-Mariannelund	
335 Mariannelund-Vetlanda	
341 Sävsjö-Vetlanda	
342 Sävsjö-Landsbro-Vetlanda	
343 Nässjö-Vetlanda	
344 Vetlanda-Hultsfred	
345 Vetlanda-Nottebäcksterm.(-Åseda/Växjö)	
350 Vetlanda-Ramkvilla(-Växjö)	
352 Vetlanda-Nye-Åseda	
353 Vetlanda-Virserum	
354 Vetlanda-Skede	
355 Skollinje Vetlanda-Skirö	
356 Skollinje Eksjö-Värne	
360 Eksjö-Sävsjö	
362 Skollinje Sävsjö-Hjälmaskra	
363 Sävsjö-Stockaryd-Lammhult	
406 Hjo-Brandstorp Västtrafik	
432 Smålandsstenar-Hyltebruk	
510 Snabbuss Värnamo-Tranemo	
520 Snabbuss Värnamo-Jönköping	
530 Snabbuss Vetlanda-Nässjö	
540 Snabbuss Tranås-Jönköping	
630 Österbymo-Tranås	Östgötatrafiken
631 Österbymo-Eksjö	Östgötatrafiken
670 Ödeshög-Tranås	Östgötatrafiken
671 Skollinje Ödeshög-Gränna	Östgötatrafiken
873 Snabbuss Värnamo-Ljungby	Länstrafiken Kronoberg

## Tåg

Jönköping/Nässjö-Värnamo-Halmstad  
Värnamo-Växjö  
Nässjö-Eksjö  
Nässjö-Vetlanda  
Jönköping-Nässjö-Växjö  
Nässjö-Tranås  
Norrköping-Tranås  
Göteborg-Nässjö  
Skövde-Nässjö

Krösatåg  
Krösatåg  
Krösatåg  
Krösatåg  
Krösatåg  
Krösatåg  
Östgötapendeln  
Västtågen  
Västtågen

### 5.2 Förteckning trafikavtal 2017 med kostnadsersättningar

Tabellen visar gällande trafikavtal i den allmänna kollektivtrafiken med kostnadsersättning under 2017.

OPERATÖR	AVTAL	KOSTNADSERSÄTTNING (i tusen kr)
Keolis	Stadstrafik Jönköping	255 728
Bivab	Regionbusstrafik	174 178
Nettbuss	Regionbusstrafik	137 501
Transdev	Krösatåg	107 469
SJ	Västtågen	92 221
Arriva	Östgötapendeln	25 093
SJ tåg Kust till kust	Biljettsamverkan	4 516
Visingsötrafiken (Jönköpings kommun)	Biljettsamverkan (färja)	907

### 5.3 Förteckning kommersiell linjetrafik buss och tåg

Tabellen visar kollektivtrafik som år 2017 bedrevs på kommersiella grunder och berörde Jönköpings län.

Trafikslag	Operatör	Sträcka
Buss	Nettbuss Express/Buss4you	Göteborg-Jönköping-Stockholm
Buss	Nettbuss Express/Buss4you	Växjö-Eksjö-Linköping
Buss	BT-buss	Nässjö-Karlstad
Buss	Söne Buss Västerviksexpressen	Västervik-Jönköping-Göteborg
Buss	Flixbuss (Swebus)	Göteborg-Jönköping-Stockholm
Buss	Flixbuss (Swebus)	Jönköping-Malmö
Tåg	Tågab	Nässjö-Karlstad
Tåg	SJ	Jönköping-Nässjö (-Stockholm)
Tåg	SJ "södra stambanan"	Nässjö norr- och söderut på södra stambanan
Tåg	SJ "Kust till kust"	Kalmar-Värnamo-Göteborg
Tåg	Transdev Snälltåget	Nässjö norr- och söderut på södra stambanan