

Region Jönköpings län/ Kollektivtrafikmyndigheten

# Region Jönköpings läns kollektivtrafik 2022

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 ersättningar	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	5
3.3. Effektivitet	5
3.4. Kvalitet	6
4. Kollektivtrafikens fortsatta utveckling	7
5. Bilagor	8
5.1. Beslut allmän trafikplikt	8
5.2. Förteckning trafikavtal 2022 med kostnadsersättningar	10
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.”

## 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.

SKR 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 2022.

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 2022. 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 2022.

### 2.2 Kollektivtrafikföretag och ersättningar

Under 2022 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 2022 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 2022.

### 2.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal

Jönköpings Länstrafik upphandlar all trafik regelbundet. Ensamrätter eller direkttilldelade avtal förekommer normalt inte.

## 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. Nyckeltal har beräknats utifrån grundstatistiken. I övriga kostnader ligger alla kostnader för Jönköpings Länstrafik som hänförs till den allmänna 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	2021	2022
Tåg	381 534	401 682
Buss	704 536	791 463
Infrastruktur	13 267	10 405
Övrigt	115 294	96 120
Totalt	1 214 631	1 299 670

#### Intäkter, 1000-tal kr

Trafikslag/År	2021	2022
Tåg	63 428	78 311
Buss	225 157	298 574
Övrigt	26 067	28 394
Totalt	314 652	405 279

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

År	2021	2022
Totalt	74,1 %	68,8 %

### 3.2 Resor och trafikutbud

Nedan beskrivs antal resor och trafikens omfattning uppdelat på trafikslag. Siffrorna har tagits fram genom avläsning av stämplingar i biljettsystem och manuella beräkningar av resor som inte registreras i biljettsystemen som exempelvis duobiljetter och klassbiljetter. Marknadsandelen har tagits fram av Svensk kollektivtrafik genom kollektivtrafikbarometern.

#### Resor, 1000-tal resor

Trafikslag/År	2021	2022
Tåg	1 682	2 463
Buss	7 727	14 280
Totalt	9 409	16 743

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

Totalt Jönköpings län (helår)/År	2021	2022
Totalt	10 %	16 %

#### Trafikutbud, 1000-tal km

Trafikslag/År	2021	2022
Tåg	4 092	3 990
Buss	22 028	23 083
Totalt	26 120	27 073

### 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

År	2021	2022
Totalt	129,09	77,62

#### Total kostnad finansiär per resa, kr

Trafikslag/År	2021	2022
Tåg	189,12	131,29
Buss	62,04	34,52
Totalt	95,65	53,42

#### Total kostnad finansiär per km, kr

Trafikslag/År	2021	2022
Tåg	77,74	81,05
Buss	21,76	21,35
Totalt	34,46	33,04

### **3.4 Kvalitet**

Kvalitet är ett brett begrepp där olika delar har olika tyngd för olika individer. Kollektivtrafikbranschen 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. SKR 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 2020 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 vid valet av färdmedel. Restiden är därför ett område med hög prioritet i trafikförsörjningsprogrammet 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 fortplantar sig lätt förseningar från andra delar av tågsystemet vilket kan vara svårt att komma åt. I Kollektivtrafikbarometerns undersökning år 2022 angav 48 % av resenärerna i Jönköpings län att de kan lita på att komma fram i tid. Vilket ligger på ungefär samma nivå som 2021 (50 %).

#### **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 2022 bland resenärerna på 59 % och 47 % bland allmänheten vilket ligger på ungefär samma nivå som 2021.(58% respektive 46%).

## 4. Kollektivtrafikens fortsatta utveckling

I juni år 2021 togs beslut om ett nytt trafikförsörjningsprogram i Jönköpings län. Programmet beskriver kollektivtrafikens uppdrag och hur ett funktionellt trafikutbud och resande kan se ut. Det förnyade programmet tar sikte på år 2035 med utblick så långt som till år 2050.

En gynnsam resandeutveckling i alla trafikslag har sedan 2012 fram till årsskiftet 2019/2020 varit möjlig tack vare utbyggd trafik, förmånliga reseerbjudande samt ökad befolkning i starka trafikstråk.

Covidpandemin som drabbade världen med stor kraft under perioden 2020-2021 har kommit att påverka resandet dramatiskt då man uppmanades att inte åka kollektivt om det inte var helt nödvändigt. Resandet i länet som år 2019 var drygt 22 miljoner resor i stort sett halverades pga pandemin. Resandet har sedan slutet av år 2021 börjat återhämta sig och Länstrafiken liksom branschen på riksnivå räknar med att resandet ska vara tillbaka på 2019 års nivå under år 2023.

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 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.

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.

Ett viktigt steg i arbetet mot en fossilfri drift av kollektivtrafiken togs i samband med biogassatsningen inom regionbusstrafiken i samband med uppstarten av denna trafik i juni år 2020 samt med införande av eldrivna stadsbussar i stora delar av Jönköpings stadstrafik under år 2021.



## 5. Bilagor

### 5.1 *Beslut allmän trafikplikt*

Nedan följer linjer inom länet som omfattades av allmän trafikplikt under 2022.  
**Kollektivtrafiklinjer i Jönköpings län januari 2022**

#### **Stadsbussar Jönköping**

- 1 Råslätt-Centrum-Huskvarna
- 2 Hisingsängen-Centrum-Öxnehaga
- 3 Tokarp-Centrum-Råslätt
- 4 Vätterslund-Centrum-Ryhov-Huskvarna
- 11 Samset-Centrum-Ekhagen
- 15 Öxnehaga-Huskvarna-Egnahem
- 16 Fagerslätt-Stensholm-Huskvarna
- 17 Strandängen-Centrum
- 24 Centrum-Barnarp-Torsvik
- 27 Skänkeberg-Centrum-Taberg-(Månsarp)
- 28 Centrum-Norrahammar
- 31 Centrum-Mariebo-Hedentorp-Axamo flygplatsen
- 35 Stadsexpress Jönköping-Huskvarna
- 37 Snabbuss Jönköping-Torsvik-Taberg

#### **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
- 67 Skoltur Brinellgymnasiet

#### **Regionbussar**

- 111 Bankeryd-Trånghalla-Jönköping
- 112 Jönköping-Ryhov-Bankeryd
- 113 Jönköping-Habo-Mullsjö
- 114 Habo-Jönköping
- 115 Brandstorp-Habo
- 116 Mullsjö-Jönköping
- 119 Nässjö-Tenhult-Huskvarna
- 120 Gränna-Tranås
- 121 Jönköping-Kaxholmen-Gränna
- 122 Snabbuss Gränna-Jönköping
- 124 Jönköping-Aneby
- 126 Öasvängen Visingsö
- 130 Jönköping-Tenhult-Malmbäck
- 131 Bottnaryd-Jönköping
- 132 Jönköping-Gislaved
- 133 Torsvik-Vaggeryd-Värnamo
- 136 Hestra-Gnosjö-Vaggeryd

141 Jönköping-Vrigstad-Sävsjö	
150 Tranås-Eksjö	
155 Tranås-Sommen	
160 Tranås-Frinnaryd-Aneby	
202 Gislaved-Bredaryd-Värnamo	
235 Gislaved-Smålandsstenar	
238 Hillerstorp-Bredaryd-Forsheda	
239 Skollinje Gnosjö-Kulltorp	
241 Gnosjö-Gislaved	
242 Värnamo-Gnosjö	
245 Grimsås-Gislaved	
246 Gislaved-Broaryd	
247 Smålandsstenar-Burseryd	
248 Smålandsstenar-Bredaryd-Värnamo	
249 Gislaved-Anderstorp-Reftele	
250 Ulricehamn-Jönköping	Västtrafik
254 Gnosjö-Hillerstorp	
270 Värnamo-Rydaholm	
273 Värnamo-Ljungby	Länstrafiken Kronoberg
275 Värnamo-Dannäs	
311 Nässjö-Malmbäck	
312 Nässjö-Bodafors	
313 Nässjö-Sandsjöfors	
314 Flisby-Nässjö	
320 Nässjö-Eksjö	
321 Nässjö-Anneberg-Eksjö	
322 Eksjö-Vetlanda-Bäckседа	
325 Nässjö-Västervik	JLT/Kalmar Länstrafik
330 Eksjö-Mariannelund	
335 Mariannelund-Vetlanda	
340 Vetlanda-Ramkvilla	
341 Sävsjö-Vetlanda	
342 Sävsjö-Landsbro-Vetlanda	
343 Nässjö-Vetlanda	
344 Vetlanda-Hultsfred	JLT/Kalmar Länstrafik
345 Vetlanda-Nottebäcksterminalen-Växjö	
350 Vetlanda-Ramkvilla-Växjö	
352 Vetlanda-Nye-Åseda	
353 Vetlanda-Virserum	
354 Vetlanda-Skede	
363 Sävsjö-Stockaryd-Lammhult	
406 Hjo-Brandstorp	Västtrafik
432 Gislaved-Smålandsstenar-Hyltebruk	
500 Snabbuss Jönköping-Värnamo	
530 Snabbuss Vetlanda-Nässjö	
536 Jönköping-Gnosjö-Gislaved	
540 Snabbuss Tranås-Jönköping	
560 Snabbuss Gislaved-Jönköping	
630 Österbymo-Tranås	Östgötatrafiken
631 Österbymo-Eksjö	Östgötatrafiken
670 Ödeshög-Tranås	Östgötatrafiken
873 Snabbuss Värnamo-Ljungby	Länstrafiken Kronoberg

## Tåg

Jönköping/Nässjö-Värnamo-Halmstad	Krösatåg
Värnamo-Växjö	Krösatåg
Nässjö-Eksjö	Krösatåg
Nässjö-Vetlanda	Krösatåg
Jönköping-Nässjö-Växjö	Krösatåg
Nässjö-Tranås	Krösatåg
Norrköping-Tranås	Östgötapendeln
Göteborg/Skövde-Falköping-Nässjö	Västtågen

## 5.2 Förteckning trafikavtal 2022 med ersättningar

Tabellen visar gällande trafikavtal i den allmänna kollektivtrafiken under 2022.

OPERATÖR	AVTAL	ERSÄTTNINGAR TILL TRAFIKFÖRETAG (i tusen kr)
VY Buss	Stadstrafik Jönköping	327 038
Bivab	Regionbusstrafik	321 473
Karlssonbuss	Regionbusstrafik	82 469
SJ	Krösatåg	109 088
SJ	Västtågen	102 542
VR Sverige	Östgötapendeln	25 641
SJ tåg Kust till kust	Biljettsamverkan	3 209
Visingsötrafiken (Jönköpings kommun)	Biljettsamverkan (färja)	639

### 5.3 Förteckning kommersiell linjetrafik buss och tåg

Tabellen visar kollektivtrafik som år 2022 bedrevs på kommersiella grunder och berörde Jönköpings län.

Trafikslag	Operatör	Sträcka
Buss	VY Express	Göteborg-Jönköping-Stockholm
Buss	BT-buss	Nässjö-Karlstad
Buss	Västerviksexpressen	Västervik-Jönköping-Göteborg
Buss	Flixbuss	Göteborg-Jönköping-Stockholm
Buss	Flixbuss	Jönköping-Malmö
Buss	"Bussen"	Jönköping-Nässjö
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	Snälltåget	Nässjö norr- och söderut på södra stambanan
Tåg	Tågab	Karlstad-Mjölby-Nässjö-Alvesta