

Region Jönköpings län/ Kollektivtrafikmyndigheten

Region Jönköpings läns kollektivtrafik 2020

uppföljningsrapport artikel 7.1 EU:s kollektivtrafikförordning



Innehåll	sida
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 2020 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.”

Region Jönköpings läns kollektivtrafik 2020 - uppföljningsrapport artikel 7.1 EU:s kollektivtrafikförordning

Dnr: RJL 2021/2433

Delgiven Nämnden för Trafik, Infrastruktur och Miljö 2021-12-14.

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 2020.

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.

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 2020. 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 2020.

2.2 Kollektivtrafikföretag och ersättningar

Under 2020 hade Länstrafiken i Jönköpings län åtta 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 2020 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 2020.

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	2019	2020
Tåg	357 411	356 795
Buss	624 517	620 870
Infrastruktur	10 507	12 635
Övrigt	81 527	98 504
Totalt	1 073 962	1 088 804

Intäkter, 1000-tal kr

Trafikslag/År	2019	2020
Tåg	87 265	50 771
Buss	309 035	226 679
Övrigt	24 458	12 595
Totalt	420 758	290 045

Skattesubventionsgrad %, Finansiärers bidrag i förhållande till total kostnadstäckning

Trafikslag/År	2019	2020
Totalt	60,5%	69,2%

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	2019	2020
Tåg	3 131	2 173
Buss	18 957	10 901
Totalt	22 088	13 074

Marknadsandel %, Kollektivtrafiken i förhållande till totalt antal motoriserade resor

Totalt Jönköpings län (helår)/År	2019	2020
Totalt	16 %	14%

Trafikutbud, 1000-tal km

Trafikslag/År	2019	2020
Tåg	3 837	4 189
Buss	20 217	19 484
Totalt	24 054	23 673

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	2019	2020
Totalt	48,62	83,28

Total kostnad finansiär per resa, kr

Trafikslag/År	2019	2020
Tåg	86,28	140,83
Buss	16,64	36,16
Totalt	29,51	61,09

Total kostnad finansiär per km, kr

Trafikslag/År	2019	2020
Tåg	70,41	73,05
Buss	15,60	20,23
Totalt	29,57	33,74

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. 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 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. Kollektivtrafikbarometerns undersökning år 2020 angav 63 % av resenärerna i Jönköpings län att de kan lita på att komma fram i tid, vilket är högre än år 2019 (54 %) sannolikt beroende på minskade driftstörningar i tågtrafiken.

Nöjdhet

I de nöjdhetsmätningar som fortlöpande genomförs är de som reser med kollektivtrafiken mer nöjda med den än den allmänhet som inte nyttjar trafiken. På helårsbasis var kundnöjdheten bland resenärerna 60 % och 49 % bland allmänheten vilket är något lägre än år 2019.

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. Ett förnyat program har arbetas fram under perioden 2020-2021. 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 i början på 2020 kom 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.

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. Förstörade 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 2020.

5. Bilagor

5.1 *Beslut allmän trafikplikt*

Nedan följer linjer inom länet som omfattades av allmän trafikplikt under 2020:

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
- 67 Skoltur Brinellgymnasiet

Stadsbussar Vetlanda

- 80 Centrum-Bäckseda (t o m 2020-06-14)

Regionbussar

- 101 Gränna-Habo (t o m 2020-06-14)
- 111 Bankeryd-Trånghalla-Jönköping (fr o m 2020-06-15)
- 112 Jönköping-Ryhov-Bankeryd (fr o m 2020-06-15)
- 113 Jönköping-Habo-Mullsjö (fr o m 2020-06-15)
- 114 Habo-Jönköping (fr o m 2020-06-15)
- 115 Brandstorp-Habo
- 116 Habo-Mullsjö-Jönköping (t o m 2020-06-14)
- 116 Mullsjö- Jönköping (fr o m 2020-06-15)
- 119 Nässjö-Tenhult-Huskvarna
- 120 Gränna-Tranås
- 121 Jönköping-Kaxholmen (del av linje 101 t o m 2020-06-14)

- 122 Snabbuss Gränna-Jönköping
- 124 Jönköping-Aneby
- 126 Öasvängen Visingsö
- 130 Jönköping-Tenhult-Malmbäck
- 131 Bottnaryd-Jönköping (fr o m 2020-06-15)
- 132 Jönköping-Gislaved
- 133 Jönköping-Värnamo (t o m 2020-06-14)
- 133 Torsvik-Vaggeryd-Värnamo (fr o m 2020-06-15)
- 136 Jönköping-Gnosjö (t o m 2020-06-14)
- 136 Hestra-Gnosjö-Vaggeryd (fr o m 2020-06-15)
- 141 Jönköping-Sävsjö
- 150 Tranås-Eksjö
- 155 Tranås-Sommen
- 160 Tranås-Frinnaryd-Aneby
- 201 Smålandsstenar-Gislaved-Gnosjö-Värnamo (t o m 2020-06-14)
- 202 Gislaved-Bredaryd-Värnamo
- 235 Gislaved-Smålandsstenar (fr o m 2020-06-15)
- 238 Hillerstorp-Bredaryd-Forsheda
- 239 Skollinje Gnosjö-Kulltorp
- 241 Gnosjö-Gislaved (fr o m 2020-06-15)
- 242 Värnamo-Gnosjö (fr o m 2020-06-15)
- 245 Grimsås-Gislaved
- 246 Gislaved-Broaryd
- 247 Smålandsstenar-Burseryd
- 248 Smålandsstenar-Bredaryd
- 249 Gislaved-Anderstorp-Reftele
- 250 Ulricehamn-Jönköping JLT/Västtrafik
- 254 Gnosjö-Hillerstorp
- 270 Värnamo-Rydaholm
- 273 Värnamo-Ljungby Länstrafiken Kronoberg
- 275 Värnamo-Dannäs
- 301 Nässjö-Eksjö-Vetlanda (t o m 2020-06-14)
- 311 Nässjö-Malmbäck
- 312 Nässjö-Bodafors
- 313 Nässjö-Sandsjöfors
- 314 Flisby-Nässjö
- 320 Nässjö-Eksjö (fr o m 2020-06-15)
- 321 Nässjö-Anneberg-Eksjö
- 322 Eksjö-Vetlanda-Bäckседа (fr o m 2020-06-15)
- 325 Nässjö-Västervik JLT/Kalmar Länstrafik
- 330 Eksjö-Mariannelund
- 335 Mariannelund-Vetlanda (fr o m 2020-06-15)
- 340 Vetlanda-Ramkvilla (fr o m 2020-06-15)
- 341 Sävsjö-Vetlanda
- 342 Sävsjö-Landsbro-Vetlanda
- 343 Nässjö-Vetlanda
- 344 Vetlanda-Hultsfred
- 345 Vetlanda-Nottebäcksterminalen (t o m 2020-06-14)
- 345 Vetlanda-Nottebäcksterminalen -Växjö (fr o m 2020-06-15)
- 350 Vetlanda-Ramkvilla (t o m 2020-06-14)
- 352 Vetlanda-Nye-Åseda
- 353 Vetlanda-Virserum
- 354 Vetlanda-Skede
- 363 Sävsjö-Stockaryd-Lammhult
- 406 Hjo-Brandstorp Västtrafik
- 432 Smålandsstenar-Hyltebruk
- 500 Snabbuss Jönköping-Värnamo (fr o m 2020-06-15)
- 510 Snabbuss Värnamo-Tranemo
- 520 Snabbuss Värnamo-Jönköping (t o m 2020-06-14)

530 Snabbuss Vetlanda-Nässjö	
540 Snabbuss Tranås-Jönköping	
560 Snabbuss Gislaved-Jönköping (fr o m 2020-06-15)	
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 2020 med ersättningar

Tabellen visar gällande trafikavtal i den allmänna kollektivtrafiken under 2020.

OPERATÖR	AVTAL	ERSÄTTNINGAR TILL TRAFIKFÖRETAG (i tusen kr)
Keolis	Stadstrafik Jönköping	297 140
Bivab	Regionbusstrafik	183 613
VY Buss	Regionbusstrafik (t o m 2020-06-14)	66 888
Karlssonbuss	Regionbusstrafik (fr o m 2020-06-15)	30 269
VY Tåg	Krösatåg	104 883
SJ	Västtågen	97 116
Arriva	Östgötapendeln	23 620
SJ tåg Kust till kust	Biljettsamverkan	3 593
Visingsötrafiken (Jönköpings kommun)	Biljettsamverkan (färja)	663

5.3 Förteckning kommersiell linjetrafik buss och tåg

Tabellen visar kollektivtrafik som år 2020 bedrevs på kommersiella grunder och berörde Jönköpings län.

Trafikslag	Operatör	Sträcka
Buss	VY Express	Göteborg-Jönköping-Stockholm
Buss	VY Express	Växjö-Eksjö-Linköping
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