



## 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.”

# Inledning & syfte

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

De skattemedel (finansiärens bidrag) 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. Kalmar län redovisade år 2017 sin första uppföljningsrapport enligt artikel 7.1 i EU:s kollektivtrafikförordning avseende år 2016.

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 Kalmar län har med ledning av detta och i dialog med andra regioners regionala kollektivtrafikmyndigheter tagit fram ett format för årsredovisningen.

Region Kalmar län/kollektivtrafikmyndigheten hoppas att rapporten ska bidra till en bra dialog om kollektivtrafikens utveckling och bli en kunskapskälla för beslutsfattare och andra berörda ■



# 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 trafikföretagen 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 Kalmar län under hela eller delar av år 2018. Kostnader för respektive avtal redovisas samt eventuella överenskommelser som har gjorts utöver traditionella upphandlingar i konkurrens. Den kommersiella regionala linjetrafik som utförs i Kalmar län redovisas också.

## 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 Kalmar län under år 2018.

## Kollektivtrafikföretag och kostnadsersättningar

Under 2018 hade Kalmar läns landsting för tågtrafiken sammanlagt 17 avtal avseende drift, underhåll, hyra av fordon mm. För den linjelagda busstrafiken fanns 18 trafikavtal där det ingår avtal med mindre fordon och skolfordon som delvis nyttjas för allmän kollektivtrafik. Från år 2017 finns också 2 avtal rörande båttrafik.

I bilaga 5.2 finns en förteckning över avtal och utbetalda ersättningar som var aktuella i Kalmar län under år 2018.

## Ensamrätter eller direkttilldelade avtal

Kalmar länstrafik upphandlar all trafik regelbundet. Ensamrätter eller direkttilldelade avtal förekommer ej.

## Kommersiell linjetrafik

Kommersiell regional linjetrafik är sedan 2012 tillåten utan tillstånd men med anmälningsskyldighet. I Kalmar län förekommer kommersiell kollektivtrafik med såväl buss, taxi och båt. 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.

# 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 Kalmar län som hänförs till kollektivtrafiken men som inte är betalning till trafikentreprenörerna. Några av de större posterna ligger inom biljettförsäljning, marknadsföring, hållplatsunderhåll och trafikplanering där personalkostnader ingår.

## Finansiering

### Bruttokostnader, 1000-tal kr

Trafikslag/År	2015	2016	2017	2018
Tåg	257 360	266 602	265 305	270 177
Buss/Bil	407 677	434 435	462 308	510 399
Båt	-	-	1 376	3 140
Infrastruktur	5181	6971	11 214	13 951
Övrigt	52 871	49 098	61 492	66 467
<b>Totalt</b>	<b>723 089</b>	<b>757 106</b>	<b>801 901</b>	<b>855 134</b>

### Intäkter, 1000-tal kr

Trafikslag/År	2015	2016	2017	2018
Tåg	125 478	158 073	155 519	144 640
Buss/Bil	213 214	220 972	241 959	288 083
Båt	-	-	< 0,1	3 046
Övrigt	629	6540	2166	7 403
<b>Totalt</b>	<b>339 321</b>	<b>385 585</b>	<b>399 644</b>	<b>443 172</b>

### Skattesubventionsgrad % (finansiärens andel)

Trafikslag/År	2015	2016	2017	2018
<b>Totalt</b>	<b>53,1%</b>	<b>49,1%</b>	<b>50,1%</b>	<b>48,2%</b>

## Resor och trafikutbud

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

### Resor, 1000-tal resor

Trafikslag/År	2015	2016	2017	2018
Tåg	1972	2086	1900	1 894
Buss/Bil	7412	8199	7905	8 353
Båt	-	-	7,5	7
<b>Totalt</b>	<b>9384</b>	<b>10285</b>	<b>9605</b>	<b>10 254</b>

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

Totalt Kalmar län (helår)/År	2015	2016	2017	2018
<b>Totalt</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>12</b>

### Trafikutbud, 1000-tal km

Trafikslag/År	2015	2016	2017	2018
Tåg	2699	2891	2685	2 877
Buss/Bil	17 039	17 841	17 227	18 055
<b>Totalt</b>	<b>19 738</b>	<b>20 732</b>	<b>19 912</b>	<b>20 932</b>

## Effektivitet

Nedanstående tal har tagits fram genom att använda faktiska värden i de tidigare avsnitten för att beskriva kostnadsutvecklingen per km och resa och avser fr.o.m. år 2018 de rent trafikala kostnaderna. Rapporteringen till Trafikanalys förändrades under 2017 varför siffrorna bakåt i tiden inte är helt jämförbara.

### Total bruttokostnad per resa, kr

Trafikslag/År	2015	2016	2017	2018
<b>Totalt</b>	<b>77,06</b>	<b>73,61</b>	<b>83,33</b>	<b>75,55</b>

### Total kostnad per resa, kr (finansiärens bidrag)

Trafikslag/År	2015	2016	2017	2018
Tåg	66,88	52,03	60,29	66,28
Buss/Bil	26,24	26,04	37,15	25,54
Båt	-	-	-	13,43*
<b>Totalt</b>	<b>40,90</b>	<b>36,12</b>	<b>41,72</b>	<b>33,06</b>

\* finansiärens kostnad efter kommunala och kommersiella bidrag.

### Total kostnad per km, kr (finansiärens bidrag)

Trafikslag/År	2015	2016	2017	2018
Tåg	48,86	37,54	42,66	43,63
Buss/Bil	11,41	11,96	16,61	11,81
<b>Totalt</b>	<b>19,44</b>	<b>17,92</b>	<b>20,13</b>	<b>16,19</b>

## 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, den regionala utvecklingsförvaltningen inom Region Kalmar län, kommunerna och Kalmar länstrafik, som trafikutövare. Kalmar länstrafik kan påverka tillgänglighetsaspekter i fordonen i samband med upphandling. Som trafikhuvudman kan Kalmar länstrafik ta fram målsättningar för länets utveckling av hållplatser och bytespunkter, och för den egna verksamheten handlingsplaner, för vilka åtgärder som ska göras. Efter skatteväxlingen 2012 ansvarar Kalmar länstrafik för hållplatsstolpe, informationstavla och väderskydd (inkl. sittbänk) vid bytespunkter. För den fysiska utformningen av hållplatser och bytespunkter svarar väghållaren.

Det finns i Kalmar läns trafikförsörjningsprogram en uttalad vilja att tillgängliggöra fler hållplatser och bytespunkter då ökad tillgänglighet gagnar långt flera målgrupper än bara personer med funktionshinder. I en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet redovisas de bytespunkter och hållplatser med fler än 20 påstigande vardagar 2015 som ska vara tillgängliga för resenärer med nedsatt rörelseförmåga, syn eller hörsel till år 2025. En ny hållplatsklassificering med högre målsättningar för tillgängligheten kommer att introduceras under 2019.

### Restid

Även om möjligheten att använda tiden ofta är mycket bättre

på buss och tåg jämfört med bil är restiden viktig för valet av färdstätt. Restiden är därför ett område med hög prioritet både i trafikförsörjnings-programmet och i den "Kollektivtrafikstrategi 2050" som länet antagit och där tydliga restidsmål ställts upp för resor både inom länet och länsöverskridande. Det bedöms särskilt viktigt för framtiden att förbättra restiden till och mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor. Region Kalmar län arbetar inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige för att sätta upp gemensamma restidsmål mellan samtliga tillväxtmotorer i Sydsverige. Region Kalmar län har också tillsammans med de övriga Smålandslänen genomfört ett projekt för att studera förutsättningarna för att skapa ett länsöverskridande BRT-koncept (Bus Rapid Transit) i områden där tågbanor saknas. Satsning på tät och snabb trafik i så kallade starka kollektivtrafikstråk har lett till en tydlig resandeökning i länet. 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. Under 2016 byggdes en ny tågdepå i Kalmar som snabbt ger tillgång till gott underhåll och god service av tågen och indirekt också bättre punktighet. I kollektivtrafikbarometerns undersökning 2018 angav 54 % av invånarna i Kalmar län att de kan lita på att komma fram i tid med kollektivtrafiken, vilket är en högre nivå än 2017 (+ 6 %) och klart över genomsnittet i Sverige. Trots att antalet resor ökat starkt, vilket t ex är fallet i Kalmar stadstrafik, är upplevelsen att man kan lita på trafiken mer. I de mest resandetäta områdena har också tidtabellen förtätats, vilket gör väntetiderna kortare. Det krävs följsamhet i tidtabellsarbetet och i biljett- och betalssystem för att kompensera för ett större antal påstigningar.

### Nöjdhet

I de nöjdhetsmätningar som fortlöpande genomförs är givetvis de som reser med kollektivtrafiken mer nöjda med den än den allmänhet som i regel inte nyttjar trafiken. På helårsbasis 2018 var kundnöjdheten 65 % bland resenärerna och 52 % bland allmänheten. Jämfört med år 2017 är detta en tydlig förbättring, en ökning med + 15 % respektive + 6%. Nya bussar, ny teknik, bättre reseupplevelse och trafikinformation samt tydlig och mer frekvent marknadskommunikation har bidragit till att nöjdheten ökar markant. I servicetrafiken är nöjdheten med både handläggning av färdtjänst och senaste resan över 90 % för båda kategorierna, vilket måste betraktas som mycket bra ■

# Kollektivtrafikens fortsatta utveckling

I maj 2017 togs beslut om ett nytt trafikförsörjningsprogram i Kalmar län. Programmet följer intentionerna i det tidigare programmet och det finns ett brett politiskt stöd för en klimatvänlig "kollektivtrafik för alla" som ett medel för den regionala utvecklingen. Kalmar län med sina drygt 240 000 invånare är glesbefolkat och med Kalmar som tydlig tillväxtmotor i länet. Västervik och Oskarshamn är regionala kärnor. I OECD:s Territorial Reviews av Småland – Blekingeregionen 2012 framhölls vikten av bättre kommunikationer och kortare restider för att utveckla regionen. Vikten av kortare restider till de tre storstadsregionerna/ internationella flygplatser och nära liggande läns tillväxtmotorer framhålls numera i flera strategiska dokument i länet som den regionala utvecklingsstrategin, kollektivtrafikstrategi 2050 och trafikförsörjningsprogrammet. Det pågår också länsöverskridande samarbete kring detta i Regionsamverkan Sydsverige.

Nåbarhet och tillgänglighet är andra högt prioriterade områden i trafikförsörjningsprogrammet. Begreppet nåbarhet används för att beskriva i vilken utsträckning människor har tillgång till kollektivtrafik för att ta sig till arbete, skolor och sam-

hällsservice. Begreppet tillgänglighet används i betydelsen tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar. Närtrafiken på landsbygden är ett exempel på ett utvecklingsområde där ett förbättringsarbete pågår för att upprätthålla nåbarheten till olika målorter och service. Även biljett- och betallösningar utvecklas för att på olika sätt underlätta för resenärerna.

Region Kalmar län arbetar också offensivt för att bli en fossilbränslefri region till år 2030. Kollektivtrafiken ska vara föregångare i detta och vara fossilbränslefri redan år 2020. Ett stort steg i detta arbete togs i och med ett nytt trafikavtal för länets cirka 400 bussar som startade i augusti 2017 och som ger en kraftig minskning av koldioxidutsläppen. Ytterligare en upphandling av fossilbränslefria serviceresor och närtrafik har genomförts under 2018. Det avtalet ska starta i januari 2020. År 2020 återstår den dieseldrivna tågtrafiken på Stångådalsbanan och Tjustbanan att ställa om till fossilfri drift. I denna fråga ligger rådgivningen delvis bortom länets gränser.

Kalmar länstrafik arbetar vidare för att det ska vara

**Nära till Sveriges solsida!**





# Bilagor

## 5.1 Förteckning beslut allmän trafikplikt

Nedan följer en kort beskrivning av befintliga beslut om allmän trafikplikt vid tidpunkten för publicering av denna rapport. Ärendena är diarieförda och kan begäras ut av via regionens diarium eller direkt genom kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikslag	Sträcka	Dnr
Tåg <sup>1</sup>	(Kalmar) - Emmaboda – Karlskrona	170277
Tåg <sup>1</sup>	Kalmar – Växjö	180308
Tåg <sup>1</sup>	Kalmar - Linköping, Västervik - Linköping	130298
Buss	Samtliga busslinjer i KLT:s regi inom länet	160101
Buss <sup>1</sup>	Samtliga länsöverskridande busslinjer som inte är kommersiella.	Se nedan
	Hultsfred – Måliilla – Järnforsen – Vetlanda	160045
	Hultsfred – Måliilla – Virserum – Åseda – Växjö	160046
	Nybro – Orrefors – Målerås – Alstermo – Åseda	160047
	Oskarshamn – Högsby - Åseda – Växjö	160048
	Vimmerby – Kisa	160049
	Vimmerby – Mariannelund – Eksjö – Nässjö	160050
Buss/bil	Närtrafik i Kalmar län	2018/105
Båt	Båttrafik i Västerviks och Oskarshamns kommuner	170429

<sup>1</sup>Beslut har fattats efter överenskommelse med berört län enligt 3 kapitlet, 1§, 2 stycket lagen (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik.

## 5.2 Förteckning trafikavtal 2018 med kostnadsersättningar

Tabellen visar gällande trafikavtal med kostnadsersättning under 2018.

Operatör	Trafikavtal	Kostnadsersättning (1000 Kr)
Transdev Sverige AB	150279	18310
Transdev Sverige AB	120260	21883
Transdev Sverige AB	130677	86453
Tågkompaniet	180890	896
Bergkvarabuss AB	140811	229845
Bivab (Buss i Väst AB)	140811	62409
Flexbuss i Sverige AB	140811	92026
Gamleby Taxi & Buss AB	140811	2982
Hallens Buss AB	140811	4902
Nettotaxi AB	140811	3401
Nilsbuss AB	140811	38460
Taxi 16000	140811	57
Taxi Emma AB	140811	3582
Ukna Busstrafik AB	140811	10743
Kråkelund Dyk & Sjöentreprenad	170549	2251
Solidö Skärgårdstaxi	170549	810

### 5.3 Förteckning kommersiell linjetrafik

Tabellen visar regional kollektivtrafik som bedrivs på kommersiella grunder och berör Kalmar län.

Trafikslag	Operatör	Sträcka
Buss	Silverlinjen	Löttorp/Böda - Stockholm
Buss	Swebus (835)	Byxelkrok - Uppsala
Buss	Swebus (835)/Flixbuss	Kalmar - Uppsala
Buss	Svenska Buss (31)/Bergkvarabuss	Brömsebro - Stockholm
Buss	Söne Buss (Västervikexpressen)	Västervik - Stockholm
Buss	Söne Buss (Västervikexpressen)	Västervik - Göteborg
Buss	Gamleby Taxi & Buss AB (anrop)	Västervik, norra - Gamleby
Tåg	SJ (Kust till kust)	Kalmar - Växjö
Flyg	Kalmar-Öland Airport (SAS/Bra)	Kalmar - Stockholm
Båt	Ressel rederi AB	Kalmar - Färjestaden





Region Kalmar län

Box 601, 391 26 Kalmar • Telefon 0480-840 00 • [regionkalmar.se](http://regionkalmar.se)