

Rapport Allmän kollektivtrafik 2022

Beslutad av kollektivtrafiknämnden 2023-05-17, § 37

Sammanfattning/bakgrund

Region Jämtland Härjedalen har det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i länet och för dess framtida utveckling. De skattemedel som används för att stödja den allmänna kollektivtrafiken ska användas så effektivt som möjligt.

Kollektivtrafiknämnden ansvarar sedan 1 januari 2023 för regionens uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) och fattar beslut om allmän trafikplikt, som är trafik som samhället avser ta ansvar för. Under 2022 låg detta ansvar på regionala utvecklingsnämnden.

Sedan 2012 reglerar lagen om kollektivtrafik (SFS2010:1065) hur den allmänna kollektivtrafiken ska bedrivas i landet. Den grundar sig på EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007. Av artikel 7 i EU:s kollektivtrafikförordning framgår att ”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”.

Denna rapport avser år 2022 och är upprättad för att redovisa verksamheten utifrån kraven i EU:s kollektivtrafikförordning. Verksamheten omfattar spårtrafik, buss- och biltrafik som är linjelagd eller anropsstyrd. Den årliga rapporten ska lämnas till Transportstyrelsen. Den kan också utgöra en kunskapskälla för beslutsfattare och andra intresserade.

Att resultaten för år 2022 i likhet med 2021 och 2020 avviker från tidigare år förklaras av pandemin, som kraftigt minskade resandet och intäkterna från och med våren 2020 och som successivt återhämtat sig under 2022.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING/BAKGRUND	2
1 ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH AVTAL	4
1.1 Allmän trafikplikt	4
1.2 Aktuella trafikavtal	4
2 RESULTAT	5
2.1 Finansiering	5
2.2 Resor och trafikutbud	6
2.3 Effektivitet	6
2.4 Kvalitet	7

1 Allmän trafikplikt och avtal

1.1 Allmän trafikplikt

Kollektivtrafik kan bedrivas i offentlig eller kommersiell regi. Allmän kollektivtrafik som upphandlas i offentlig regi ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. I Jämtlands län var det fram till den 31 december 2022, den regionala utvecklingsnämnden inom Region Jämtland Härjedalen som utgjorde den regionala kollektivtrafikmyndighet (RKM) och fattade beslut om allmän trafikplikt.

Under 2022 fattades inga nya beslut om allmän trafikplikt.

Från och med 1 januari 2023 har en ny kollektivtrafiknämnd inrättats, som tagit över ansvaret att fatta beslut om allmän trafikplikt.

1.2 Aktuella trafikavtal

Nedan framgår trafikavtal med tåg, buss och biloperatörer för den allmänna kollektivtrafiken i Jämtlands län. Ingen trafik bedrivs genom ensamrätter eller direkttilldelade avtal.

Avtal/område	Avtalsperiod	Trafikutövare	Ersättning 2022, tkr	Anmärkning
Tåg				
Norrtågstrafiken	Aug 2016 – dec 2025	Vy Tåg	30 558	Region JH:s andel.
Buss				
Åre Buss	Dec 2014 – dec 2022	Centrala Buss J/H	45 229	
Östersund tätort (tjänstekoncession)	Juni 2016 – juni 2023	Vy Buss	43 633	
Ragunda Buss	Dec 2015 – dec 2023	Centrala Buss J/H	23 123	
Linje 40	Juni 2012 – dec 2022	Centrala Buss J/H	6 615	Region JH:s andel
Linje 45	Dec 2019 – dec 2027	Centrala Buss i Norrbotten	6 863	Region JH:s andel
Linje 46	Dec 2019 – dec 2028	Centrala Buss J/H	14 169	Region JH:s andel
Regionbuss 2019	Dec 2019 – dec 2029	Trönderbilene (Connect bus)	162 470	Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokombus, Strömsund, Östersund exkl stadstrafik

Närtrafik och anropsstyrt				
Berg	Jan 2022 – Juni 2025	Taxi Berg	1 832	
Härjedalen	Jan 2022 – Juni 2025	Centrala buss J/H	1 356	
Strömsund	Jan 2022 – Juni 2023	Norra Jämtlands taxi	1 179	
Krokom	Jan 2022 – Juni 2023	Taxi Glesbygd AB	858	
Östersund	Juni 2020-juni 2025	Östersunds taxi	403	
Bräcke	Juni 2020-juni 2025	Mohlins Bussar AB	43	
Ragunda	Juni 2020-juni 2025	Mohlins Bussar AB	269	
Åre	Juni 2020-juni 2025	Östersunds taxi	851	
Ej fördelat		Samtliga avtal	473	

2 Resultat

Nedan beskrivs utveckling av kostnader, intäkter och resande. Effektivitet har beräknats utifrån de uppgifterna. För Norrtågtrafiken som upphandlas i en tjänstekoncession, där operatören hanterar vissa kostnader och intäkter, kan inte alla uppgifter redovisas. Tjänstekoncessionen för Norrtågtrafiken har under 2022 omvandlats till ett bruttoavtal, med anledning av de ekonomiska konsekvenser som uppstått i samband med pandemin. Kostnaden för tågtrafiken utgörs av ägarbidraget från Region Jämtland Härjedalen.

2.1 Finansiering

Bruttokostnader, Tkr					
	2018	2019	2020	2021	2022
Tåg (ägarbidrag exkl statlig medfinansiering)	23 636	24 434	25 809	29 616	30 558
Buss och bil	336 000	325 350	326 122	307 361	363 881

Intäkter, Tkr					
	2018	2019	2020	2021	2022
Tåg	ej uppg	ej uppg	ej uppg	ej uppg	ej uppg
Buss och bil	141 000	137 839	126 649	108 504	128 357

Skattesubventioneringsgrad % (Finansiärens bidrag i förhållande till total kostnadstäckning)					
	2018	2019	2020	2021	2022
Totalt buss, bil	58	58	61	65	65

2.2 Resor och trafikutbud

Nedan beskrivs antal resor och trafikens omfattning uppdelat på trafikslag, samt kollektivtrafikens marknadsandel i länet.

Resande (antal påstigningar, 1000-tal)					
	2018	2019	2020	2021	2022
Tåg	310	346	219	185	275
Buss	6 346	6 333	4 386	4 111	5 575
Summa	6 656	6 679	4 605	4 296	5 850

Utbud (fordonskm, 1000-tal)					
	2018	2019	2020	2021	2022
Tåg	851	757	888	897	937
Buss	9 886	11 062	11 885	11 352	11 545
Summa	10 737	11 819	12 773	12 249	12 482

Under pandemin sjönk marknadsandelen kraftigt, från cirka 14 % till 8 %. Under 2020, 2021 och inledningen av 2022 avråddes allmänheten att resa kollektivt om det inte var absolut nödvändigt. Under 2022 har emellertid marknadsandelen ökat och är nästan tillbaka på samma nivå som innan pandemin.

Marknadsandel (% , kollektivtrafikbarometern)					
	2018	2019	2020	2021	2022
Totalt	13	14	8	8	12

2.3 Effektivitet

Som effektivitetsmått används kostnad per resa och per kilometer. För regionalstågstrafiken som drivs genom en tjänstekoncession är nettokostnaden lika med ägarbidraget, dvs vad trafiken kostar skattebetalarna i Region Jämtland Härjedalen. Under 2020 och 2021 har resandet och intäktsggraden varit lägre med anledning av Corona. I några fall har trafiken dessutom förstärkts, för att undvika trängsel

Total bruttokostnad per resa (kr)					
	2018	2019	2020	2021	2022
Tåg	Ej uppg	Ej uppg	Ej uppg	Ej uppg	Ej uppg
Buss och bil	52,9	51,4	74,4	74,8	65,3

Total nettokostnad per resa (kr)					
	2018	2019	2020	2021	2022
Tåg	76,2	70,6	117,8	160,1	111,1
Buss och bil	30,7	29,6	45,5	48,9	42,2
Totalt	32,8	31,7	48,9	53,18	45,5

Total kostnad per km (kr)					
	2018	2019	2020	2021	2022
Tåg	27,8	32,3	29,1	33	32,6
Buss och bil	34,0	29,4	27,4	27,1	31,5
Totalt	33,5	29,6	27,6	27,5	31,6

2.4 Kvalitet

Att erbjuda goda resmöjligheter är en nyckelfråga för att kollektivtrafiken ska vara användbar och ett verktyg för regional utveckling. Enligt kollektivtrafikbarometern¹ för 2022 ligger Länstrafiken Region Jämtland Härjedalen över rikssnittet vad gäller till exempel nöjd-kund-index (NKI), 64 % och kunders nöjdhet med senaste resan 82 %. Även vad gäller upplevd trygghet och punktlighet ligger Länstrafiken bra till.

Under 2022 var alla regionaltåg och majoriteten av Länstrafikens bussar tillgänglighetsanpassade. Andelen tillgänglighetsanpassade fordon ökar successivt med de nya trafikavtalen. Det finns fortsatt behov av att även tillgänglighetsanpassa hållplatser, stationer och information. Vad gäller information pågår ett utvecklingsarbete med både appen och hemsidan.

I samband med de pågående upphandlingarna ökar krav och ambitioner vad gäller både fossilfritt och emissionsfritt. I Östersunds stadstrafik infördes ytterligare elbussar under 2022. I upphandlingen av nytt avtal juni 2023 ställdes krav på 100% elfordon. Trafikstarten är ett år försenad på grund av överprövning.

Trafiken i Åre upphandlades under 2022, där delar av trafiken också kommer att bli helt fossilfri och delvis emissionsfri. Också denna upphandling har överprövats, varför trafikstarten kommer att försenas.

Busstrafiken är relativt punktlig och problem främst vid särskilda händelser som halka och stora snömängder. Inom Norrtågstrafiken har punktligheten på linjen Sundsvall-Östersund-Storlien haft en positiv utveckling senaste åren.

¹ Kollektivtrafikbarometern är en kvalitets- och attitydundersökning som drivs av Svensk Kollektivtrafik.