

# Uppföljningsrapport allmän kollektivtrafik 2017–2018

Rapport enligt artikel 7.1 i EU:s kollektivtrafikförordning

Beslutad 2019-06-11, av: Regionala utvecklingsnämnden, § 115

## Förord

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”.

I Region Jämtland Härjedalen är regionala utvecklingsnämnden den behöriga myndighet som avses, Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM).

Denna rapport är upprättad för att redovisa verksamheten utifrån kraven i EU:s kollektivtrafikförordning.

Verksamheten omfattar spårtrafik, buss- och biltrafik som är linjelagd eller anropsstyrd.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD.....	2
1 INLEDNING OCH SYFTE .....	4
2 ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH AVTAL .....	4
2.1 Allmän trafikplikt .....	4
2.2 Aktuella trafikavtal .....	4
2.3 Kommersiell kollektivtrafik .....	7
3 RESULTAT .....	8
3.1.1 <i>Finansiering</i> .....	8
3.2 Resor och trafikutbud .....	9
3.3 Effektivitet.....	10
4 KVALITET .....	11
4.1 Länstrafiken .....	11
4.1.1 <i>Den av kund /allmänhet upplevda total kvaliteten</i> .....	11
4.1.2 <i>Länstrafiken erbjuder resalternativ som passar mina behov</i> .....	11
4.1.3 <i>Tillgänglighet</i> .....	11
4.1.4 <i>Punktlighet</i> .....	11
4.2 Norrtåg .....	12
4.2.1 <i>Restid</i> .....	12
4.2.2 <i>Punktlighet</i> .....	12
4.2.3 <i>Nöjdhet</i> .....	13

# 1 Inledning och syfte

Sedan 2015 är Region Jämtland Härjedalen RKM i Jämtlands län. 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.

Rapporten, som följer kraven i EU:s kollektivtrafikförordning, ska lämnas till Transportstyrelsen. Den kan också utgöra en kunskapskälla för beslutsfattare och andra intresserade.

## 2 Allmän trafikplikt och avtal

Kollektivtrafik kan bedrivas i offentlig eller kommersiell regi. Allmän kollektivtrafik som upphandlas i offentlig regi ska föregås av beslut om trafikplikt. Den som avser att bedriva kommersiell kollektivtrafik ska anmäla detta till berörd RKM senast tre veckor innan trafikstart och på motsvarande sätt anmäla när trafiken upphör (Lag 2010:1065 kap 4 §1).

### 2.1 Allmän trafikplikt

Innan avtal tecknas för allmän kollektivtrafik ska beslut om allmän trafikplikt fattas. Beslutet ska ange vad som ska upphandlas och varför. Det ska framgå att trafiken inte bedrivs eller förväntas bedrivas av den kommersiella marknaden i önskad omfattning. Syftet är att allmänheten och trafikföretagen ska få information om den politiska ambitionsnivån gällande kollektivtrafik i olika områden. Allmän kollektivtrafik ska ge en samhällsekonomisk nytta, tillgodose behovet av resor i vardagen och säkerställa ett långsiktigt sammanhållet trafiksystem i regionen.

2017 har inga beslut om allmän trafikplikt fattats.

2018 har två beslut om allmän trafikplikt fattats:

- Allmän trafikplikt linje 46 Mora-Sveg-Östersund Regionala utvecklingsnämnden 2018-03-27, RUN125/2018
- Allmän trafikplikt linje 45 Östersund-Arvidsjaur-Gällivare, Regional utvecklingsnämnden 2018-12-18, RUN/546/2018

### 2.2 Aktuella trafikavtal

All allmän kollektivtrafik är upphandlad. Av nedanstående tabeller framgår vilka trafikavtal med tåg, buss och biloperatörer som är aktuella i den allmänna kollektivtrafiken i Jämtlands län. Trafikavtal är långsiktiga, för tåg och buss ofta 10-åriga och med biloperatörer ca 5 år. Under åren 2017 och 2018 har ingen trafik bedrivits genom ensamrätter eller direkttilldelade avtal.

<b>2017</b>			
<b>Operatör</b>	<b>Avtal</b>	<b>Ersättning, Tkr</b>	<b>ANM</b>
Svenska Tågkompaniet AB, Vy	Norrtåg Tjänstekoncession 14-59	22 800	Region Jämtland Härjedalens andel
Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB	Åre	22 274	
KR-trafik AB	Ragunda	15 189	
Nettbuss Stadsbussarna AB, Vy	Östersunds tätort	24 695	Tjänstekoncession
Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB	Buss 2010	122 390	
KR-trafik AB	Inlandstrafiken linje 45 och 46	13 098	Region Jämtland Härjedalens andel
KR-trafik AB	Linje 40	4 921	Region Jämtland Härjedalens andel
Östersunds Taxi	Biltrafik Östersunds kommun	606	
Norra Jämtlands Taxi AB	Biltrafik Strömsunds kommun	2 246	
V.A Trafik och utbildning AB	Biltrafik Bräcke kommun	439	
Taxiservice i Bergs kommun	Biltrafik Bergs kommun	1 056	
Taxi Glesbygd Krokoms AB	Biltrafik Krokoms kommun	3 166	
Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB	Biltrafik Härjedalens kommun	770	
Taxi Ragunda AB	Biltrafik Ragunda kommun	1 262	
Taxi Västjämtland AB	Biltrafik Åre kommun	1 372	

<b>2018</b>			
<b>Operatör</b>	<b>Avtal</b>	<b>Ersättning, Tkr</b>	<b>ANM</b>
Svenska Tågkompaniet AB, Vy	Norrtåg Tjänstekoncession 14-59	23 600	Region Jämtland Härjedalens andel
Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB	Åre	23 162	
KR-trafik AB	Ragunda	15 741	
Nettbuss Stadsbussarna AB, Vy	Östersunds tätort	25 488	Tjänstekoncession
Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB	Buss 2010	128 316	
KR-trafik AB	Inlandstrafiken linje 45 och 46	13 509	Region Jämtland Härjedalens andel
KR-trafik AB	Linje 40	5 009	Region Jämtland Härjedalens andel
Östersunds Taxi	Biltrafik Östersunds kommun	684	
Norra Jämtlands Taxi AB	Biltrafik Strömsunds kommun	2 507	
V.A Trafik och utbildning AB	Biltrafik Bräcke kommun	470	
Taxiservice i Bergs kommun	Biltrafik Bergs kommun	1 228	
Taxi Glesbygd Krokoms AB	Biltrafik Krokoms kommun	3 833	
Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB	Biltrafik Härjedalens kommun	718	
Taxi Ragunda AB	Biltrafik Ragunda kommun	1 499	
Taxi Västjämtland AB	Biltrafik Åre kommun	1 695	

## 2.3 Kommersiell kollektivtrafik

Kommersiell linjetrafik ska anmälas till RKM. Sådan trafik bedrivs i mindre omfattning i länet. Förutom SJ:s och Härjedalingens långväga, kommersiella trafik så är det viss säsongstrafik på destinationerna.

<b>2017</b>			
<b>Trafikslag</b>	<b>Operatör</b>	<b>Sträcka</b>	<b>ANM</b>
Tåg	SJ	Bräcke-Östersund-Duved	från 2012
Buss	Härjedalingen Buss KB	Funäsdalen/Östersund- Sveg-Ljusdal-Stockholm	från 2013
Buss	Svensson Saxvallen AB	Skidbussar Åreområdet Skidbussar Klövsjö- Vemdalen	Säsong vinter 17- 18 Säsong vinter 17- 18

<b>2018</b>			
<b>Trafikslag</b>	<b>Operatör</b>	<b>Sträcka</b>	<b>ANM</b>
Tåg	SJ	Bräcke-Östersund-Duved	från 2012
Buss	Härjedalingen Buss KB	Funäsdalen/Östersund- Sveg-Ljusdal-Stockholm	från 2013
Buss	Svensson Saxvallen AB	Skidbussar Åreområdet	Säsong vinter 18- 19

## 3 Resultat

Nedan beskrivs utveckling av kostnader, intäkter och resande. Effektivitet har beräknats utifrån de uppgifterna. För tågtrafiken kan uppgifterna inte redovisas komplett på detta sätt. Detta för att Norrtåg AB handlar upp trafik i en så kallad tjänstekoncession, där operatören hanterar vissa kostnader och intäkter på egen hand. Det är främst ersättningstrafik vid inställd tågtrafik, marknadsföring och resor med operatörens egna färdbevis. Region Jämtland Härjedalens kostnad för Norrtågs regionaltågtrafik är ägarbidraget. I posten övriga kostnader för buss- och biltrafik återfinns alla kostnader för Länstrafiken i Jämtlands län AB som inte är ersättning till trafikoperatörerna. Några av de större posterna är personalkostnader, biljettsystem, biljettförsäljning, marknadsföring, information och trafikplanering.

### 3.1.1 Finansiering

<b>Bruttokostnader, Tkr</b>		
<b>Trafikslag</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Tåg ägarbidrag exkl statlig medfinansiering	22 800	23 636
	327	
Buss och bil	000	336 000

<b>Intäkter, Tkr (administration och infrastruktur ej inräknad)</b>		
<b>Trafikslag</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Tåg	ej uppg	ej uppg
	142	
Buss och bil	000	141 000
<b>Summa</b>	<b>142 000</b>	<b>141 000</b>

<b>Skattesubventioneringsgrad % Finansiärens bidrag i förhållande till total kostnadstäckning</b>		
	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Totalt buss, bil</b>	57	58



### 3.2 Resor och trafikutbud

Nedan beskrivs antal resor och trafikens omfattning uppdelat på trafikslag. Uppgifterna kommer från Länstrafiken i Jämtlands län AB och Norrtåg AB. Uppgift om marknadsandel kommer från kollektivtrafikbarometern KOLBAR som administreras av Svensk kollektivtrafik. Länstrafiken i Jämtlands län AB deltar i KOLBAR.

<b>Resor, 1000-tal</b>		
<b>Trafikslag</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Tåg	315	310
Buss	6 160	6 346
Summa	6 475	6 656

<b>Marknadsandel %, uppgift ur KOLBAR</b>		
	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Tåg	ej uppg	ej uppg
Länstrafik	9	11
Tätortstrafik	18	17

<b>Trafikutbud, 1000 tal km</b>		
<b>Trafikslag</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Tåg	922	851
Buss	9 945	9 886
Totalt	10 867	10 737

### 3.3 Effektivitet

Uppgifterna har tagits fram genom att använda ovanstående uppgifter och beskriva kostnadsutvecklingen per km respektive per resa. För regionatågtrafiken är kostnaden lika med ägarbidraget, d v s vad trafiken kostar skattebetalarna i Region Jämtland Härjedalen.

<b>Total bruttokostnad per resa, kr</b>		
	<b>2017</b>	<b>2018</b>
	tj koncession	tj koncession
Tåg		
Buss och bil	<b>53,08</b>	<b>52,95</b>

<b>Total nettokostnad per resa, kr</b>		
<b>Trafikslag</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Tåg ägarbidrag/resa	72,38	76,25
Buss och bil	30,03	30,73
<b>Totalt</b>	<b>32,09</b>	<b>32,85</b>

<b>Total kostnad per km, kr</b>		
<b>Trafikslag</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Tåg ägarbidrag/km	24,73	27,77
Buss och bil	32,88	33,99
<b>Totalt</b>	<b>32,19</b>	<b>33,50</b>

## 4 Kvalitet

Det är viktigt att trafiken är attraktiv och användbar. Kvalitet är ett brett begrepp och betyder olika saker för olika personer. Kollektivtrafikbranschen har över tid lagt mycket arbete på att kartlägga vilka områden som är viktiga för att skapa en attraktiv och användbar kollektivtrafik. Kollektivtrafikbarometern, som Svensk Kollektivtrafik ansvarar för, är det verktyg som används i för att ge kunskap. I KOLBAR framgår hur resenärer och allmänhet ser på, uppfattar och värderar trafiken och vad som påverkar i vilken grad kollektivtrafiken kan konkurrera med andra färdmedel. Länstrafiken i Jämtlands län deltar i KOLBAR. Inom regionalstågtrafiken genomförs ombordundersökningar, så kallade Nöjd kundindex (NKI).

### 4.1 Länstrafiken

#### 4.1.1 Den av kund /allmänhet upplevda totalkvaliteten

	2017	2018
Kund	56 %	67 %
Allmänhet	37 %	37 %

Andelen anger de som angivit 4 eller 5 i en 5-gradig skala. Antalet svar var ca 900 – 1000 totalt. Kunder som har valt och har en upplevelse av att resa med Länstrafiken har en mer positiv uppfattning än ”allmänheten”.

#### 4.1.2 Länstrafiken erbjuder resalternativ som passar mina behov

	2017	2018
Länstrafiken	30 %	28 %
Tätortstrafiken		48 %
		49 %

Andelen anger de som angivit 4 eller 5 i en 5-gradig skala. Antalet svar var ca 2000 fördelat på tätortstrafik och länstrafik.

#### 4.1.3 Tillgänglighet

I Trafikförsörjningsprogrammet 2016-2020 definieras tillgänglighet som andel fordon med läggolv/lågt insteg eller hiss. Målet 49 % i stomlinjetrafiken, 100 % i tätortstrafiken i Östersund, Interregional busstrafik och regional tågtrafik är uppnått.

I samverkan med Trafikverket sker ett ständigt arbete med att förbättra hållplatser och göra dem mer trafiksäkra och tillgängliga. För tillgänglighetshöjande åtgärder prioriteras hållplatser med minst 20 påstigande per dag. Trafiksäkerheten kan behöva förbättras på hållplatser med färre påstigande.

#### 4.1.4 Punktlighet

Inom buss/biltrafiken är punktlighet en liten fråga. Linjelagd trafik är punktlig. Förseningar förekommer främst vid halka, stora snömängder d v s tillfälliga och lokala störningar.

## 4.2 Norrtåg

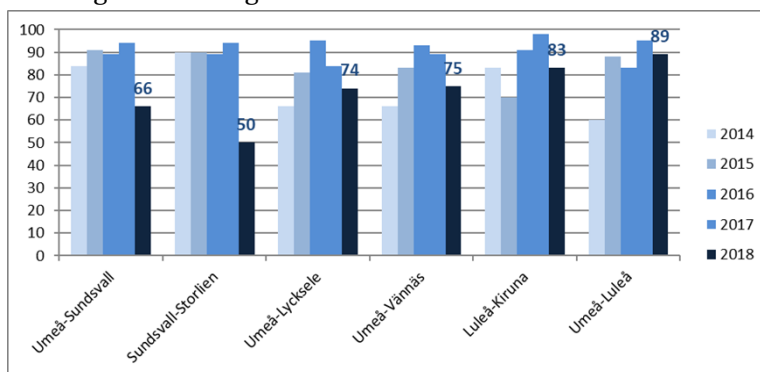
### 4.2.1 Restid

För Norrtågstrafiken är ett restidsmål satt. Målet är att restidskvoten tåg-bil ska uppgå till 0,8. Det ska vara snabbare att resa med tåget på reserelationerna i Storlien-Östersund, Duved-Östersund och Sundsvall-Östersund. Regionaltåg är snabbare än bil (enligt uppgift i Eniro) på dessa sträckor men målet uppnås inte.

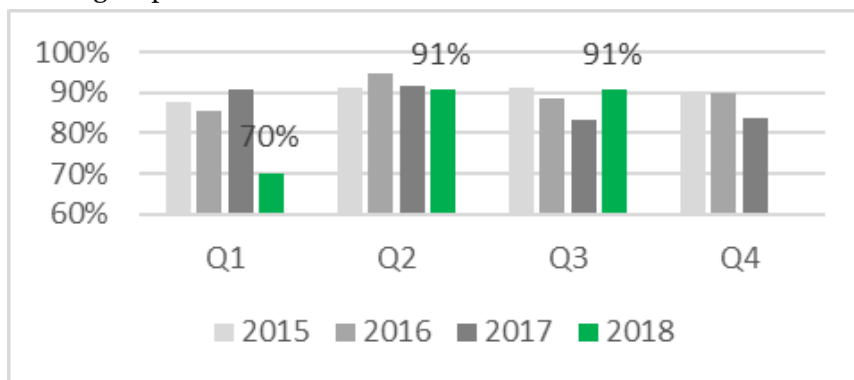
Ett infrastrukturprojekt Funktionella Mittstråket, pågår t o m 2019. Förhoppningen är att de åtgärder som genomförts inom projektet och planeras ska ge effekt på restiden.

### 4.2.2 Punktlighet

Punktlighet i Norrtågas trafik totalt

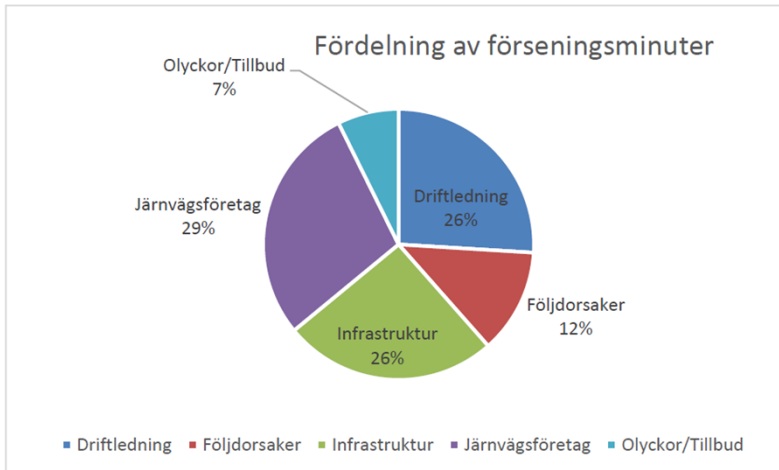


Punktlighet på delen Sundsvall-Östersund-Sundsvall.



För fjärde kvartalet 2018 uppgick punktligheten till 89 % rätt tid inom 5 min.

Förseningar har följande förklaring för Norrtågstrafiken totalt.



**Driftledning:** Trafikverkets driftledning.

**Följdsaker:** Här ingår bland annat förseningar orsakade av ett annat tåg, oavsett om det är framfört av Norrtåg eller övriga operatörer. En stor andel utför stört av annat tåg.

**Infrastruktur:** Inklusivt banarbeten.

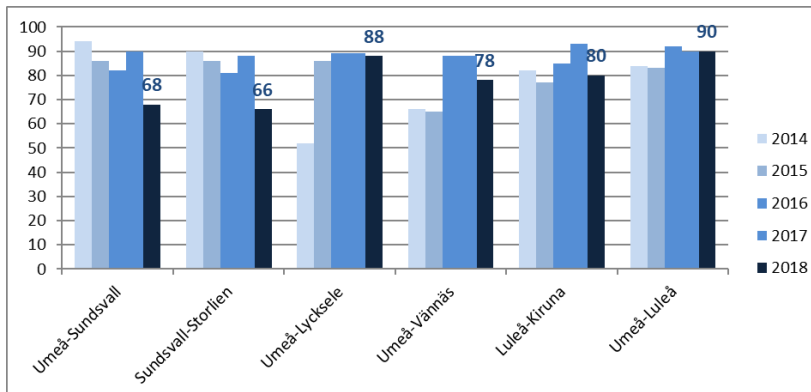
**Järnvägsföretag:** Här lika med Norrtåg

**Olyckor/Tillbud och yttre faktorer:** Yttre faktorer såsom väder, olyckor, mm..

Infrastruktur och driftledning har en stor del i att förseningar/trafikstörningar uppstår.

## 4.2.3 Nöjdhet

Nöjdhet med Norrtågs trafik framgår av nedanstående diagram



Nöjdheten med Norrtågstrafiken sjönk märkbart under första kvartalet 2018, då det uppstod stora infrastrukturproblem p g a ihållande snöande, särskilt Botninabanan var drabbad av långvarig avstängning av banan.