

Rapport allmän kollektivtrafik 2019

Beslutad 2020-09-15, av: Regionala utvecklingsnämnden § 115

Förord

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. Regionala utvecklingsnämnden är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) och fattar beslut om allmän trafikplikt, som är trafik som samhället avser ta ansvar för.

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 2019 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.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD.....	1
1 ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH AVTAL.....	3
1.1 Allmän trafikplikt.....	3
1.2 Aktuella trafikavtal.....	3
2 RESULTAT.....	4
2.1 Finansiering.....	4
2.2 Resor och trafikutbud.....	4
2.3 Effektivitet.....	5
2.4 Kvalitet.....	5

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 är det Regionala utvecklingsnämnden inom Region Jämtland Härjedalen som är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) och fattar beslut om allmän trafikplikt.

Under 2019 har följande beslut fattats om allmän trafikplikt:

- Allmän trafikplikt linje 40 Östersund-Hammarstrand-Sollefteå/Örnsköldsvik (RUN/288/2019). Upphandlas av kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland.

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 2019, tkr	Anmärkning
Tåg				
Norrtågstrafiken	Aug 2016 – dec 2025	Vy	24 434	Tjänstekonc. Region JH:s andel
Buss				
Åre Buss	Dec 2014 – dec 2022	Centrala Buss	27 946	
Östersund tätort	Juni 2016 – juni 2023	Vy	27 991	Tjänstekoncession
Ragunda Buss	Dec 2015 – dec 2023	Centrala Buss	16 627	
Linje 40	Juni 2012 – dec 2020	KR-trafik	5 015	Region JH:s andel
Linje 45	Dec 2019 – dec 2027	Centrala Buss i Norrb	345	Region JH:s andel
Linje 45	Dec 2011 – dec 2019	KR-trafik	4 491	Region JH:s andel
Linje 46	Dec 2019 – dec 2028	Centrala Buss	433	Region JH:s andel
Linje 46	Dec 2011 – dec 2019	KR-trafik	9 844	Region JH:s andel
Regionbuss 2010	Juni 2012 – dec 2019	Centrala Buss	130 257	
Regionbuss 2019	Dec 2019 – dec 2029	Tröndebilene	5 401	Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Strömsund, Östersund
Särskild kollektivtrafik (inkl Närtrafik och anropsstyrt)				
Berg	Juni 2013 – dec 2020	Taxi Berg	1 239	
Härjedalen	Juni 2013 – dec 2020	Centrala buss	725	
Strömsund	Juni 2013 – dec 2020	Norra Jämtlands taxi	2 319	
Krokom	Juni 2013 – dec 2020	Taxi Glesbygd AB	3 725	
Östersund	Juni 2013 – juni 2020	Östersunds taxi	690	
Bräcke	Feb 2017 – juni 2020	Centrala buss	475	
Ragunda	Juni 2013 – juni 2020	Taxi Ragunda	1 512	
Åre	Juni 2013 – juni 2020	Taxi Västjämtland	1 710	

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. Kostnaden för tågtrafiken utgörs av ägarbidraget från Region Jämtland Härjedalen.

2.1 Finansiering

Bruttokostnader, Tkr			
	2017	2018	2019
Tåg (ägarbidrag exkl statlig medfinansiering)	22 800	23 636	24 434
Buss och bil	327 000	336 000	325 350

Intäkter, Tkr			
	2017	2018	2019
Tåg	ej uppg	ej uppg	ej uppg
Buss och bil	142 000	141 000	137 839

Skattesubventioneringsgrad % (Finansiärens bidrag i förhållande till total kostnadstäckning)			
	2017	2018	2019
Totalt buss, bil	57	58	58

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)			
	2017	2018	2019
Tåg	315	310	346
Buss	6 160	6 346	6 333
Summa	6 475	6 656	6 679

Utbud (fordonskm, 1000-tal)			
	2017	2018	2019
Tåg	922	851	757
Buss	9 945	9 886	11 062
Summa	10 867	10 737	11 819

Marknadsandel (% , kollektivtrafikbarometern)			
	2017	2018	2019
Totalt			13,9

2.3 Effektivitet

Som effektivitetsmått används kostnad per resa och per kilometer. För regionaltågstrafiken som drivs genom en tjänstekoncession är nettokostnaden lika med ägarbidraget, dvs vad trafiken kostar skattebetalarna i Region Jämtland Härjedalen.

Total bruttokostnad per resa (kr)			
	2017	2018	2019
Tåg	Ej uppg	Ej uppg	Ej uppg
Buss och bil	53,08	52,95	51,37

Total nettokostnad per resa (kr)			
	2017	2018	2019
Tåg	72,38	76,25	70,62
Buss och bil	30,03	30,73	29,61
Totalt	32,09	32,85	31,73

Total kostnad per km (kr)			
	2017	2018	2019
Tåg	24,73	27,77	32,28
Buss och bil	32,88	33,99	29,41
Totalt	32,19	33,50	29,60

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 2019 anger 36% av de tillfrågade att avgångstiderna passar för de behov som finns. För Östersunds stadstrafik uppgår siffran till drygt 46%, och för regionbusstrafiken till 29%.

Under 2019 var alla regionaltåg och 64% av Länstrafikens bussar tillgänglighetsanpassade. Andelen tillgänglighetsanpassade fordon ökar successivt. Det finns fortsatt behov av att även tillgänglighetsanpassa hållplatser, stationer och information.

Under 2019 drevs 75% av busstrafiken med förnybara drivmedel. Östersunds stadstrafik trafikerades med 6 elbussar.

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.