

Rapport Allmän kollektivtrafik 2020

Beslutad 2021-05-19, av: Regionala utvecklingsnämnden, § xx

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 2020 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 2020 avviker från tidigare år förklaras av pandemin, som kraftigt minskade resandet från våren 2020.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD.....	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.....	5
2.3 Effektivitet.....	6
2.4 Kvalitet.....	6

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 2020 har inga beslut fattats 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 2020, tkr	Anmärkning
Tåg				
Norrtågstrafiken (tjänstekoncession)	Aug 2016 – dec 2025	Vy	25 809	Region JH:s andel
Buss				
Åre Buss	Dec 2014 – dec 2022	Centrala Buss	33 631	
Östersund tätort (tjänstekoncession)	Juni 2016 – juni 2023	Vy	32 660	
Ragunda Buss	Dec 2015 – dec 2023	Centrala Buss	17 141	
Linje 40	Juni 2012 – dec 2020	KR-trafik	4 674	Region JH:s andel
Linje 45	Dec 2019 – dec 2027	Centrala Buss i Norrb	5 586	Region JH:s andel
Linje 46	Dec 2019 – dec 2028	Centrala Buss	10 628	Region JH:s andel
Regionbuss 2019	Dec 2019 – dec 2029	Tröndebilene	135 106	Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokomb, Strömsund, Östersund exkl stadstrafik
Närtrafik och anropsstyrt				
Berg	Juni 2013 – jan 2022	Taxi Berg	1 288	
Härjedalen	Juni 2013 – jan 2022	Centrala buss	768	
Strömsund	Juni 2013 – jan 2022	Norra Jämtlands taxi	2 540	
Krokomb	Juni 2013 – jan 2022	Taxi Glesbygd AB	4 025	
Östersund	Juni 2013 – juni 2020	Östersunds taxi	326	
Östersund	Juni 2020-juni 2025	Östersunds taxi	129	
Bräcke	Feb 2017 – juni 2020	Centrala buss	167	
Bräcke	Juni 2020-juni 2025	Mohlins Bussar AB	39	
Ragunda	Juni 2013 – juni 2020	Taxi Ragunda	683	

Ragunda	Juni 2020-juni 2025	Mohlins Bussar AB	257	
Åre	Juni 2013 – juni 2020	Taxi Västjämtland	825	
Åre	Juni 2020-juni 2025	Mohlins Bussar AB	251	

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. Även tätortstrafiken i Östersund är upphandlad i en tjänstekoncession.

2.1 Finansiering

Bruttokostnader, Tkr				
	2017	2018	2019	2020
Tåg (ägarbidrag exkl statlig medfinansiering)	22 800	23 636	24 434	25 809
Buss och bil	327 000	336 000	325 350	326 122

Intäkter, Tkr				
	2017	2018	2019	2020
Tåg	ej uppg	ej uppg	ej uppg	ej uppg
Buss och bil ¹	142 000	141 000	137 839	126 649

Skattesubventioneringsgrad % (Finansiärers bidrag i förhållande till total kostnadstäckning)				
	2017	2018	2019	2020
Totalt buss, bil	57	58	58	61

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	2020
Tåg	315	310	346	219
Buss	6 160	6 346	6 333	4 386
Summa	6 475	6 656	6 679	4 605

Utbud (fordonskm, 1000-tal)				
-----------------------------	--	--	--	--

¹ Intäkterna 2020 avser både intäkter för Regiontrafiken samt intäkter för tjänstekoncessionen i tätortstrafiken Östersund. Beloppet innehåller kompensation för intäktsbortfall med anledning av Corona.

	2017	2018	2019	2020
Tåg	922	851	757	888
Buss	9 945	9 886	11 062	11 885
Summa	10 867	10 737	11 819	12 773

Marknadsandel (% , kollektivtrafikbarometern)				
	2017	2018	2019	2020
Totalt			14	8

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	2020
Tåg	Ej uppg	Ej uppg	Ej uppg	Ej uppg
Buss och bil	53,1	52,9	51,4	74,4

Total nettokostnad per resa (kr)				
	2017	2018	2019	2020
Tåg	72,4	76,2	70,6	117,8
Buss och bil	30,0	30,7	29,6	45,5
Totalt	32,1	32,8	31,7	48,9

Total kostnad per km (kr)				
	2017	2018	2019	2020
Tåg	24,7	27,8	32,3	29,1
Buss och bil	32,9	34,0	29,4	27,4
Totalt	32,2	33,5	29,6	27,6

2.4 Kvalitet

Att erbjuda goda resmöjligheter är en nyckelfråga för att kollektivtrafiken ska vara användbar och ett verktyg för regional utveckling. Enligt kollektivtrafikbarometern² för 2020 anger 49% att avgångstiderna passar för Östersunds stadstrafik, och motsvarande siffra för regionbusstrafiken är 27%.

Under 2020 var alla regionaltåg och majoriteten av Länstrafikens bussar tillgänglighetsanpassade. Andelen tillgänglighetsanpassade fordon ökar successivt. Det finns fortsatt behov av att även tillgänglighetsanpassa hållplatser, stationer och information.

I takt med att avtalet Regionbuss 2019 implementeras skärps kraven på förnybara drivmedel i busstrafiken. I Östersunds stadstrafik finns 6 elbussar och ytterligare elbussar ska införas.

² Kollektivtrafikbarometern är en kvalitets- och attitydundersökning som drivs av Svensk Kollektivtrafik.

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