

Rapport Allmän kollektivtrafik 2023

Godkänd av kollektivtrafiknämnden 2024-05-15, § 26

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. 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 2023 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 offentliggöras. Den kan också utgöra en kunskapskälla för beslutsfattare och andra intresserade.

Att resultaten för år 2023 i likhet med 2022 och 2021 avviker från tidigare år förklaras av pandemin, som kraftigt minskade resandet och intäkterna från och med våren 2020 och som successivt återhämtat sig under 2022–2023.

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	5
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.

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

Under 2023 fattades inga nya beslut om allmän trafikplikt av Region Jämtland Härjedalen. Däremot fattades ett beslut att ge Region Västerbotten behörighet att fatta beslut om allmän trafikplikt för hela Norrtågssystemet.

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 2023, tkr	Anmärkning
Tåg				
Norrtågstrafiken	Aug 2016 – dec 2025	Vy Tåg	40 471	Region JH:s andel.
Buss				
Åre Buss	Dec 2014 – dec 2022	Centrala Buss J/H	47 248	Förlängningsoption till juni 2024 utlöst
Östersund tätort (tjänstekoncession)	Juni 2016 – juni 2023	Vy Buss	64 788	Förlängningsoption till juni 2024 utlöst, bytt avtalsform
Ragunda Buss	Dec 2015 – dec 2023	Centrala Buss J/H	23 757	Förlängningsoption till december 2024 utlöst
Linje 40	Juni 2012 – dec 2022	Centrala Buss J/H	7 169	Region JH:s andel, Förlängningsoption till december 2024 utlöst.
Linje 45	Dec 2019 – dec 2027	Centrala Buss i Norrbotten	7 184	Region JH:s andel
Linje 46	Dec 2019 – dec 2028	Centrala Buss J/H	13 876	Region JH:s andel
Regionbuss 2019	Dec 2019 – dec 2029	Trönderbilene (Connect bus)	164 507	Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokombus, Strömsund, Östersund exkl stadstrafik

Linje 30/39		Din Tur Västernorrland	1 664	Region JH:s andel
Närtrafik och anropsstyrt				
Berg	Jan 2022 – Juni 2025	Taxi Berg	1 540	
Härjedalen	Jan 2022 – Juni 2025	Centrala buss J/H	1 489	
Strömsund	Jan 2022 – Juni 2023	Norra Jämtlands taxi	2 415	
Krokom	Jan 2022 – Juni 2023	Taxi Glesbygd AB	1 858	
Östersund	Juni 2020-juni 2025	Östersunds taxi	440	
Bräcke	Juni 2020-juni 2025	Mohlins Bussar AB	17	
Ragunda	Juni 2020-juni 2025	Mohlins Bussar AB	177	
Åre	Juni 2020-juni 2025	Östersunds taxi	417	

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	2023
Tåg (ägarbidrag exkl statlig medfinansiering)	23 636	24 434	25 809	29 616	30 558	40 471
Buss och bil	336 000	325 350	326 122	307 361	363 881	369 616

Intäkter, Tkr						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tåg	ej uppg	ej uppg	ej uppg	ej uppg	ej uppg	Ej uppg
Buss och bil	141 000	137 839	126 649	108 504	128 357	138 403

Skattesubventioneringsgrad % (Finansiärens bidrag i förhållande till total kostnadstäckning)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totalt buss, bil	58	58	61	65	65	63

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	2023
Tåg	310	346	219	185	275	311
Buss	6 346	6 333	4 386	4 111	5 575	6 140
Summa	6 656	6 679	4 605	4 296	5 850	6 451

Utbud (fordonskm, 1000-tal)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tåg	851	757	888	897	937	918
Buss	9 886	11 062	11 885	11 352	11 545	12 973
Summa	10 737	11 819	12 773	12 249	12 482	13 891

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 och 2023 har emellertid marknadsandelen ökat och är nästan tillbaka på samma nivå som innan pandemin.

Marknadsandel (% , kollektivtrafikbarometern)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totalt	13	14	8	8	12	13

2.3 Effektivitet

Som effektivitetsmått används kostnad per resa och per kilometer. För regionaltågstrafiken som drivs genom en tjänstekoncession är nettokostnaden lika med ägarbidraget, det vill säga vad trafiken kostar skattebetalarna i Region Jämtland Härjedalen. Under 2020 och 2021 har påverkades resultatet i hög grad av coronapandemin. Under 2023 har inga restriktioner kopplade till pandemin förelagat.

Total bruttokostnad per resa (kr)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tåg	Ej uppg	Ej uppg	Ej uppg	Ej uppg	Ej uppg	Ej uppg
Buss och bil	52,9	51,4	74,4	74,8	65,3	60,2

Total nettokostnad per resa (kr)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tåg	76,2	70,6	117,8	160,1	111,1	130,0
Buss och bil	30,7	29,6	45,5	48,9	42,2	37,7
Totalt	32,8	31,7	48,9	53,18	45,5	42,1

Total kostnad per km (kr)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tåg	27,8	32,3	29,1	33	32,6	44,1
Buss och bil	34,0	29,4	27,4	27,1	31,5	28,5
Totalt	33,5	29,6	27,6	27,5	31,6	29,5

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 2023 ligger Länstrafiken Region Jämtland Härjedalen över riksnittet vad gäller till exempel nöjd- kund-index (NKI), 61 % och kunders nöjdhet med senaste resan 79 %. Även vad gäller upplevd trygghet och punktlighet ligger Länstrafiken bra till.

Under 2023 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. Under december lanserades en ny resenärsapp med förbättrad tillgänglighet. Ytterligare förbättringar görs under 2024. Utvecklingsarbete med en ny hemsida pågår, som lanseras under 2024.

I samband med de pågående upphandlingarna ökar krav och ambitioner vad gäller både fossilfritt och emissionsfritt. I Östersunds stadstrafik är cirka 25 % av trafikproduktionen emissionsfri. I upphandlingen av nytt avtal juni 2023 ställdes krav på 100% elfordon. Trafikstarten är ett år försenad på grund av överprövning och startar juni 2024.

Trafiken i Åre upphandlades under 2022, där trafiken också kommer att bli helt fossilfri och delvis emissionsfri. Också denna upphandling har överprövats, varför trafikstarten försenats till juni 2024.

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.