

Uppföljningsrapport kollektivtrafik Blekinge 2017



Uppföljningsrapport kollektivtrafik Blekinge 2017
Dnr: 18/00166
Regionstyrelsen informerad 2018-06-13/magfo
Fotograf bilder framsida: Andreas Blomlöf

Innehållsförteckning

1. Inledning och syfte	1
2. Allmän trafikplikt och avtal.....	1
2.1. Allmän trafikplikt.....	1
2.2. Kollektivtrafikföretag och kostnadsersättningar	1
2.3. Ensamrätter eller direkttilldelade avtal.....	1
2.4. Kommersiell linjetrafik	2
3. Resultat	2
3.1. Finansiering.....	2
3.2. Resor och trafikutbud.....	3
3.3. Effektivitet	3
3.4. Kvalitet	4
4. Sammanställning och utblick	5
5. Bilagor	6
5.1. Förteckning beslut allmän trafikplikt	6
5.2. Förteckning trafikavtal 2017 med kostnadsersättningar	7
5.3. Förteckning kommersiell linjetrafik.....	7

1. Inledning och syfte

Regionstyrelsen i Region Blekinge är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i Blekinge och är ansvarig för kollektivtrafiken. De skattesubventionerade resurserna ska användas så effektivt som möjligt samtidigt som planering och utförande ska följa SFS 2010:1065, Lag om kollektivtrafik. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och utför regelbundna uppföljningar av hur olika regioner administrerar och planerar kollektivtrafiken.

Denna årliga rapport är också ett juridiskt krav och ska vara ett centralt verktyg för att presentera vårt arbete för Transportstyrelsen. Den är samtidigt en sammanställning för vår egen kontroll av verksamheten. SKL har i en vägledning sammanställt vad rapporten ska innehålla, enligt EU:s kollektivtrafikförordning, vilken Region Blekinge har använt för att bestämma utformningen. Dialog med andra regioners (RKM) har också bidragit till slutresultatet.

Region Blekinge hoppas rapporten ska bidra till en bra dialog om kollektivtrafikens utveckling och bli en kunskapskälla för beslutsfattare och andra berörda.

2. Allmän trafikplikt och avtal

Beslut om allmän trafikplikt ska föregå varje upphandling. Beslutet ska ange vad som ska upphandlas och varför det ska upphandlas för att motivera att trafiken inte lämnas till den kommersiella marknaden. Syftet är att allmänhet och kollektivtrafikföretag ska få information om politisk ambitionsnivå gällande kollektivtrafik i olika områden. Här beskrivs dessa beslut och vilka företag som utförde kollektivtrafik i Blekinge under hela eller delar av året. Kostnader för respektive avtal redovisas samt eventuella överenskommelser som har gjorts utöver traditionella upphandlingar i konkurrens. Vi informerar också om kommersiell regional linjetrafik som utförs i Blekinge.

2.1. Allmän trafikplikt

Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik, de krav som behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse att bedriva utan att få ersättning från det allmänna eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor. Den trafik som omfattas av allmän trafikplikt ska motiveras i trafikförsörjningsprogrammet. Den ska ge en samhällsekonomisk nytta, tillgodose behovet av resor i vardagen och säkerställa ett långsiktigt sammanhållet kollektivtrafiksystem.

I bilaga 5.1 finns en förteckning över beslut om allmän trafikplikt som var aktuella i Blekinge under året.

2.2. Kollektivtrafikföretag och kostnadsersättningar

Under 2017 hade Region Blekinge 1 trafikavtal inom linjelagd busstrafik, 3 inom tågtrafik och 2 inom båttrafik samt ett antal taxiavtal. Avtal inom servicetrafiken innehåller förutom allmän trafik öppen närtrafik men även sjukresor och färdtjänst. Förteckning av avtal för buss, tåg och båt samt utbetalda ersättningar framgår av bilaga 5.2

2.3. Ensamrätter eller direkttilldelade avtal

Region Blekinge upphandlar all trafik regelbundet. Ensamrätter eller direkttilldelade avtal förekommer ej.

2.4. Kommersiell linjetrafik

Kommersiell regional linjetrafik är sedan 2012 tillåten utan tillstånd men med anmälningsskyldighet. I beslutet om allmän trafikplikt för busstrafik i Blekinge har sträckan Karlskrona - Ronneby Airport lämnats till marknaden då trafiken är möjlig att utöva på kommersiella villkor och intresse för trafiken finns. Utöver flygbusstrafiken var en anslutningslinje till tåg i Alvesta den kommersiella kollektivtrafik som utfördes 2017. Trafikoperatörer och trafik framgår av bilaga 5.3.

3. Resultat

Här beskrivs utvecklingen av kostnader, intäkter och resande enligt rapportering till Trafikanalys. Nyckeltal har beräknats utifrån grundstatistiken. I övriga kostnader ligger alla kostnader för Region Blekinge som hänförs till kollektivtrafiken men inte är betalning till trafikentreprenörerna. Några av de större posterna ligger inom biljettförsäljning, marknadsföring, hållplatsunderhåll och trafikplanering där personalkostnader ingår.

3.1. Finansiering

Bruttokostnader Milj. kr

	2015	2016	2017
Tåg	142	146	147
Buss/bil	213	219	232
Båt	11	14	14
Infrastruktur	5	5	4
Övrigt	48	58	60
Totalt	419	443	458

Intäkter Milj. kr, Administration och infrastruktur ej inräknad

	2015	2016	2017
Tåg	68	67	67
Buss/bil	109	115	121
Båt	0,0	0,6	0,6
Övrigt	3	3	3
Totalt	180	186	191

Skattesubventionsgrad %, Finansieringsbidrag i förhållande till total kostnadstäckning

	2015	2016	2017
Totalt	57	58	58

3.2. Resor och trafikutbud

Beskrivning av antal resor och trafikens omfattning uppdelat på trafikslag. Siffrorna har Region Blekinge rapporterat in till Trafikanalys förutom marknadsandel som har tagits fram av Svensk kollektivtrafik genom kollektivtrafikbarometern.

Resor, Miljoner resor

	2015	2016	2017
Tåg	1,9	2,2	2,3
Buss/bil	6,2	6,6	6,8
Båt	0,1	0,1	0,1
Totalt	8,2	9,0	9,2

Marknadsandel, %, Kollektivtrafiken i förhållande till totalt antal motoriserade resor

	2015	2016	2017
Pendling Karlskrona*		20/28	30/27
Totalt Blekinge helår	13	13	16

* Siffrorna anger marknadsandel av pendling till Karlskrona centrum under vår och höst respektive år

Trafikutbud, Miljoner km

	2015	2016	2017
Tåg	1,8	1,8	1,8
Buss/bil	7,9	8,0	8,1
Totalt	9,7	9,8	9,9

3.3. Effektivitet

Här har tal tagits fram genom att använda faktiska värden i de tidigare avsnitten för att beskriva kostnadsutvecklingen per resa och km.

Total bruttokostnad per resa, kr

	2015	2016	2017
Totalt	51,0	49,1	49,8

Total kostnad finansiär per resa, kr

	2015	2016	2017
Tåg	45,1	39,5	39,2
Buss/bil/båt	24,2	24,8	25,6
Totalt	29,1	28,4	29,0

Total kostnad finansiär per km, kr

	2015	2016	2017
Tåg	46,7	50,2	51,1
Buss/bil	17,9	19,5	20,1
Totalt	24,6	26,3	27,0

3.4. Kvalitet

Kvalitet är ett brett begrepp där olika delar har olika tyngd för olika individer. Kollektivtrafikbranschen har under många år försökt kartlägga vilka områden som är viktigast att lägga resurser på. Genom samverkan och dialog i Svensk kollektivtrafik och med kollektivtrafikbarometern som verktyg finns nu mycket kunskap och resultat. Här väljer vi några områden som påverkar hur kollektivtrafikresenären värderar trafiken och avgör i vilken grad kollektivtrafiken kan konkurrera med andra färdmedel.

Tillgänglighet

Här är möjligheten att använda kollektivtrafiken även med funktionsnedsättning den definition som bl.a. SKL använder i sin statistik. En annan betydelse av tillgänglighet är kollektivtrafikens närhet till bostäder och målpunkter. Båda har stark koppling till infrastrukturen och påverkas mycket av hur kommuner och Trafikverket prioriterar. Vårt uppdrag som huvudman för kollektivtrafiken är att ta fram målsättningar och beskrivning av vad som behöver göras och sedan motivera åtgärder för väghållaren. Vi är mycket positiva till de signaler som kommer från regeringen att kollektivtrafiken tillsammans med gång och cykel ska prioriteras i samhällsplaneringen där stadsmiljöavtalen är tydliga exempel på detta. En konsekvens av detta är att Region Blekinge tog fram en cykelstrategi under 2017 för att ge riktlinjer för vad som ska prioriteras. I slutet av året ansöktes också om pengar till fler cykelparkeringar på landsbygden. Region Blekinge har ett mätbart mål om tillgänglighetsanpassade där hållplatser med fler än 20 påstigande per dag mäts. Åtgärderna under 2017 ökade andelen tillgänglighetsanpassade större hållplatser från 85% till 87%. Målet är att nå 90% till 2019. Projektet Strukturbild som inleddes under året ska bl.a. främja kollektivtrafikens närhet till målpunkter och bostäder i Blekinge.

Restid

Även om möjligheten att använda tiden ofta är mycket bättre på buss och tåg jämfört med bil är restiden viktig valet av färdstätt. Därför är detta område prioriterat i gällande trafikförsörjningsprogram. Ett antal sträckor med mätbara restidsmål är beslutade och vi ska generellt jobba med att prioritera bussar i stadsplaneringen för kortare restider. Under 2017 har inga större planeringsåtgärder lett till kortare restider men i arbetet med nationell plan för infrastruktur 2018 - 2029 har en mötesplats på Blekinge Kustbana prioriterats för att restiden för Öresundstågen ska kunna reduceras och samtidigt ge möjlighet till två avgångar per timme.

Punktlighet

Punktligheten är en del av tryggheten i kollektivtrafiken. Man ska kunna lita på att man kommer fram i tid utan att behöva använda stora marginaler genom att ta tidigare avgångar än nödvändigt. Tidigare åtgärder för bättre tidhållning har gett effekt i förtroendet för kollektivtrafiken där kollektivtrafikbarometern visar att Blekinge ligger över riksgenomsnittet. Nya mätmetoder gör dock att vi inte kan jämföra med tidigare år. I tågtrafiken har vi mätt punktlighet för Krösatåg och Öresundståg under 2017. Mellan Emmaboda och Karlskrona var 98,6 av 100 avgångar max 5 minuter sena. På Kustbanan var 89,5% av Öresundstågen max 5 minuter sena. Efter tidsjusteringar är bedömningen att tidhållningen i busstrafiken är bra och att resenärernas förtroende är högt men det finns ännu inga siffror som kan beskriva detta.

Nöjdhet

Det sammantagna resultatet av alla kvalitetsmått kanske beskrivs bäst genom hur nöjda kunderna är även om det är mer än de mätbara faktorerna som vi har beskrivit ovan som påverkar betyget. Kollektivtrafikbarometern mäter även detta genom enkäter. I statistiken kan man se en mängd olika delar av nöjdheten där personalen glädjande nog även 2017 får de bästa betygen. Siffran vi väljer att redovisa här är nöjdhet med senaste resan vilken 2017 var 63% vilket är bra jämfört med riksgenomsnittet på 58%. Jämfört med de senaste åren är detta en kraftig sänkning vilket beror på väsentliga förändringar av undersökningsmetoden.

4. Sammanställning och utblick

Under 2017 gjordes inga stora förändringar i Blekinges kollektivtrafik men många justeringar för att öka förtroende, trygghet, tillgänglighet och komfort. Tillsammans med tidigare års trafiksatsningar gav detta en mycket kraftig ökning av marknadsandelen till 16%. Vi hoppas att samplanering mellan kollektivtrafik och cykel och satsningar på dessa trafikslag succesivt har gett bra resalternativ till bilen vilket också bidrog till den här förflyttningen mellan färdställen. En total resandeökning på nästan 2% under 2017 samtidigt som flera flyktingboenden stängde är ett bra resultat. Kostnadsindex som styr ersättningen till bussentreprenören höjdes kraftigt 2017 och gav en kostnadsökning för busstrafiken med 5,9%. Nettokostnadsökningen för all trafik blev 3,9% trots en intäktsökning med 2,7%. Subventionsgraden stannade på 58% vilket är oförändrat mot 2016.

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver ett brett politiskt stöd för höga ambitionerna på en rad områden inom kollektivtrafiken. Målbilden med de tre benen valfrihet, utveckling/tillväxt och miljö/klimat ska hjälpa Blekinge på resan mot en attraktivare region. Restider gällande såväl de interregionala förbindelserna med Öresund och Stockholm som de lokala pendlingsresorna är viktiga för Blekinges konkurrenskraft mot andra landsdelar. Bättre restid och turtäthet ger flexibilitet och valfrihet vilket kanske är där bilen bedöms vara som starkast även om tiden inta kan användas i bilen. Utbudet påverkar också Blekinges närhet till omvärlden vilket näringslivet värderar högt för att kunna rekrytera personal. Slutligen är miljöområdet allt mer i fokus i samhället varför det är viktigt att bussar och tåg behåller sin tätposition och ger möjlighet för fler att få plats i kollektivtrafiken. Här ser vi en spännande utveckling framöver med förbättrad och ny teknik även om Blekinge ligger bra till med nästan bara förnybart drivmedel i fordonen. I strukturbildsarbete som nystartade 2017 finns ambitioner att utveckla samplanering mellan fysisk planering och kollektivtrafikplanering vilket är avgörande för en omställning till en hållbar mobilitet i Blekinge.

5. Bilagor

5.1. Förteckning beslut allmän trafikplikt

Här följer en kort beskrivning av befintliga beslut om allmän trafikplikt vid tid för publicering av denna rapport. För detaljinformation om beslut och innehåll var vänlig kontakta kollektivtrafikmyndigheten på Region Blekinge.

Busstrafik i Blekinge, RS 121212

I Blekinge är all busstrafik belagd med allmän trafikplikt med undantag för flygbusstrafiken till Ronneby Airport som upprätthålls i kommersiell regi. Flygbusstrafiken är vital för Blekinges utveckling varför trafikens kvalitet och utveckling följs för att vid behov kunna återföras till styrning via avtal.

Busstrafik över länsgräns mot Skåne, RS 121212

Beslutet avser all befintlig busstrafik mellan Blekinge och Skåne och har tagits av Skånes kollektivtrafikmyndighet efter godkännande av Blekinge.

Busstrafik över länsgräns mot Kalmar län, RS 121212

Beslutet avser all befintlig busstrafik mellan Blekinge och Kalmar och har tagits av Blekinges RKM efter godkännande från myndigheten i Kalmar län.

Busstrafik över länsgräns mot Kronobergs län, RS 121212

Beslutet avser all befintlig busstrafik mellan Blekinge och Kronobergs län och har tagits av Blekinges RKM efter godkännande från motsvarigheten i Kronobergs län.

Tågtrafik över länsgräns mot Kalmar län, RS 170208

Beslutet avser all befintlig tågtrafik mellan Blekinge och Kalmar län och har tagits av Blekinges RKM efter godkännande från RKM Kalmar i gemensam överenskommelse med övriga län inom Krösatågstrafiken.

Tågtrafik över länsgräns mot Skåne, RS 160907

Beslutet avser närmast Pågatågstrafik mellan Karlshamn och Kristianstad men ska ses som en prövning av marknadsläget för hela tågtrafiken mellan Skåne och Blekinge. Äldre beslut finns för Öresundstågstrafiken. Avtal finns med Region Skåne om ömsesidig överenskommelse om att varje län fattar beslut om allmän trafikplikt efter godkännande av grannlandet.

Skärgårdstrafik i Blekinge, RS 161214

I Blekinge är all linjelagd skärgårdstrafik belagd med allmän trafikplikt.

5.2. Förteckning trafikavtal 2017 med kostnadsersättningar

Affärsverken AB	Skärgårdstrafik i Karlskrona och Ronneby	10 616 Tkr
Arriva Tåg AB	Drift, underhåll och fordon Pågatåg	5 679 Tkr
Bergkvarabuss AB	Linjetrafik Buss	222 371 Tkr
Haglund Shipping AB	Skärgårdstrafik Karlshamn och Hanö	3 849 Tkr
Transdev Sverige AB	Drift o underhåll Öresundståg och Krösatåg	49 703 Tkr
AB Transitio	Hyra av tåg Öresundståg och Krösatåg	13 030 Tkr

5.3. Förteckning kommersiell linjetrafik

Bergkvarabuss AB 140701 - pågående	Flygbusstrafik Karlskrona - Rby Airport (SAS)
Trossöbuss AB 161209 - pågående	Flygbusstrafik Karlskrona - Rby Airport (Blekingeflyg)
Merresor AB 170418 - pågående	Karlskrona - Alvesta. Anslutning Snälltåget mot Stockh.

Kraft att vilja.
Tillsammans är det möjligt.

Vi inspirerar, skapar tillfällen att mötas och stärker
Blekinge i Sverige och Europa.

Tillsammans med våra medlemmar - Blekinges
kommuner och landsting - arbetar vi för att göra
det ännu mer attraktivt att besöka, leva och verka
i vår region.



Region Blekinge, Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona
Tel 0455-30 50 00 | E-post kansli@regionblekinge.se
www.regionblekinge.se