

Bild: Blekingetrafiken



Uppföljningsrapport kollektivtrafik 2019

Dokumentnamn: Uppföljningsrapport kollektivtrafik 2019		Revision: 04
Dokumenttyp: Redovisande dokument	Dokumentnummer: 2020/00793	
Detta dokument gäller för: Regionstyrelsen	Funktionsområde: Regional utveckling, kultur och bildning	
Dokumentansvarig: Magnus Forsberg	Beslut av: Anna-Lena Cederström	
Beslut datum: 200423	Nästa revidering: 2021	

Innehållsförteckning

1	Inledning och syfte	3
2	Allmän trafikplikt och avtal	3
2.1	Allmän trafikplikt	3
2.2	Kollektivtrafikföretag och kostnadsersättningar	3
2.3	Ensamrätter eller direkttilldelade avtal	4
2.4	Kommersiell trafik	4
3	Resultat	4
3.1	Finansiering	4
3.2	Resor och trafikutbud	5
3.3	Effektivitet	5
3.4	Kvalitet	6
4	Sammanställning och utblick	7
5	Bilagor	7
5.1	Förteckning beslut allmän trafikplikt	7
5.2	Förteckning trafikavtal med kostnadsersättningar	8
5.3	Förteckning kommersiell trafik	8

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 ett juridiskt krav och ska vara ett centralt verktyg för att presentera Region Blekinges arbete för Transportstyrelsen och är samtidigt en sammanställning för vår egen kontroll av verksamheten. SKR har i en vägledning sammanställt vad rapporten ska innehålla, enligt EU:s kollektivtrafikförordning, vilken Region Blekinge har använt för att bestämma utformningen. Här framgår att vi ska använda trafikuppgifter från Trafikanalys vilket innebär att det bara är allmän kollektivtrafik som berörs. Färdtjänst och andra serviceresor ryms därför inte i denna rapport. 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 inom 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 2019.

2.2 Kollektivtrafikföretag och kostnadsersättningar

Under 2019 hade Region Blekinge ett trafikavtal inom linjelagd busstrafik, två inom tågtrafik och två 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 trafik

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. Under 2019 avslutades anslutande flygbusslinje till avgångar med Flyg BRA 20 juni och flygbuss fanns bara till SAS avgångar och ankomster under resten av året. Ny entreprenör kör sedan 7 januari 2020. Trafikoperatörer och trafik som utförs kommersiellt framgår av bilaga 5.3.

3 Resultat

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

3.1 Finansiering

Bruttokostnader Milj. Kr

	2017	2018	2019
Tåg	147	149	138
Buss/bil	232	244	265
Båt	14	21	24
Infrastruktur	4	5	4
Övrigt	60	63	66
Totalt	458	482	497

Intäkter Milj. Kr Administration och infrastruktur ej inräknad

	2017	2018	2019
Tåg	67	67	65
Buss/bil	121	127	131
Båt	0,6	4	18
Övrigt	3	3	7
Totalt	191	202	220

Subventioneringsgrad %, Finansiärers bidrag i förhållande till total kostnadstäckning

	2017	2018	2019
Totalt	58	57	56

3.2 Resor och trafikutbud

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

Resor, Miljoner resor

	2017	2018	2019
Tåg	2,3	2,1	2,0
Buss/bil	6,8	6,9	6,9
Båt	0,1	0,2	0,2
Totalt	9,2	9,2	9,1

Marknadsandel, % Kollektivtrafik i förhållande till totalt antal motoriserade resor

	2017	2018	2019
Pendling Karlskrona*	30/27	27/28	27/28
Totalt Blekinge helår	16	16	20

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

Trafikutbud, Miljoner km

	2017	2018	2019
Tåg	1,8	1,8	1,8
Buss/bil	8,1	8,1	8,6
Totalt	9,9	9,9	10,4

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

	2017	2018	2019
Totalt	49,8	52,4	54,6

Total kostnad för finansjär, underskott, per resa, kr

	2017	2018	2019
Tåg	39,2	44,9	36,4
Buss/bil	25,6	24,3	28,7
Totalt	29,0	29,0	30,4

Total kostnad för finansjär, underskott, per km, kr

	2017	2018	2019
Tåg	51,1	52,2	48,0
Buss/bil	20,1	19,3	22,9
Totalt	27,0	26,9	26,7

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 och pendlingsbarhet

Här är möjligheten att använda kollektivtrafiken även med funktionsnedsättning den definition som bl.a. SKR 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. Under 2019 togs förslag till nytt trafikförsörjningsprogram fram där en förteckning beskriver prioriterade åtgärder för att öka tillgängligheten. Under året genomfördes åtgärder för att öka tillgängligheten men inte så många att andelen anpassade större hållplatser ökade utan vi ligger kvar på 86% även i slutet av 2019. Detta är första rapporten då vi kan se utvecklingen av pendlingsbarheten, d.v.s. hur stor del av boende i Blekinge som kan pendla till ett heltidsarbete i centralorten. Siffran påverkas dels av trafik-utbudet och dels var bostad och arbete ligger i förhållande till kollektivtrafiken. Blekingetrafiken har tagit fram riktlinjer för samplanering av kollektivtrafikplanering och planering av nya bostadsområden. 2019 hade 88% möjlighet att pendla med kollektivtrafik vilket är oförändrat från 2018.

Restid

Även om möjligheten att använda tiden ofta är mycket bättre på buss och tåg jämfört med bil är restiden viktig vid valet av färdstätt. I Karlskrona har snabbussar satts in utöver ordinarie stadstrafik vilket har gett resultat i form av fler resor. Under 2018 genomförde Sweco en utredning som tydliggjorde vikten av restidsförkortning på Blekinge Kustbana vilket ska vara en grund i en ny tågstrategi. I strukturbildsarbetet har rutiner också tagits fram där kommunernas fysiska planering och planeringen av kollektivtrafiken ska göras mer samordnat för att erbjuda bättre alternativ med kollektivtrafiken.

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. Det är viktigt att resenärer tas om hand på ett bra sätt vid trafikstörningar vilket betonas i nytt trafikavtal med SJ gällande Öresundstågstrafiken. Mellan Emmaboda och Karlskrona var 98,8 av 100 avgångarna max 5 minuter sena vid ankomst 2019 vilket är mycket bra nationellt sett. På Kustbanan var 90,1% av Öresundstågen max 5 minuter sena under året vilket är en kraftig förbättring mot 2018 då den varma sommaren gav problem. I busstrafiken mäts tidhållningen löpande och resultaten utvärderas för att hitta ett bra värde för hela länet som kan jämföras över tid. Genom resenärsundersökningar framgår att tidhållningen bedöms som god i busstrafiken.

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 Blekinge placerar sig på en 6:e plats bland landets regioner då hela 83% är nöjda med senaste resan vilket är oförändrat sedan 2018. Detta ligger i linje med alla positiva kundreaktioner som har kommit efter de trafiksatsningar som har gjorts i länet och alla kundevent där Blekingetrafiken har mött kunderna genom trevliga arrangemang.

4 Sammanställning och utblick

Under 2019 fördes en intensiv dialog med olika delar av Blekinge under framtagandet av förslag till nytt trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023. Här finns riktlinjer och ambitioner för kollektivtrafiken i enlighet med den regionala utvecklingsstrategin. Tjänstemän inom såväl förvaltningar som inom näringslivet och olika organisationer diskuterade vad som är viktigast att fokusera på och under hösten kom ett stort gensvar under remissprocessen. Infrastruktur och transporter är avgörande för Blekinges utveckling. Det är viktigt med en hög standard som ger alternativ till bilen i starka stråk samtidigt som kommunikationer i skärgården och på landsbygden ska utvecklas. Kollektivtrafiken ska ge stöd till näringslivet och kompetensutvecklingen vilket också främjar jämställdhet och jämlikhet i länet. Under året fortsatte förberedelserna för Sydostlänken och ett gemensamt dokument ”Kollektivtrafik för ett enat sydsverige” mellan sex regioner fastställde gemensamma ambitioner med bl.a. kortare restid mellan tillväxtmotorer.

Av statistiken framgår att trafikvolymen ökade något på bussidan under 2019 medan antalet resor endast förändrades marginellt. En stor förändring kan noteras gällande marknadsandel för kollektivtrafiken i förhållande till andra motoriserade färdssätt som ökade till 20%. Denna siffra tas fram genom kollektivtrafikbarometern som bygger på intervjuer med boende i Blekinge. Marknadsandel är ett av de viktigare nyckeltalen för kollektivtrafiken då det mäter attraktiviteten och konkurrenskraften. Siffran påverkas positivt även av att bilresor byts mot cykelresor där Region Blekinge jobbar med kommunerna för att förbättra infrastrukturen. Var femte motoriserad resa gjordes 2019 med hjälp av kollektivtrafiken vilket är mycket högt nationellt sett. Nettokostnaden för trafiken förändrades endast marginellt.

Energikontor sydost leder projektet ”Hållbar kollektivtrafikupphandling” som syftar till att ge bästa möjliga förutsättningar för Region Blekinges kommande busstrafikupphandling som påbörjas 2022 med avtalsstart 2024. Riktlinjer ska beslutas innan anbudsunderlag kan tas fram. En stor fråga är drivmedel i kollektivtrafiken där nya direktiv från EU kräver eldrift i stadsmiljö och gör nuvarande förnybara flytande drivmedel dyrare. Arbetet ska ge stöd för en kollektivtrafik med såväl ekonomisk som miljömässig hållbarhet.

Under 2019 påbörjades även arbetet med en tågstrategi för Blekinge. Det finns många frågor som behöver behandlas fram till att ett dokument kan beslutas, enligt våra planer under 2021. Då ska Region Blekinge med stöd av Blekinges kommuner ha en strategi som beskriver hur vi ska uppnå förbättrade restider, rätt stoppbild, trafikering av Sydostlänken, tillförlitlig tågtrafik och ett antal andra tågrelaterade ambitioner.

5 Bilagor

5.1 Förteckning beslut allmän trafikplikt

Här följer en kort beskrivning av befintliga beslut om allmän trafikplikt. 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 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 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 grannlänet.

Skärgårdstrafik i Blekinge, RS 161214

I Blekinge är all linjelagd skärgårdstrafik belagd med allmän trafikplikt.

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.

Busstrafik över länsgräns mot Skåne, RS 200212

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

5.2 Trafikavtal med kostnadsersättningar

Följande förteckning beskriver utbetalade ersättningar i avtal mellan Region Blekinge och Trafikutövare som berör allmän trafik med undantag för förbeställd taxitrafik som samordnas med färdtjänst och sjukresor. Kostnader som regleras med grannregioner där de upphandlar gemensam trafik ingår ej i förteckningen.

Affärsverken AB	Skärgårdstrafik i Karlskrona	16 113 Tkr
Bergkvarabuss AB	Linjetrafik Buss och viss skolskjuttrafik	232 690 Tkr
Haglund Shipping AB	Skärgårdstrafik Karlshamn och Sölvesborg	6 729 Tkr
Transdev Sverige AB	Utförande av Öresundståg och Krösatåg	48 583 Tkr
AB Transitio	Avrop fordonsoptioner	10 053 Tkr

5.3 Kommersiell trafik

Följande företag utförde kommersiell kollektivtrafik i Blekinge under 2019 där anmälan har gjorts till regionala kollektivtrafikmyndigheten

Bergkvarabuss AB 140701 - pågående	Flygbusstrafik Karlskrona – Rby Airport (SAS)
Merresor AB 170418 – pågående	Karlskrona – Alvesta. Anslutning Snälltåget mot Stockh.
D2 Taxi 190102 – 190620	Flygbusstrafik Karlskrona – Rby Airport (BRA Flyg)