



# Uppföljningsrapport kollektivtrafik 2021

Dokumentnamn: <b>Uppföljningsrapport kollektivtrafik 2021</b>		Revision: <b>06</b>
Dokumenttyp: Redovisande dokument	Dokumentnummer: 2022/00720-2	
Detta dokument gäller för: Regionstyrelsen	Funktionsområde: Regional utveckling, kultur och bildning	
Dokumentansvarig: Magnus Forsberg	Beslut av: Anna-Lena Cederström	
Information datum: 220831	Nästa revidering: 2023	

## 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.

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 2020.

### 2.2 Kollektivtrafikföretag och kostnadsersättningar

Under 2021 hade Region Blekinge ett trafikavtal inom linjelagd busstrafik, fyra trafikavtal, två underhållsavtal och ett fordonsavtal inom tågtrafik samt två trafikavtal inom båttrafik samt ett antal taxiavtal. Avtal inom servicetrafiken innehåller förutom allmän trafik öppen närtrafik men även sjukresor och färdtjänst varför det inte är möjligt att sortera ut kostnaden för allmän trafik. 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.

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

	2019	2020	2021
Tåg	138	139	132
Buss/bil	265	255	257
Båt	24	24	24
Infrastruktur	4	4	4
Övrigt	66	58	49
<b>Totalt</b>	<b>497</b>	<b>480</b>	<b>466</b>

### Intäkter Milj. Kr Administration och infrastruktur ej inräknad

	2019	2020	2021
Tåg	65	52	43
Buss/bil	131	92	98
Båt	18	18	18
Övrigt (Rättade siffror 2019 och 2020)	7	28	29
<b>Totalt</b>	<b>221</b>	<b>190</b>	<b>188</b>

### Subventioneringsgrad %, Finansiärers bidrag i förhållande till total kostnadstäckning

	2019	2020	2021
<b>Totalt</b>	<b>56</b>	<b>60</b>	<b>60</b>

### 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

	2019	2020	2021
Tåg	2,0	1,4	1,3
Buss/bil	6,9	4,5	4,0
Båt	0,2	0,2	0,2
<b>Totalt</b>	<b>9,1</b>	<b>6,0</b>	<b>5,5</b>

#### Marknadsandel, % Kollektivtrafik i förhållande till totalt antal motoriserade resor

	2019	2020	2021
Pendling Karlskrona*	27/28	**/14	23/**
Totalt Blekinge helår	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>10</b>

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

\*\*Under våren 2020 och hösten 2021 var resanderäkning inte möjlig p.g.a. coronapandemin

#### Trafikutbud, Miljoner km

	2019	2020	2021
Tåg	1,8	1,7	1,8
Buss/bil	8,6	8,4	8,2
<b>Totalt</b>	<b>10,4</b>	<b>10,1</b>	<b>10,0</b>

### 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

	2019	2020	2021
<b>Totalt</b>	<b>54,6</b>	<b>79,5</b>	<b>86,0</b>

#### Total kostnad för finansiär, underskott, per resa, kr

	2019	2020	2021
Tåg	36,4	70,5	66,1
Buss/bil	28,7	41,5	45,0
<b>Totalt</b>	<b>30,4</b>	<b>48,0</b>	<b>50,2</b>

#### Total kostnad för finansiär, underskott, per km, kr

	2019	2020	2021
Tåg	48,0	54,8	52,3
Buss/bil	22,9	22,3	22,4
<b>Totalt</b>	<b>26,7</b>	<b>28,6</b>	<b>27,8</b>

## 3.4 Kvalitet

Kvalitet är ett brett begrepp där olika delar har olika tyngd för olika individer. Trygghet, tidhållning, komfort och service är några områden som Blekingetrafiken jobbar med. För att nå resultat behövs samverkan där kommunerna är viktiga för tillgänglighet, trygghet och för miljön vid hållplatserna. Trafikutövaren påverkar också upplevelsen där föraren ofta får höga betyg av resenärerna. Svensk kollektivtrafiks uppföljningsverktyg Kollektivtrafikbarometern ger 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

Blekingetrafiken har regelbunden dialog med organisationer som representerar invånare med olika typer av särskilda behov. Fordon, stationer och hållplatser uppdateras löpande med hjälp av ny kunskap om vilka hjälpmedel som behövs. Det är viktigt att alla som vill åka med bussar, båtar och tåg lätt kan ta sig ombord. Under 2021 tillgänglighetsanpassades två hållplatser i Karlskrona, två i Karlshamn och bryggan till skärgårdsbåten Astrid vid nybyggda bostadsområdet Kilen i Ronneby. För att åstadkomma dessa förbättringar har Region Blekinge ett nära samarbete med Trafikverket och kommunerna med delat ansvar för både resurser och ekonomi. Pendlingsbarheten, d.v.s. hur stor del av boende i Blekinge som kan pendla till ett heltidsarbete i centralorten har förbättrats för många genom att bostäder byggs i kollektivtrafknära lägen. Av alla som bor i Blekinge kan 88% pendla till centralorten med kollektivtrafik.

### Restid

Även om möjligheten att använda tiden ofta är mycket bättre på buss och tåg jämfört med bil är restiden viktig vid valet av färdmedel. Nu utförs många arbeten i järnvägsnätet i framförallt Skåne som kommer att ge förbättringar av både restid och punktlighet men under byggtiden förekommer störningar. I den regionala och lokala busstrafiken sker en ständig dialog med kommunerna om att prioritera kollektivtrafiken. Åtgärder utreds men under 2021 har vi inte sett några förbättringar.

### 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 och kapaciteten förbättras nu på järnvägssträckor i Skåne vilket påverkar tidhållningen i Blekinge på sikt. På både Emmabodabanan och Blekinge Kustbana låg punktligheten under 2021 kvar på höga 99 respektive 92% av avgångarna som var max 5 minuter sena under året. I pågatågstrafiken var 97 av 100 tåg i rätt tid. 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 som en del av en bra nöjdhet med kollektivtrafiken.

### Nöjdhet

Även under 2021 har Blekingetrafikens budskap till resenärerna varit att välja andra färdmedel om man kan för att minska trängsel för de som måste resa med kollektivtrafiken. Pandemin har gjort att Blekingetrafiken har avvaktat med marknadsåtgärder för att fler ska resa. Resenärerna belönade Blekingetrafiken med Sveriges näst högsta nöjdhetssiffra där 82 % var nöjda med den senaste resan. Siffran är återigen imponerande då de uppskattade evenemangen för att möta kunderna fortfarande inte har varit möjliga att genomföra.

## 4 Sammanställning och utblick

Under hösten 2021 började resenärerna att komma tillbaka till bussar och tåg där marknadsandelen har halverats under pandemin. I slutet av året låg marknadsandelen dock på låga 10%. Under 2021 var tågresandet totalt sett oförändrat mot 2020 medan bussresande sjönk ytterligare 11% till 4 miljoner resor. Resorna i skärgårdstrafiken ökade under 2021 med hjälp av nya linjer och en stor efterfrågan under sommaren trots restriktioner. Under 2021 sjönk den totala nettokostnaden för den samlade kollektivtrafiken till 277 Mkr vilket är marginellt högre än 2019 trots i princip samma trafikutbud men med hjälp av statliga bidrag. Den höga kundnöjdheten består och med en stadig resandeökning förbättras nu både resandesiffror och intäkter.

Nu försöker Region Blekinge, liksom resten av kollektivtrafiksverige, kartlägga olika scenarier för framtiden. Vissa kommer att jobba mer hemifrån än tidigare då man ser fördelar med mindre tidsåtgång för pendling och lägre reskostnader. Vi har också blivit bättre på digitala möten och den större medvetenheten om resors miljöpåverkan gör att våra vanor förändras. Samtidigt finns nu en längtan efter fysiska möten som ger energi och arbetsglädje. Hur ska trafik och biljettyper utformas för att passa det nya normala sättet att hantera vardagen? Frågorna är alltså fler än svaren och vi går en spännande framtid till mötes. Det påbörjade arbetet med nytt trafikförsörjningsprogram kommer att innehålla många viktiga samtal om hur kollektivtrafiken ska utvecklas framöver.

Blekingetrafiken börjar nu färdigställa underlagen för kommande bussupphandling som blir viktig för utformningen av trafiken under de tio åren från 2024. Såväl ekonomi som teknisk utveckling gällande komfort, säkerhet och miljö påverkas av hur anbuden kommer att se ut. Tillgång till och kostnad för framtida energi och drivmedel, med fokus på förnybar el, är ett område där Region Blekinge nu tar rollen som samordnare i länet. Ett mål är att genom ökad energiproduktion och energieffektivisering öka tillgången och minska kostnaden för el. Avgörande för goda resultat är ett tätt samarbete med entreprenörer, kommuner, energileverantörer och nätägare för att hitta bra lösningar oavsett vilka drivmedel som blir aktuella.

Under 2021 har dialogen om nya infrastrukturplaner fortsatt där beslut väntas under 2022. Enligt Trafikverkets förslag är utfallet för Blekinge och våra grannlän magert, vilket skulle påverka kollektivtrafikens utfall negativt. Dialog fortsätter för positivare besked i den slutliga versionen. Tågtrafiken har en nyckelroll för Blekinges utveckling med den redan beslutade Sydostlänken och en dialog om förbättringar på Blekinge Kustbana. Mycket handlar om en övergång till mer energieffektiva resor som kan binda ihop Blekinges arbetsmarknad. Region Blekinge fortsätter här en spännande dialog för en mer konkurrenskraftig järnväg.

## 5 Bilagor

### 5.1 Förteckning beslut allmän trafikplikt

Här följer en kort beskrivning av aktuella beslut om allmän trafikplikt 211231. 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 200923**

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 180613**

Beslutet avser närmast Öresundstågstrafik mellan Karlshamn och Kristianstad men ska ses som en prövning av marknadsläget för hela tågtrafiken mellan Skåne och Blekinge. Äldre beslut finns för Pågatågstrafiken. 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 200603**

Beslutet avser all befintlig tågtrafik mellan Blekinge och Kalmar län och har tagits av Region Kalmar efter godkännande från Region Blekinge

#### **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 under 2021 i avtal mellan Region Blekinge och Trafikutövare som berör allmän trafik med undantag för förbestämd taxitrafik som samordnas med färdtjänst och sjukresor. Kostnader som regleras med grannregioner där de upphandlar gemensam trafik anges ej.

AB Transitio	Avrop fordonsoptioner	8 184 Tkr
Affärsverken AB	Skärgårdstrafik i Karlskrona och Ronneby	17 103 Tkr
Arriva Tåg AB	Avtal om utförande av Pågatågstrafik	*
Bergkvarabuss AB	Linjetrafik Buss och viss skolskjutstrafik	236 120 Tkr
Bombardier	Underhåll tåg	156 Tkr
Haglund Shipping AB	Skärgårdstrafik Karlshamn och Sölvesborg	6 766 Tkr
SJ AB	Avtal om utförande av Krösatågstrafik	**
SJ Öresund AB	Utförande av Öresundståg	64 052 Tkr
SJ Öresund AB	Underhåll tåg och banavgifter	13 783 Tkr
VY Tåg AB	Avtal om utförande av Krösatågstrafik	**
	* Debiteras av Skånetrafiken	
	** Debiteras av Jönköpings Länstrafik	

## 5.3 Kommersiell trafik

Följande företag utförde kommersiell kollektivtrafik i Blekinge under 2021 där anmälan har gjorts till regionala kollektivtrafikmyndigheten

Bergkvarabuss AB 140701 - pågående	Flygbusstrafik Karlskrona – Ronneby Airport (SAS)
Merresor AB 170418 – pågående	Karlskrona – Alvesta. Anslutning Snälltåget mot Stockh.