



RAPPORT

# Rapport Allmän trafikplikt 2022

Regional kollektivtrafikmyndighet  
på Gotland

**Fastställt av** tekniska nämnden

**Framtagen av** teknikförvaltningen

**Datum** 2023-06-21

**Ärendenr** TN 2023/1866

**Version** [1.0]

# Rapport Allmän trafikplikt 2022

## Inledning

Region Gotland<sup>1</sup> är regional kollektivtrafikmyndighet och är därmed ansvarig för kollektivtrafiken i Gotlands län. Denna uppgift har delegerats av kommunfullmäktige till Tekniska nämnden (TN).

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik är baserad på EU:s kollektivtrafikförordning<sup>2</sup>, som trädde i kraft den 3 december 2009. Förordningens artikel 7, avsnitt 1 föreskriver följande:

Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, om de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som kompensation. Rapporten ska skilja mellan busstrafik och spårbunden trafik, den ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning.

Uppgifterna i denna rapport avser kalenderåret 2022.

## Allmän trafikplikt och avtal

### Beslut om allmän trafikplikt

Vid sitt sammanträde den 27 mars 2019 beslutade TN om allmän trafikplikt, gällande all busstrafik som utförs under trafikavtalet tecknat mellan Region Gotland och trafikföretaget (§ 79 i protokollet, ärende TN 2019/505).

På Gotland bedrivs inte vare sig allmän spårbunden kollektivtrafik eller allmän kollektivtrafik med båtar. Därför är det endast busstrafik som behöver redovisas i denna rapport.

### Trafikavtal och kostnadsersättning

Det enda trafikavtal som omfattas av allmän trafikplikt är tecknat med Bergkvarabuss AB, som bedriver busstrafiken sedan den 14 juni 2020. Trafikavtalet inkluderar både allmän kollektivtrafik och skolskjuts. Skolskjutsverksamheten omfattas inte av trafikplikt i kollektivtrafikförordningens mening och ingår sålunda inte i denna rapport.

Kostnadsersättningen till Bergkvarabuss AB för den allmänna kollektivtrafiken under år 2022 uppgick till 98,23 miljoner kronor.

### Ensamrätter och direkttilldelade avtal

Inga ensamrätter har beviljats och det finns inte heller några direkttilldelade avtal.

### Kommersiell linjetrafik

Resandeunderlaget för kommersiell linjetrafik finns på Gotland endast under sommarsäsongen. Sommaren 2022 bedrev två aktörer kommersiell busstrafik på följande linjer:

- Vy Flygbussarna: Visby inre hamn – Visby busstation – Visby flygplats
- Strömme Turism och Sjöfart AB: Visby inre hamn – Kneippbyn – Visby busstation – Lummelunda

<sup>1</sup> Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik är det Gotlands kommun som är regional kollektivtrafikmyndighet.

<sup>2</sup> EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70

## Resultat

### Resor och trafikutbud

	2019	2020	2021	2022	Källa
Invånare (1000-tal)	60	60	61	61	[1]
Resor (1000-tal)	932	629	659	895	[2]
Resor per invånare	15,6	10,5	10,8	14,6	
Personkilometer (1000-tal)	24 279	15 487	16 585	22 491	[2]
Fordonskilometer (1000-tal)	2 643	2 649	2 723	2 727	[2]
Sittplatskilometer (1000-tal)	126 004	133 731	123 548	126 952	[2]
Fordonskilometer per invånare	44,3	44,1	44,6	44,6	
Genomsnittlig beläggning	19,3 %	11,6 %	13,4 %	17,7%	

Källor:

- [1] SCB:s statistikdatabas, tabell "Folkmängden den 1 november efter region, ålder, kön och år"  
[2] Trafikanalys statistik "Regional linjetrafik" (siffror rapporterade av Region Gotland)

### Finansiering

	2019	2020	2021	2022	Källa
Verksamhetskostnad (1000-tals kronor)	62 466	83 309	104 096	110 831	[1]
Verksamhetsintäkter (1000-tals kronor)	13 326	7 929	8 437	12 319	[1]
Offentligt bidrag (1000-tals kronor)	49 140	75 380	95 659	98 520	[1]
Subventioneringsgrad	78,7 %	90,5 %	91,9 %	88,9 %	

Källa:

- [1] Trafikanalys statistik "Regional linjetrafik" (siffror rapporterade av Region Gotland)

Den stora uppgången av verksamhetskostnaden beror på flera faktorer. Störst effekt har en politiskt beslutad intern kostnadsomfördelning, som trädde i kraft med det nya trafikavtalet den 14 juni 2020. Ytterligare kostnadsdrivande faktorer är drivmedelskravet på 70 % biogasfordon och merkostnader på grund av Coronapandemin. Den ytterligare ökningen av verksamhetskostnaden under år 2022 beror främst på att kostnaden för att driva trafiken ökat som följd av indexhöjningar. Verksamhetens intäkter har i princip återhämtat sig till nivån för 2019. Första delen av 2022 var fortfarande påverkat av Coronapandemin men sommaren 2022, med stor tillströmning av turister gav större biljettintäkter än sommaren 2019 vilket gjorde att intäkterna i stort sätt nått nivån som var före pandemin.

### Effektivitet

	2019	2020	2021	2022	Källa
Marknadsandel av de motoriserade resorna	8 %	4 %	4 %	6,6%	[1]
Bruttokostnad per resa (kronor)	67,02	132,45	157,96	123,70	
Offentligt bidrag per resa (kronor)	52,73	119,84	145,16	110,00	
Offentligt bidrag per fordonskilometer (kronor)	18,59	28,46	35,13	36,13	

Källa:

- [1] Svensk kollektivtrafik: Kollektivtrafikbarometern

### Kvalitet

#### Tillgänglighet

Med begreppet tillgänglighet avses i denna rapport i första hand tillgänglighet för funktionsnedsatta. För en tillgänglig kollektivtrafik behöver både fordon och hållplatser vara tillgänglighetsanpassade. I den allmänna kollektivtrafiken på Gotland används uteslutet låggolvs- och lågtrébussar, varmed fordonsflottan är till 100 % tillgänglighetsanpassad.

Utmaningen är dock infrastrukturen. Eftersom de flesta av Gotlands drygt 450 hållplatser nyttjas av färre än 10 personer dagligen är det inte samhällsekonomiskt försvarbart att upprusta samtliga hållplatser. Upprustningen försvåras genom att de flesta hållplatserna på landsbygden i dagsläget är vägrenshållplatser. Det innebär att det inte enbart behöver byggas plattformar, men också så kallade bussfickor, så att bussen kan köra av vägen för att stanna. Detta kräver omfattande – och därmed kostsamma – markarbeten. Ungefär 350 hållplatser är belägna längs statliga vägar. Tack vare ett statligt bidragsprogram har Trafikverket under de senaste åren kunnat tillgänglighetsanpassa ett tiotal hållplatser på Gotland. Urvalet bestämdes i samråd med Region Gotland, så att de mest utnyttjade hållplatserna har kunnat prioriteras.

Tillgänglighet i en vidare mening beskriver hur lätt det är för resenären att använda kollektivtrafiken. Ett viktigt kriterium i sammanhanget är turtätheten. På vardagar går mellan Visby och de största tätorterna på landet en buss i timmen åt vardera hållet. Därmed har ca 60 % av Gotlands befolkning tillgång till en – med avseende på den låga befolkningstätheten – väl utbyggd busstrafik. Utanför tätorterna är bebyggelsen emellertid väldigt utspridd, vilket gör det utmanande att skapa ett tillgängligt kollektivtrafikutbud även för de 40 % av befolkningen som inte bor i tätort.

#### Restid

Korta restider gör kollektivtrafiken attraktiv för resenärerna. På Gotland finns det endast busstrafik, vilket begränsar möjligheterna till förkortning av restiderna. Genom att bussar nyttjar samma infrastruktur som bilar är det svårt att erbjuda kortare restider än bilens. Det gäller än mer på landet, där vanligtvis ingen trängsel uppstår och inte heller särskilda busskörvägar finns.

Den enklaste åtgärden för en körtidsminskning är att införa snabbturer, som endast stannar vid få utvalda hållplatser. Detta kräver dock omfattande ekonomiska resurser för att kunna beställa en sådan trafik, vilka Gotlands kollektivtrafik i dagsläget saknar. En annan åtgärd är att sluta med biljettförsäljning i bussar.

#### Punktlighet

En bra punktighet är avgörande för att kollektivtrafiken skall få acceptans hos resenärerna. Eftersom Gotlands kollektivtrafik inte har tillgång till vare sig tekniska stödsystem eller tillräckliga personella resurser har hittills ingen genomlysning av busstrafikens punktighet kunnat genomföras.

#### Nöjdhet

	2019	2020	2021	2022	Källa
Kunders nöjdhet med bolaget	56 %	48 %	43 %	38%	[1]
Kunders nöjdhet med senaste resan	85 %	77 %	73 %	75%	[1]

Källa:

[1] Svensk kollektivtrafik: Kollektivtrafikbarometern

Kunders nöjdhet med kollektivtrafiken som helhet har på Gotland traditionellt varit förhållandevis låg. Bättre är siffrorna gällande nöjdheten med senaste resan, som ungefär ligger kring riksgenomsnittet.