



RAPPORT

Rapport Allmän trafikplikt 2023

Regional kollektivtrafikmyndighet
på Gotland

Fastställt av tekniska nämnden
Framtagen av teknikförvaltningen
Datum 2024-08-09
Ärendenr TN 2024/1870
Version [1.0]

Rapport Allmän trafikplikt 2023

Inledning

Region Gotland¹ 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 kollektivtrafikförordning², 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 2023.

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

De trafikavtal som omfattas av allmän trafikplikt är tecknade med Bergkvarabuss AB och gällande till och med den 17 juni 2023. Från och med den 18 juni 2023 finns avtal med Buss i Väst AB, som bedriver busstrafiken på Gotland sedan dess. Trafikavtalen 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 första delen av år 2023 uppgick till 49 123 786 miljoner kronor och till Buss i Väst AB för andra delen av år 2023 till 45 332 339 miljoner kr.

Kommersiell linjetrafik

Resandeunderlaget för kommersiell linjetrafik finns på Gotland endast under sommarsäsongen. Sommaren 2023 bedrev tre aktörer kommersiell busstrafik på följande linjer:

- Vy Buss AB, avdelning Vy Flygbuss: Visby hamnterminal – Visby busstation – Visby flygplats
- Strömme AB: Kneippbyn – Visby busstation – Lummelunda, Visby hamnterminal – Österport
- Bergkvarabuss AB: Visby hamnterminal – Burgsvik, Visby hamnterminal – Sudersand

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

² 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

	2020	2021	2022	2023	Källa
Invånare (1000-tal)	60	61	61	61	[1]
Resor (1000-tal)	629	659	895	912	[2]
Resor per invånare	10,5	10,8	14,6	14,9	
Personkilometer (1000-tal)	15 487	16 585	22 491	22 075	[2]
Fordonskilometer (1000-tal)	2 649	2 723	2 727	2 667	[2]
Sittplatskilometer (1000-tal)	133 731	123 548	126 952	109 342	[2]
Fordonskilometer per invånare	44,1	44,6	44,6	43,7	
Genomsnittlig beläggning	11,6 %	13,4 %	17,7%	20,2%	

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

	2020	2021	2022	2023	Källa
Verksamhetskostnad (1000-tals kronor)	83 309	104 096	110 831	111 245	[1]
Verksamhetsintäkter (1000-tals kronor)	7 929	8 437	11 580	11 851	[1]
Offentligt bidrag (1000-tals kronor)	75 380	95 659	98 520	99 394	[1]
Subventioneringsgrad	90,5 %	91,9 %	88,9 %	89 %	

Källa:

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

År 2022 redovisades felaktigt även statsbidrag och försäkringsersättningar som verksamhetsintäkter. Verksamhetens intäkter för 2022 är korrigerade i denna rapport. Att verksamhetskostnaden 2023 har ökat relativt lite jämfört med 2022 trots fler medarbetare inom den allmänna kollektivtrafiken beror på att kostnaderna för det nya avtalet Trafik 23 med Buss i Väst AB är lägre än kostnaderna för det tidigare avtalet med Bergkvarabuss AB.

Effektivitet

	2020	2021	2022	2023	Källa
Marknadsandel av de motoriserade resorna	4 %	4 %	6,6 %	8 %	[1]
Bruttokostnad per resa (kronor)	132,45	157,96	123,70	121,99	
Offentligt bidrag per resa (kronor)	119,84	145,16	110,00	108,57	
Offentligt bidrag per fordonskilometer (kronor)	28,46	35,13	36,13	37,27	

Källa:

[1] Svensk kollektivtrafik: Kollektivtrafikbarometern

Kvalitet

Tillgänglighet

Med begreppet tillgänglighet avses i denna rapport både tillgänglighet för funktionshindrade och geografisk tillgänglighet.

Samtliga fordon i den allmänna kollektivtrafiken är idag tillgänglighetsanpassade. För att kollektivtrafiken ska bli helt tillgänglig för personer med funktionsnedsättning krävs fortsatt stora insatser. I Trafikförsörjningsprogrammet 2024-2033 anges målet att:

95 procent av hållplatser med minst ett hållplatsläge med fler än 20 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2033 med etappmål 70 procent år 2027.

För att nå målet med tillgänglighetsanpassade hållplatser krävs stora insatser av såväl Region Gotland som Trafikverket och andra väghållare. Arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning inriktas i första hand på resenärer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och nedsatt hörsel. Anpassning ska eftersträvas så att specifika behov för personer med andra typer av funktionsnedsättning också tillgodoses [1]. Av Gotlands drygt 450 hållplatser är ca 380 utanför tätort och nyttjas av färre än 5 personer dagligen, dessa benämns i Hållplatshandboken som kategori 4. Kravställning på hållplatser enligt kategori 4 är att de ska vara:

1. En tilltalande och trygg plats
2. På- och avstigningsyta 1,5 meter bred, skild från väg- eller busstyta med vit spärrlinje.
3. Enklare anslutning till närmsta korsning för gångtrafikanter och cyklister.
4. Topptavla med hållplatsnamn, läge, linjenummer och destination.

Många av dessa hållplatser kan i dagsläget inte svara upp till dessa krav, vilket gör tillgänglighetsanpassade hållplatser till en stor utmaning.

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. I begreppet geografisk tillgänglighet menar man även att förutom avstånd till hållplats så är restiden, eller restidskvoten av betydelse då kortare restid gör kollektivtrafiken till ett rimligt alternativ till bil [1].

Källa:

[1] Trafikförsörjningsprogrammet 2024-2033

Restid

Korta restider gör kollektivtrafiken attraktiv för resenärerna. På Gotland bedrivs kollektivtrafik endast av bussar medan det i övriga Sverige ofta finns en kombination av bussar och spårbunden trafik. I övriga Sverige finns det därför fler möjligheter att korta ner restiderna än det finns på Gotland. Den enklaste åtgärden för en körtidsminskning är att införa snabbturer, som endast stannar vid få utvalda hållplatser.

I pågående Regionbussutredning utreds olika alternativ för att minska restidskvoten, så att målet i Trafikförsörjningsprogrammet 2024-2033, för ökad geografisk tillgänglighet uppnås. I trafikförsörjningsprogrammet anges bland annat att:

1. Kollektivtrafikens utbud behöver öka, där samtliga tätorter med fler än 300 invånare garanteras ett basutbud på minst fem dubbelturer per vardag.

2. Framkomlighetsåtgärder, hållplatsåtgärder och linjeförändringar ska genomföras för att få ner restidskvoten.

För en ökad tillgänglighet, för att införa de förändringar som krävs, både avseende tillgänglighetsanpassning av hållplatser och geografisk tillgänglighet behövs ökade ekonomiska resurser.

Punktlighet

En bra punktlighet är avgörande för att kollektivtrafiken skall få acceptans hos resenärerna. Eftersom Gotlands kollektivtrafik tidigare inte har haft tillgång till tekniska stödsystem har hittills ingen fullständig genomlysning av busstrafikens punktlighet kunnat genomföras. I efterhand tas statistik gällande punktlighet fram då synpunkter från allmänhet och operatör visar på eventuella brister. Vid behov regleras körtider så att en bättre punktlighet kan nås.

Nöjdhet

	2020	2021	2022	2023	Källa
Kunders nöjdhet med bolaget	48 %	43 %	38 %	60 %	[1]
Kunders nöjdhet med senaste resan	77 %	73 %	75 %	79 %	[1]

Källa:

[1] Svensk kollektivtrafik: Kollektivtrafikbarometern

Kunders nöjdhet med kollektivtrafiken som helhet har på Gotland traditionellt varit förhållandevis låg men har ökat markant från år 2022 till år 2023, till 60 %, vilket är något över riksgenomsnittet på 57 %. Siffran gällande nöjdheten med senaste resan har även den ökat, men inte lika markant, från 75 % till 79 %. Riksgenomsnittet för senaste resan var 2023 var 76 %, så även där ligger Gotland högre.