



RAPPORT

Rapport Allmän trafikplikt 2020

Regional kollektivtrafikmyndighet
på Gotland

Fastställt av tekniska nämnden
Framtagen av teknikförvaltningen
Datum 2021-10-20
Ärendenr TN 2021/2921
Version [1.0]

Rapport Allmän trafikplikt 2020

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.

Denna rapport om allmän trafikplikt är den första som Region Gotland publicerar. De tidigare trafikavtalen, som gällde till den 13 juni 2020, omfattades inte av kollektivtrafikförordningens krav, eftersom avtalen redan hade trätt i kraft innan lagen om kollektivtrafik började gälla. Följaktligen fanns det heller inte behov att besluta om allmän trafikplikt.

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 perioden 14 juni till 31 december 2020 uppgick till 52,34 miljoner kronor.

Ensamrätter och direkttilldelade avtal

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

Kommersiell linjetrafik

Med anledning av det minskade resandet på grund av coronapandemin förekom under året 2020 ingen kommersiell linjetrafik på Gotland.

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

	2017	2018	2019	2020	Källa
Invånare (1000-tal)	58	59	60	60	[1]
Resor (1000-tal)	886	930	932	629	[2]
Resor per invånare	15,1	15,7	15,6	10,5	
Personkilometer (1000-tal)	13 917*	24 470	24 279	15 487	[2]
Fordonskilometer (1000-tal)	2 717	2 651	2 643	2 649	[2]
Sittplatskilometer (1000-tal)	133 345	126 401	126 004	133 731	[2]
Fordonskilometer per invånare	46,5	44,8	44,3	44,1	
Genomsnittlig beläggning	10,4 %	19,4 %	19,3 %	11,6 %	

* Personkilometer 2017 har beräknats med en annan metod, varför värdet måste anses som felaktigt.

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

	2017	2018	2019	2020	Källa
Verksamhetskostnad (1000-tals kronor)	55 141	61 335	62 466	83 309	[1]
Verksamhetsintäkter (1000-tals kronor)	12 696	13 818	13 326	7 929	[1]
Offentligt bidrag (1000-tals kronor)	42 445	47 517	49 140	75 380	[1]
Subventioneringsgrad	77,0 %	77,5 %	78,7 %	90,5 %	

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. Uppgången av subventioneringsgraden beror dessutom på intäktsbortfallet med anledning av den Covid19-relaterade resandeminskningen.

Effektivitet

	2017	2018	2019	2020	Källa
Marknadsandel av de motoriserade resorna	8 %	7 %	8 %	4 %	[1]
Bruttokostnad per resa (kronor)	62,24	65,95	67,02	132,45	
Offentligt bidrag per resa (kronor)	47,91	51,09	52,73	119,84	
Offentligt bidrag per fordonskilometer (kronor)	15,62	17,92	18,59	28,46	

Källa:

[1] Svensk kollektivtrafik: Kollektivtrafikbarometern

Kvalitet

Tillgänglighet

Med begreppet tillgänglighet avses i denna rapport tillgänglighet för funktionsnedsatta. För en tillgänglig kollektivtrafik behöver både fordon och hållplatser vara tillgänglighetsanpassade. I den allmänna kollektivtrafiken på Gotland används uteslutet läggolvs- och lågentrëbussar, varmed fordonsflottan är 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.

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 busskörfält 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 saknar. En annan åtgärd är att sluta med biljettförsäljning i bussar. Under den pågående coronapandemin har just denna åtgärd genomförts. På grund av brist på personella och tekniska resurser har dessvärre ingen utvärdering kunnat genomföras huruvida körtiderna har blivit påverkade.

Punktlighet

En bra punktlighet 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 punktlighet kunnat genomföras.

Nöjdhet

	2017	2018	2019	2020	Källa
Kunders nöjdhet med bolaget	54 %	51 %	56 %	48 %	[1]
Kunders nöjdhet med senaste resan	78 %	78 %	85 %	77 %	[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.